

Bad Ragaz

Abstimmungsgutachten Sanierung und Neugestaltung Bahnhofstrasse



Gemeinde-
abstimmung vom
14. Juni 2026

Abstimmungsinformation am Donnerstag, 21. Mai 2026
Oberstufenzentrum (OZ), Kirchgasse 10, Bad Ragaz, um 20.00 Uhr

Impressum

Herausgeberin: Politische Gemeinde Bad Ragaz

Auflage: 4 400 Exemplare

Satz und Druck: SL Druck + Medien AG, Mels

Stand: April 2026

Fotos: Gemeinde Bad Ragaz/Visualisierungen: Media 5 GmbH

Die Visualisierungen wurden von der Media 5 GmbH und die Pläne von wlv Bauingenieure AG zur Verfügung gestellt.

Inhaltsverzeichnis

Das Wichtigste in Kürze	4
Abstimmungsinhalt:	
Investitionskredit für Sanierung und Neugestaltung	9
Empfehlung: Annahme des Antrags	9
Bauprojekt: Entstehung und Auftragsvergabe.....	10
Bauprojekt: Prüfung Tempo-30-Zone / Einbahnverkehrsführung/Veloführung.....	11
Bauprojekt: Projektperimeter.....	12
Bauprojekt: Strassenprojekt.....	13
Kosten und Finanzierung.....	23
Kalkulatorische Zinsen	24
Weiteres Vorgehen	26
Zusammenfassung.....	27
Abstimmungsfrage	28

Das Wichtigste in Kürze

Es ist eine Kernaufgabe kommunaler Behörden, für eine angemessene und funktionierende Infrastruktur sowie die Sicherheit besorgt zu sein. Die Bahnhofstrasse blickt auf eine historische Geschichte zurück und ist im kommunalen Strassennetz der Gemeinde die wichtigste Hauptverbindung zwischen Bahnhof/Bushof und Dorfzentrum. Sowohl der Strassenkörper als auch die Werkleitungen haben die übliche und erwartete Lebensdauer weit überschritten und weisen entsprechenden Erneuerungsbedarf auf. Im Zuge der Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse sollen heute bestehende Defizite behoben und die Aufenthaltsqualität verbessert werden.

