

BUD / Interpellation Zschokke-Rapperswil-Jona / Helbling-Rapperswil-Jona / Bisig-Rapperswil-Jona vom 4. März 2026

## Stadttunnel Rapperswil-Jona – quo vadis?

Antwort der Regierung vom 5. Mai 2026

Tanja Zschokke-Rapperswil-Jona, Susann Helbling-Rapperswil-Jona und Andreas Bisig-Rapperswil-Jona erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 4. März 2026 nach der siedlungsverträglichen Ausgestaltung des Tunnelanschlusses Tüchelweiher sowie der zeitnahen Umsetzung flankierender Massnahmen zur Verbesserung von Lärmschutz sowie Sicherheit und stellen zugleich infrage, ob die geplanten kantonalen Gesetzesänderungen notwendige Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen künftig verunmöglichen könnten.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Stimmberechtigten von Rapperswil-Jona haben sich am 10. September 2023 in einer Grundsatzabstimmung mit 59,5 Prozent für die weitere Planung des Stadttunnels ausgesprochen. In der anschliessenden Konsolidierungsphase wurde die «Variante Mitte» in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Rapperswil-Jona optimiert und diese als Bestvariante festgelegt sowie öffentlich kommuniziert. Hierzu fand am 24. November 2025 ein öffentlicher Informationsanlass statt, an dem u.a. die Stadtpräsidentin von Rapperswil-Jona und die Vorsteherin des Bau- und Umweltdepartementes teilnahmen. Integraler Bestandteil des geplanten Stadttunnels sind auch die flankierenden Massnahmen, die das Zentrum vom Durchgangsverkehr entlasten und den oberirdischen Raum aufwerten sollen. Die Bevölkerung der Stadt Rapperswil wird am 14. Juni 2026 über den Planungskredit für diese Massnahmen abstimmen. Der Kantonsrat hat die Planung für den Stadttunnel mit hoher Dringlichkeit in das 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028 (36.23.02) aufgenommen.

Das städtebauliche Zielbild, das Potenzial zur Aufwertung der künftigen Strassenräume sowie die Ausgestaltung der Tunnelportale werden erst in der nächsten Projektphasen erarbeitet, nachdem Klarheit über das kommunale Abstimmungsergebnis besteht. In dieser Phase werden das kantonale Tunnelprojekt und die kommunalen Stadt- und Strassenräume aufeinander abgestimmt betrachtet und zu einem Vorprojekt weiterentwickelt. Für die Strassenräume werden Aufwertungsprojekte erstellt, aus denen die flankierenden Massnahmen sowohl für die künftig kantonalen als auch für die kommunalen Strassen hervorgehen. Das Tunnelprojekt und die kommunalen Strassenraumprojekte bedingen sich gegenseitig und werden entsprechend verbindlich aufeinander abgestimmt.

Allfällige Projekte und flankierende Massnahmen ohne direkte Abhängigkeit vom Stadttunnel werden ebenfalls erst nach dem 14. Juni 2026 bearbeitet. Dazu könnten Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept 2040 zählen, die eine flankierende Wirkung haben, jedoch grösstenteils vor dem Tunnelprojekt umgesetzt werden könnten. Ebenfalls zu prüfen sind mögliche Lärmschutzprojekte, um den gesetzlichen Anforderungen an den Anwohnerschutz gerecht zu werden. Für die Festlegung der Höchstgeschwindigkeiten auf Kantonsstrassen bilden die bundesrechtlichen Vorgaben eine verbindliche Grundlage, wobei die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit oberste Priorität hat (vgl. IX. Nachtrag zum Strassengesetz, 22.25.09).

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Wie gedenkt die Regierung, die Umsetzung der dringend nötigen flankierenden Massnahmen zu sichern? Ist die Regierung bereit, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, welche die Gemeinde verpflichtet, flankierende Massnahmen zu ergreifen?*

Die Regierung sieht davon ab, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, welche die politische Gemeinde verpflichtet, flankierende Massnahmen zu ergreifen (siehe auch Ziff. 2). Sollte das Tunnelprojekt nicht weiterverfolgt werden können, wird das zuständige Bau- und Umweltdepartement gemeinsam mit dem Stadtrat das weitere Vorgehen zur Verbesserung der Verkehrssituation festlegen.

2. *Ist die Regierung bereit, flankierende Massnahmen verbindlich in den Projektbeschrieb zu integrieren?*

Ja, die flankierenden Massnahmen, die in einem direkten Zusammenhang mit dem Stadttunnel stehen, werden in den nächsten Planungsphasen aufeinander abgestimmt, sind in den jeweiligen Genehmigungsvorlagen verbindlich und bedingen sich gegenseitig.

3. *Gedenkt die Regierung, zur Verbesserung der Verkehrssituation und des Siedlungsraums entlang der Kantonsstrassen flankierende Massnahmen vor der Realisierung des Tunnels an die Hand zu nehmen?*

Die Kantonsstrassen müssen bis zur Realisierung des Tunnels ihre volle Leistungsfähigkeit gewährleisten; flankierende Massnahmen auf diesen Strassen sind derzeit nicht vorgesehen. Bauliche oder betriebliche Einschränkungen würden zum jetzigen Zeitpunkt die Stabilität des Verkehrsnetzes gefährden. Flankierende Massnahmen auf Kantonsstrassen werden erst im Zusammenhang mit den durch den Tunnel reduzierten Verkehrsmengen geplant und können daher nicht vorgezogen werden.

4. *Ist die Regierung bereit, trotz des IX. Nachtrags zum Strassengesetz allfällige Temporeduktionen im innerstädtischen Bereich zu ermöglichen?*

Die bundesrechtlichen Vorgaben sind sowohl für Kantonsstrassen als auch für Gemeindestrassen verbindlich. Mit dem IX. Nachtrag zum Strassengesetz (22.25.09) wird festgelegt, dass Kantonsstrassen und Gemeindestrassen erster Klasse im Kanton St.Gallen als verkehrsorientierte Strassen gelten. Zudem wird festgehalten, dass auf verkehrsorientierten Strassen grundsätzlich die bundesrechtlich festgesetzte allgemeine Höchstgeschwindigkeit signalisiert wird. Abweichende Höchstgeschwindigkeiten dürfen nur in Ausnahmefällen signalisiert werden, sofern nachgewiesen ist, dass der damit verfolgte Zweck nicht mit anderen Massnahmen erreicht werden kann.

5. *Inwiefern liegt eine Kostenschätzung mit einigermaßen belastbaren Zahlen für den Tunnelbau für die kommunale Abstimmung vom 14. Juni 2026 über einen Planungskredit für Begleitmassnahmen zum Stadttunnel vor?*

Eine Kostenschätzung für den Stadttunnel und die damit zusammenhängenden flankierenden Massnahmen liegt noch nicht vor. Diese wird im Rahmen des anstehenden Vorprojekts erarbeitet.