

BUD / Einfache Anfrage Schuler-Mosnang vom 26. Juni 2026

Ricken: keine Umfahrung ist keine Lösung

Antwort der Regierung vom 18. August 2026

Ruben Schuler-Mosnang erkundigt sich in seiner Einfachen Anfrage vom 26. Juni 2026 nach dem gewählten Betriebs- und Gestaltungskonzept als Strategie des Dorfs Ricken, das anstelle der von der Bevölkerung gewünschten Ortsumfahrung vorgesehen ist. Darüber hinaus erkundigt er sich nach dem Abschnitt Wattwil–Ricken (S1), insbesondere nach der Verkehrssicherheit und dem geplanten neuen Fussweg mit zugelassenem Veloverkehr.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Im Ausbaukonzept Rickenstrasse wurden für das Dorf Ricken verschiedene Varianten, darunter auch Umfahrungsstrassen, untersucht. Als fachlich zweckmässigste Lösung wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Ortsdurchfahrt Ricken festgelegt.

Die Regierung hat gleichzeitig festgehalten, dass eine Umfahrungsvariante zu einem späteren Zeitpunkt erneut beurteilt wird, sofern sich die verkehrlichen Rahmenbedingungen in Zukunft verändern.

In der nächsten Projektphase wird das Ausbaukonzept in mehrere Teilprojekte gegliedert. Für jedes Teilprojekt wird geprüft, ob ein Monitoring oder eine Wirkungsanalyse erforderlich ist, um die Zielerreichung der vorgesehenen Massnahmen nachzuweisen. Dabei kann auch festgelegt werden, anhand welcher Kriterien die zukünftige Entwicklung der Verkehrsbelastung auf der Rickenachse beobachtet und beurteilt wird.

Ausgangspunkt für die Erarbeitung des Ausbaukonzepts war in erster Linie die Verbesserung der Verkehrssicherheit entlang der Rickenstrasse. Mit den vorgesehenen Massnahmen kann dieses Ziel erreicht werden. Die konkrete Ausgestaltung wird im Rahmen der anstehenden Projektierungen vertieft. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass die vorgesehenen Massnahmen keine Reduktion der Leistungsfähigkeit der Kantonsstrasse bewirken.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Welche Voraussetzungen müssen in welchem Zeitraum erfüllt sein, damit die Regierung die Umfahrung des Dorfs Ricken erneut prüft?*

Sollte die Verkehrsbelastung in Ricken langfristig derart zunehmen, dass die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrasse und die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden und zudem höhere Lärmemissionen entstehen, wird die Regierung die Umfahrung erneut prüfen.

Eine Abschätzung des Zeitraums ist nicht möglich, sie ergibt sich vielmehr durch regelmässige Verkehrserhebungen sowie durch Überprüfungen der Verkehrsströme.

2. *Erachtet es die Regierung tatsächlich als sinnvoll, bei einem DTV von rund 13'000 Fahrzeugen als einzige Lösung eine Ausbremsung des Verkehrs vorzusehen, ohne eine echte (Umfahrungs-)Lösung für die Ricknerinnen und Rickner zu präsentieren?*

Das vorgesehene Betriebs- und Gestaltungskonzept führt zu keiner Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit. Für den geplanten Kreisverkehr wird vielmehr eine höhere Leistungsfähigkeit des Knotens prognostiziert.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept verbessert die Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr und kann in den nächsten fünf bis zehn Jahren umgesetzt werden.

Sollten sich die verkehrlichen Rahmenbedingungen in Zukunft verändern, zeigt sich die Regierung, wie erwähnt, neben dem weiterzuverfolgenden Betriebs- und Gestaltungskonzept offen, die Umfahrung Ricken erneut zu prüfen.

3. *Wie beurteilt die Regierung die Verkehrssicherheit auf der Rickenachse? Warum wurde auf eine Fahrbahnverbreiterung der Rickenachse im Abschnitt Wattwil–Ricken (S1) auf neun Meter Strassenbreite inkl. Bankett verzichtet?*

Im Rahmen der durchgeführten Road Safety Inspection wurden insbesondere in einzelnen Kurvenbereichen Sicherheitsdefizite festgestellt. Diese betreffen vor allem Situationen, in denen sich Sattelschlepper oder landwirtschaftliche Fahrzeuge mit Anhänger begegnen und es aufgrund der Schleppkurven zu einer Mitbenutzung der Gegenfahrbahn kommen kann. Zur Behebung dieser Defizite sind in den betroffenen Bereichen normgerechte Kurvenverbreiterungen vorgesehen.

Gemäss den kantonalen Richtlinien für Kantonsstrassen ausserorts ist für den Begegnungsfall Lastwagen-Lastwagen eine Fahrbahnbreite von 6,80 bis 7,40 Meter erforderlich (ohne Bankett). Die Bankette weisen in der Regel eine Breite von 0,75 Meter je Strassen- seite auf, wobei diese aufgrund der örtlichen Verhältnisse variieren können.

Im Abschnitt Wattwil–Ricken (S1) sind entlang der geraden Streckenabschnitte keine Fahrbahnverbreiterungen vorgesehen. Breitere Fahrbahnen führen erfahrungsgemäss zu höheren Fahrgeschwindigkeiten, wodurch sowohl das Unfallrisiko als auch das Schadensausmass zunehmen können.

4. *Wie begründet die Regierung ihre im Widerspruch zu Art. 6 Bst. c des Veloweggesetzes stehende Planung eines Fuss- und Velowegs im Abschnitt Wattwil–Ricken (S1)? Welche Massnahmen will die Regierung ergreifen, um Unfälle auf dem angedachten Fuss- und Veloweg, insbesondere in den steilen Streckenabschnitten, zu verhindern? Sollte am Konzept festgehalten werden: Was spricht gegen eine schmalere Ausgestaltung eines Fusswegs?*

Die Regierung sieht in diesem Zusammenhang keinen Widerspruch. Art. 6 Bst. c des eidgenössischen Veloweggesetzes (SR 705) sieht ausdrücklich vor, dass im Einzelfall eine Interessenabwägung vorzunehmen ist. Velowege sind sicher zu gestalten und «wo möglich und angebracht» vom motorisierten Verkehr sowie vom Fussverkehr zu trennen. Im Abschnitt Wattwil bis Ricken (S1) fehlt heute auf der Kantonsstrasse ein Fuss- bzw. Veloweg. Zwischen und innerhalb der Streusiedlungen sowie zu den Haltestellen gibt es keine Verbindungen für den Fussverkehr. Bei den Bushaltestellen gibt es keine Querungshilfen für Zufussgehende, zudem sind angemessene Wartebereiche und Abstellmöglichkeiten für Velos nicht vorhanden. Für Velofahrende steht zwischen Wattwil und Ricken auf der Schönenbergstrasse bereits eine rückwärtige kantonale Veloroute zur Verfügung. Künftig soll auf dem zwei Meter breiten Fussweg das Velo zugelassen werden.

Aufgrund der zu erwartenden Frequenzen des Veloverkehrs ist eine breitere Infrastruktur an dieser Stelle nicht verhältnismässig. Eine Verschmälerung des Fusswegs in den Abschnitten ohne Grünstreifen wird aus Gründen der Verkehrssicherheit derzeit nicht als zweckmässig erachtet. Die konkrete Ausgestaltung der Anlage wird jedoch im Rahmen der Projektierungsphasen vertieft geprüft und, soweit erforderlich, optimiert.