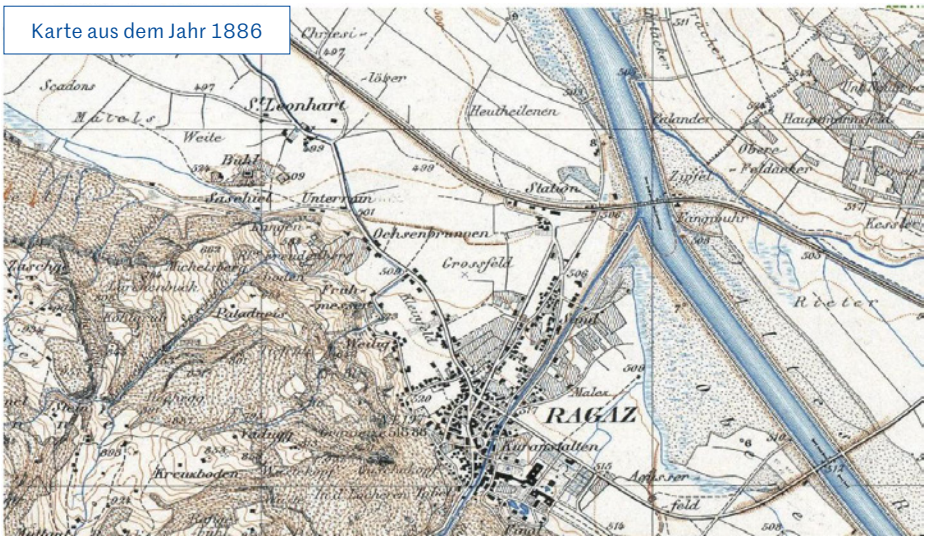
Frühe Bedeutung der Bahnhofstrasse

Im Jahr 1858 erhielt die Gemeinde Ragaz den Anschluss an die damals neu erstellte Bahnlinie St.Gallen–Chur. Bereits im Jahr 1859 war auch Zürich per Zug erreichbar. Dies war ein entscheidender Meilenstein bei der Umwandlung «des Bauerndorfes der Vergangenheit» in einen Ort, «für den der Name Dorf nicht mehr passen will». Ausdruck des Selbstverständnisses von Ragaz als «Stadt auf dem Lande» war sodann der Bau der Bahnhofstrasse anfangs der 1860er-Jahre. Die Verbindung Bahnhof–Dorf wurde auch damals kontrovers diskutiert. Die Gemeindeverantwortlichen gaben einer sparsamen, das Kulturland schonenden Lösung den Vorzug, die sie in einer blossen Korrektur der Kirchgasse gegeben sahen. Der Kanton hingegen forderte den Bau einer neuen, schnurgeraden Achse. Die erwünschte Errichtung einer öffentlichen Badeanstalt im Dorf wurde vom Bau der Strasse nach oberbehördlichen kantonalen Vorstellungen abhängig gemacht. Um die Dorfbad-Verhandlungen nicht zu gefährden, entschied sich die Gemeinde im November 1861 schliesslich für die vom Kanton «gewünschte» Linienführung. Die «neue» Bahnhofstrasse wurde dann bereits im Juni 1862 eröffnet.

Die Bahnhofstrasse war mit einer auf Platanenallee gestaltet und verlief durch das offene Feld. Erkennbar ist, dass Bauten an der Bahnhofstrasse zu diesem Zeitpunkt erst spärlich vorhanden waren.



Platanenallee an der Bahnhofstrasse um 1894 (in: Cérésolle, Ragatz, 1894)



Projekt zur Sanierung und Neugestaltung Bahnhofstrasse

Der Gemeinderat beschäftigt sich bereits seit längerer Zeit mit der Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse. Wie bereits die Geschichte zeigt, ist die Bahnhofstrasse auch heute eine sehr wichtige Achse, welche den Bahnhof und Bushof mit dem eigentlichen Zentrum verbindet. Beschränkte sich die ursprüngliche Funktion der Bahnhofstrasse ausschliesslich auf die Verbindung von Bahnhof und Zentrum, sind in den letzten Jahrzehnten weitere Nutzungen und Ansprüche dazugekommen. Heute dient die Bahnhofstrasse als Erschliessung von zahlreichen privaten, gewerblichen und öffentlichen Grundstücken, sie dient dem Langsamverkehr, dem motorisierten Verkehr, dem öffentlichen Verkehr und dem ruhenden Verkehr – dies bei gleicher Fläche der Bahnhofstrasse.

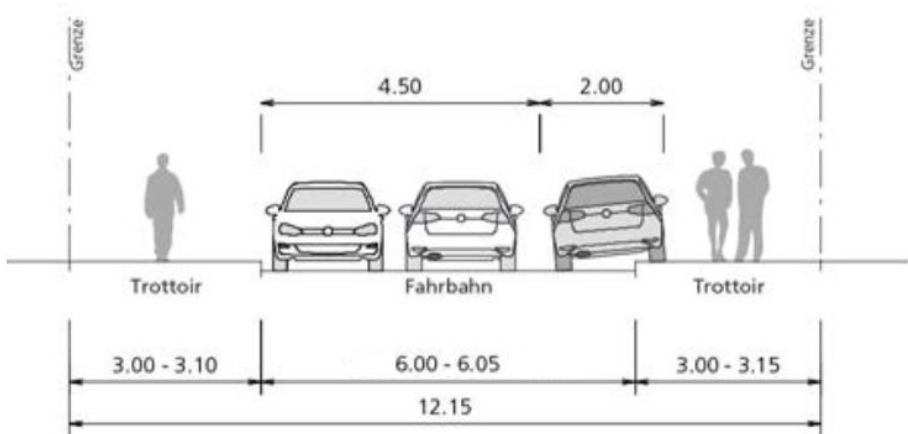
Ein zentraler Aspekt bei der Projektausarbeitung war für den Gemeinderat, dass alle Anspruchsgruppen einbezogen und deren Bedürfnisse so weit als möglich berücksichtigt werden können. Die gesamte Bevölkerung erhielt zweimal die Möglichkeit, aktiv mitzuwirken, einmal zur grundsätzlichen Neugestaltung und anschliessend zum Strassenbauprojekt. Erfreulicherweise wurden diese Gelegenheiten rege benützt. Der Gemeinderat prüfte die eingereichten Anliegen und beantwortete diese.

