



Regierungsrat, 9102 Herisau

---

An die Mitglieder  
des Kantonsrates

Herisau, 17. März 2026

**0100.238**

**Parlamentarische Initiative Werner Giezendanner, Teufen, und Karin Jung, Herisau; Standesinitiative: Unveränderte Aufnahme dritte Röhre Rosenbergunnel (inkl. Zubringer Güterbahnhof) und zweite Röhre Fäsenstaubtunnel in nächsten Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt für die Nationalstrassen**

## **2. Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 17. März 2026**

Sehr geehrter Herr Kantonsratspräsident  
Sehr geehrte Frauen Kantonsrätinnen  
Sehr geehrte Herren Kantonsräte

### **A. Ausgangslage**

Am 24. März 2025 reichten Werner Giezendanner, Teufen, und Karin Jung, Herisau, eine parlamentarische Initiative in Form eines ausgearbeiteten Entwurfs für eine Standesinitiative "Unveränderte Aufnahme dritte Röhre Rosenbergunnel (inkl. Zubringer Güterbahnhof) und zweite Röhre Fäsenstaubtunnel in nächsten Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt für die Nationalstrassen" ein.

Anlässlich der Sitzung des Kantonsrates vom 22. September 2025 wurde die parlamentarische Initiative mit 37:21 Stimmen bei drei Enthaltungen für erheblich erklärt.

Gleichlautende Standesinitiativen wurden in den Parlamenten der Kantone St. Gallen, Thurgau, Schaffhausen und Appenzell Innerrhoden behandelt. Diese vier Standesinitiativen wurden mittlerweile im eidgenössischen Parlament eingereicht, die letzte aus Appenzell Innerrhoden am 20. November 2025. Die erstberatende Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVK-S) hat diese vier Kantone im Januar 2026 anlässlich des Starts der Beratung unter dem Traktandum "Ostschweizer Initiativen zu Strassenprojek-



ten" angehört und entschieden, die Beratung erst nach Vorliegen der vom Bundesrat angekündigten Vernehmlassungsvorlage zum Ausbauschnitt 2027 fortzusetzen. Die Kommission möchte die Projekte in einen nationalen Kontext stellen.

Die Kommission Bau und Volkswirtschaft (KBV) hat die parlamentarische Initiative an ihren Sitzungen vom 19. Januar und 10. Februar 2026 beraten. Mit ihrem Bericht und Antrag vom 26. Februar 2026 an den Kantonsrat hält die KBV eine Pattsituation fest. Während alle Kommissionsmitglieder plädieren, auf die Vorlage einzutreten, beantragen je drei Kommissionsmitglieder, dem Beschluss zur Standesinitiative zuzustimmen resp. nicht zuzustimmen.

### **B. Erwägungen**

#### **1. Rechtliches**

Es kann vollständig auf den Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 12. August 2025 zur Erheblicherklärung der parlamentarischen Initiative verwiesen werden.

#### **2. Zum Verfahren der parlamentarischen Initiative**

Die materielle Behandlung der parlamentarischen Initiative findet in einer zweiten Debatte im Kantonsrat statt. Dabei sind die Rollen von Kommission und Regierungsrat gleichsam vertauscht. So ist es die zuständige Kommission, die Bericht erstattet und Antrag an den Kantonsrat stellt, und den Antrag dem Regierungsrat zur Stellungnahme überweist (Art. 57 Abs. 4 KRG, Art. 76 Abs. 2 GO KR). Dabei können sowohl Kommission als auch Regierungsrat Änderungen am Entwurf oder Gegenvorschläge beantragen (Art. 57 Abs. 5 KRG).

Die KBV beantragt einstimmig Einreiten. Materiell besteht ein Patt mit einer Stimmgleichheit von je drei Stimmen, dem Beschluss zur Standesinitiative zuzustimmen resp. nicht zuzustimmen. Damit liegt in der Sache mangels Mehrheit *kein* Antrag der KBV zum Beschluss vor.

#### **3. Haltung des Regierungsrates**

Der Regierungsrat hält grundsätzlich an seiner Haltung gemäss seinem Bericht und Antrag vom 12. August 2025 zur Erheblicherklärung fest.

In der Zwischenzeit hat der Bundesrat am 28. Januar 2026 die Eckwerte für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bis 2045 festgelegt. Ziel ist eine gezielte, koordinierte Weiterentwicklung von Schiene, Strasse und Agglomerationsverkehr. Gestützt auf ein Gutachten der ETH Zürich (Gutachten Weidmann) sowie Einschätzungen und Analysen der zuständigen Bundesämter beauftragte der Bundesrat das eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, bis Ende Juni 2026 eine entsprechende Vernehmlassungsvorlage auszuarbeiten.