Das nun der Bürgerschaft zur Abstimmung unterbreitete Projekt verfolgt folgende Ziele:

- Sanierung des gesamten Strassenkörpers
- Erneuerung der über 100-jährigen Ver- und Entsorgungsleitungen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität / Verbesserung der Wahrnehmung
- Einbezug ursprüngliche Gestaltung mit Bäumen / Hitzeminderung
- Umsetzung Behindertengerechtigkeit bei der Strasseninfrastruktur, inkl. Bushaltestelle
- Erhalt einer möglichst grossen Anzahl an Parkplätzen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Anspruchsgruppen
- Erhalt der Leistungsfähigkeit als Gemeindestrasse 1. Klasse

IST-Zustand Bahnhofstrasse und Werkleitungen

Die Bahnhofstrasse weist einen grossen Erneuerungsbedarf auf. Auf den ersten Blick erkennbar sind zahlreiche Oberflächenschäden, Risse, Spurrinnen, provisorische Belagsflicke, abgenutzte Oberflächen (Abrieb) sowie offene Fugen. Viele der erwähnten Schadensbilder können auf eine ursprünglich ausreichende, für die heutigen Ansprüche aber unzureichend dimensionierte Fundationsschicht zurückgeführt werden. Das anfallende Oberflächenwasser bei Regen oder Schneeschmelze folgt auf Teilabschnitten nicht mehr dem Bord- und Wasserstein entlang in die Einlaufschächte, sondern fliesst in den Fahrspurrinnen innerhalb der Fahrbahn. Dies führt bei Regen- oder Tauwetter bei der Befahrung der Bahnhofstrasse durch Motorfahrzeuge zu nassgespritzten Fussgängern auf dem Gehweg, was für diese sehr unangenehm und ärgerlich ist. Die Fahrspurrinnen in der Fahrbahn erschweren überdies den Unterhalt der Strasse durch den Werkbetrieb, insbesondere im Winter. Die bestehenden, teilweise abgesenkten, nachträglich abgeschrägten Randabschlüsse sowie die Bushaltestelle entsprechen ebenfalls nicht mehr den heutigen Anforderungen (Behindertengleichstellungsgesetz). Die Parkierung erfolgt heute aufgrund des Fahrbahnquerschnittes teilweise auf den Gehwegen, was aus verkehrspolizeilicher Sicht nicht zulässig ist und im Rahmen einer Sofortmassnahme befristet toleriert wurde.



IST-Situation Parkierung (Planauszug)

Mit einem reinen Belagersatz können die vorhandenen und aufgeführten Defizite nicht nachhaltig behoben werden, weshalb eine Totalsanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse angezeigt ist.



Die Mischwasser-Kanalisationsleitung (noch aus Beton) in der Bahnhofstrasse stammt aus dem Jahr 1907. Betonkanalisationsleitungen haben eine Lebenserwartung von durchschnittlich 50 bis 70 Jahren.

Die Wasserleitungen aus Grauguss für die Trink-, Brauch- und Löschwasserversorgung im Strassenkörper der Bahnhofstrasse stammen aus dem Jahr 1900. Graugussleitungen haben eine Lebenserwartung von durchschnittlich 80 bis 100 Jahren. Die bestehende Leitung ist mittlerweile 126 Jahre alt und hat die erwartete Nutzungsdauer damit deutlich überschritten. Verschiedene Schadenereignisse (Wasserrohrbrüche), das erste am 19. August 2025 und rund eine Woche später das zweite, ereigneten sich auf Höhe «Café – Conditorei Keller».