Gemäss den Eckwerten vom 28. Januar 2026 möchte der Bundesrat im Ausbauschnitt für die Nationalstrassen 2027 zwei Projekte aufnehmen, nämlich den 6-Spurausbau Aarau-Ost und den 6-Spurausbau Perly-Bernex



(GE). Dem Realisierungshorizont 2045 sind neben den beiden genannten Vorhaben acht weitere Projekte zugeordnet, so unter anderem auch die 3. Röhre des Rosenberg隧nells (inkl. Zubringer) und die 2. Röhre des Fäsenstaubtunnells (vgl. Faktenblätter des UVEK zu Verkehr '45 vom 28. Januar 2026).

Der Bundesrat hält demnach an der Umsetzung der Projekte 3. Röhre Rosenbergtunnel und 2. Röhre Fäsenstaubtunnel im Zeitraum bis 2045 fest, was durchaus ein Erfolg für die beiden Planungen und die Ostschweiz bedeutet. Hingegen möchte der Bundesrat *keines* der von der Schweizer Stimmbürgerschaft am 24. November 2024 im Rahmen des Ausbaus 2023 abgelehnten Nationalstrassenprojekte unmittelbar wieder in den Ausbaus 2027 aufnehmen.

Der zuständige Bundesrat Albert Rösti machte die bundesrätliche Position Mitte Februar 2026 in Interviews öffentlich (vgl. NZZ vom 23. Februar 2026). Diese sechs Projekte, die im Rahmen der Volksabstimmung vom 24. November 2024 (STEP-Ausbau 2023) abgelehnt worden sind, seien zurückgestellt, weil das Volk dafür kein Verständnis hätte, wenn sie wenige Jahre nach einer Abstimmung erneut in der Botschaft zum nächsten Ausbaus auftauchen. Der Bundesrat sehe den übernächsten Ausbaus und demnach einen Zeithorizont von acht Jahren als besser geeignet. In der Mobilität werde sich in diesem Zeitraum einiges ändern: Mehr Elektromobilität und eine andere Belastung beim Individualverkehr. Das gebe allen Beteiligten auch Zeit, diese Projekte allenfalls zu überarbeiten und sie später in optimierten Varianten neu zur Diskussion zu stellen.

Aus Sicht des Regierungsrates sind die demokratiepolitischen Argumente nicht ganz von der Hand zu weisen. Jedoch ist er mit der Ostschweizer Regierungskonferenz (ORK) der Ansicht, dass bei den Nationalstrassen die Engpassbeseitigung oberste Priorität bleibt (vgl. Medienmitteilung der ORK zum Positionsbezug "Verkehr 2045"). Bei den beiden Projekten 3. Röhre Rosenbergtunnel und 2. Röhre Fäsenstaubtunnel handelt es sich primär um Tunnellösungen, welche die im seinerzeitigen Abstimmungskampf wichtige Argumentation des Kulturlandverlusts und der Bodenversiegelung gerade nicht betreffen. Die beiden Projekte im Zusammenhang mit anstehenden Tunnelsanierungen sind zudem die einzigen vorliegenden und auch fristgerecht realisierbaren Lösungen zur Bewältigung der verkehrlichen Herausforderung während der Sanierungszeit und leisten darüber hinaus einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entlastung der bestehenden Verkehrsüberlastung.

Insgesamt unterstützt der Regierungsrat die Standesinitiative nach wie vor. In Anbetracht der Absicht des Bundesrates, diese beiden Vorhaben *frühestens* im Ausbaus 2031 einzuplanen, ist es nach wie vor wichtig, ein starkes Signal ans Bundesparlament zu senden, dass der Kantonsrat hinter diesen Ausbausvorhaben auf dem Nationalstrassennetz steht und dabei eine möglichst schnelle Realisierung fordert. Der Regierungsrat wird sich auch im Rahmen der kommenden Vernehmlassung zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bis 2045 für diese Anliegen einsetzen. Er beantragt, dem Beschlussentwurf der Standesinitiative zuzustimmen.



**C. Antrag**

Der Regierungsrat beantragt Ihnen,

1. auf die Vorlage einzutreten,
2. dem Beschluss zur Standesinitiative "Unveränderte Aufnahme dritte Röhre Rosenbergunnel (inklusive Zubringer Güterbahnhof) und zweite Röhre Fäsenstaubtunnel in den nächsten Bundesbeschluss über den Ausbauschritt für die Nationalstrassen" zuzustimmen,
3. die parlamentarische Initiative von Werner Giezendanner und Karin Jung vom 24. März 2025 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

*sign. Hansueli Reutegger*

Hansueli Reutegger, Landammann

*sign. Roger Nobs*

Roger Nobs, Ratschreiber