Diese Ereignisse führen eindrücklich vor Augen, dass jederzeit Leitungsbrüche – verbunden mit grossen Aufwendungen und Kosten für deren Reparatur – auftreten können. Der Handlungsbedarf, das Gesamtprojekt zur Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse, inklusive den Ersatz der Ver- und Entsorgungsleitungen, zeitnah umzusetzen, besteht.

Abstimmungsinhalt: Investitionskredit für Sanierung und Neugestaltung

Mit der gegenständlichen Abstimmungsvorlage sind die Stimmberechtigten aufgefordert, über den Antrag zur Erteilung des Investitionskredits für die **Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse** zu befinden. Diese Abstimmung ist notwendig, da der erforderliche Investitionskredit gemäss Art. 7 Abs. 1 lit. c Geschäftsordnung der Gemeinde Bad Ragaz i.V.m. Punkt 1.1 des dazugehörigen Anhangs durch die Bürgerschaft an der Urne zu beschliessen ist.

Die **Gesamtkosten** für dieses Bauprojekt belaufen sich auf **CHF 5.815 Mio.** (KV +/- 10 %).

Empfehlung: Annahme des Antrags

Der Gemeinderat empfiehlt auf Grund der vorangestellten Ausführungen die Annahme des Antrages.

Bauprojekt: Entstehung und Auftragsvergabe

In den Jahren 2009 bis 2013 hat die asa Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur AG, Rapperswil-Jona, im Auftrag der Gemeinde Bad Ragaz Gestaltungskonzepte für die Bahnhofstrasse, die Kirchgasse und die Fläscherstrasse erstellt. Basierend auf diesen Gestaltungskonzepten wurden – im Zusammenhang mit der Einführung der Erweiterten Blauen Zone – auch Sofortmassnahmen aufgezeigt und im Jahr 2013 realisiert.

In den Jahren 2014 und 2015 konnte die Fläscherstrasse im Abschnitt Rheinstrasse / Bahnhofplatz bis zur Verzweigung Kirchgasse (Höhe Parkplatz Allmend) in zwei Etappen totalsaniert werden. Im Jahr 2016 folgten die Sanierungsetappen im Abschnitt Verzweigung Fläscherstrasse bis Bahnhofplatz und Kirchgasse (Bristol bis Altersheim Allmend).

An der Gemeinderatssitzung vom 24. Juni 2014 wurde entschieden, die Bahnhofstrasse in Etappen zu sanieren.

Etappe 1: Bahnhofplatz bis Einmündung Pizolstrasse inkl. Kreuzung «Sandi» und Teilstück Bahnhofstrasse bis Einmündung Fläscherstrasse

Etappe 2: Einmündung Pizolstrasse bis Maiefelderstrasse

Im Jahr 2016 beauftragte der Gemeinderat ein Ingenieurbüro, die Grundlagen zur Sanierung und Umgestaltung der Bahnhofstrasse zu erarbeiten. Zwischen dem Einlenker Pizolstrasse bis Maiefelderstrasse sollen der Strassenkörper der Bahnhofstrasse saniert und der Strassenraum neugestaltet sowie sämtliche Werkleitungen ersetzt werden. Es handelt sich um einen Abschnitt der Bahnhofstrasse, welcher rund 650 Meter misst.

Bauprojekt: Prüfung Tempo-30-Zone / Einbahnverkehrsführung/Veloführung

Tempo-30-Zone, Einbahnverkehrsführung und separate Velowegführung wurden in den beiden Mitwirkungsverfahren eingebracht. Nach einer intensiven Auseinandersetzung mit diesen Anliegen hat der Gemeinderat am aufgezeigten Konzept festgehalten.

Tempo-30-Zone

Mit der Umsetzung der kantonsrätlichen Motion «Kein Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen» wurde bereits 2023 faktisch ein Moratorium für neue Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsachsen beschlossen. Gemeindestrassen 1. Klasse sind gemäss geltendem Strassengesetz als verkehrsorientierte Strassen (Hauptachsen) zu behandeln, auf denen grundsätzlich die vom Bund vorgesehene Höchstgeschwindigkeit (in der Regel 50 km/h) gilt. Die Bahnhofstrasse ist eine Gemeindestrasse 1. Klasse und damit in deren Qualität eine verkehrsorientierte Strasse. Die Überführung der Bahnhofstrasse in eine Tempo-30-Zone ist entsprechend nicht möglich.

Einbahnverkehrsführung

Die Verkehrsführung in einem Einbahnsystem kann auf den ersten Blick verlockend wirken. Je nach Länge der Verkehrsachsen sind aber auch unerwünschte Verkehrsverlagerungen auf andere, untergeordnete Strassen und Quartiere sowie Umwegfahrten in Betracht zu ziehen. Auch wäre der mit der Bahn getaktete und darauf abgestimmte Busverkehr stark betroffen – gar wäre die Einhaltung der Anschlusszeiten in Frage gestellt.

Aus Verkehrssicherheitsaspekten bergen Einbahnstrassen mit zahlreichen einmündenden Nebenstrassen zudem die Gefahr von Falschfahrern und tendenziell wird auf Einbahnstrassen im Mittel auch schneller gefahren. Gerade im Bereich von Schulhäusern sollte dies vermieden werden.

Aufgrund der zahlreichen Nachteile gegenüber den Vorteilen hat der Gemeinderat auf eine Einbahnverkehrsführung verzichtet.

Veloführung

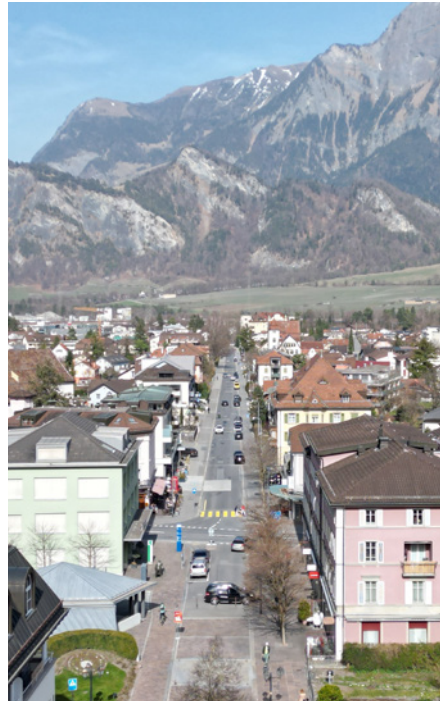
Im Rahmen des Prozesses von «Bad Ragaz mobil» wurde im Jahr 2019 die Veloführung auf der Bahnhofstrasse erneut geprüft. Dabei wurden folgende Varianten einer vertieften Beurteilung unterzogen:

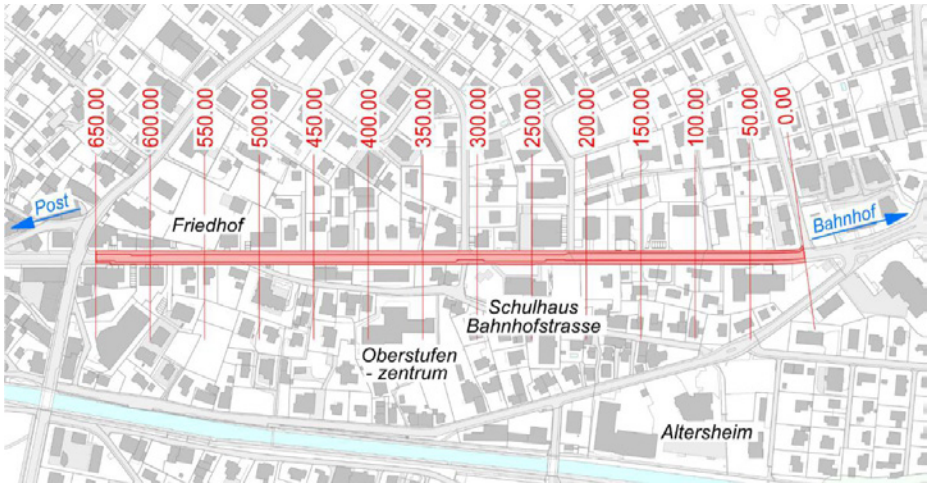
- Mischverkehr;
- Radstreifen mit Kernfahrbahn;
- gemeinsamer Rad- und Fussweg.

Aufgrund des vorgenommenen Variantenvergleiches hat die asa AG, Rapperswil, die Variante Mischverkehr zur Umsetzung empfohlen, weil die anderen Varianten im Vergleich mehrheitlich schlechter abschnitten. Aus Sicht des Veloverkehrs würde der Radstreifen mit Kernfahrbahn zwar einige Vorteile bringen. Es müsste in der Folge auf sämtliche Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungselemente im Strassenraum verzichtet werden und die Parkierung im Strassenraum wäre nicht mehr möglich. Unter Abwägung der Argumente wurde deshalb die Mischverkehrslösung bevorzugt.

Bauprojekt: Projektperimeter

Der Perimeter des Bahnhofstrassenprojektes verläuft ab dem Einlenker Pizolstrasse bis zur Maienfelderstrasse (Kantonsstrasse). Es handelt sich um einen Abschnitt von rund 650 Metern. Der Bereich Bahnhofplatz bis zur Kreuzung Pizolstrasse wurde bereits im Jahr 2016 komplett erneuert (Strasse inkl. Werkleitungen). Die Breite der Bahnhofstrasse, welche als Gemeindestrasse 1. Klasse eingeteilt ist (Fahrbahn inkl. beidseitige Gehwege), beträgt auf der gesamten Länge der Bahnhofstrasse 12.00 bis 12.45 Meter.





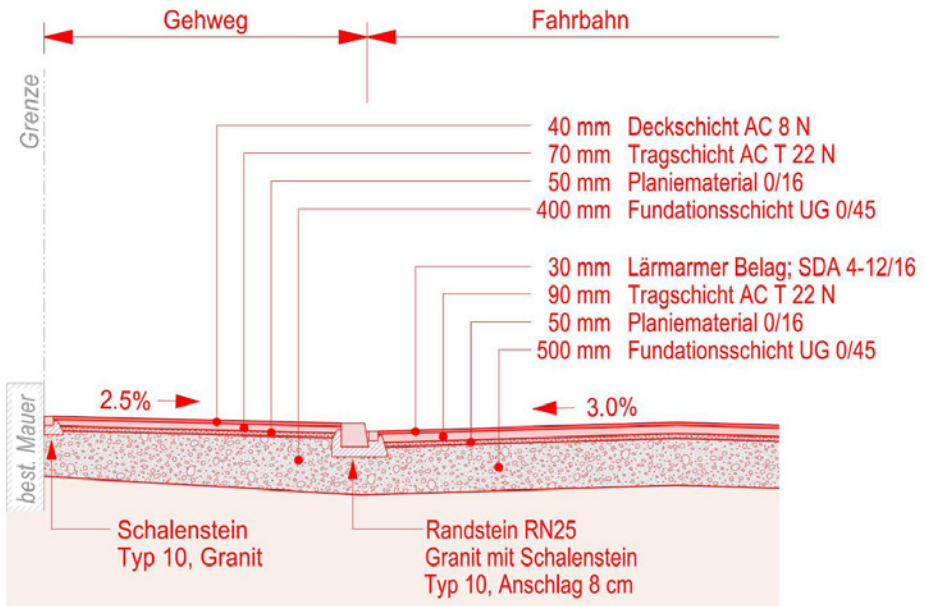
Planauszug: Perimeter des Strassenbauprojektes

Bauprojekt: Strassenprojekt

Strassen- und Gehwegaufbau

Im vorliegenden Projekt wird die Lage und Gesamtbreite der Bahnhofstrasse übernommen, die Strasse soll jedoch vom Untergrund (Fundament und Werkleitungen) bis zum Deckbelag saniert werden. Die Kofferung (Tragschicht, die im Untergrund als Auflager für den eigentlichen Strassenbelag dient) wird komplett ersetzt und die Oberschicht von Strasse und Gehweg mit einem zweischichtigen Asphaltbelag ausgeführt.

Der äussere Gehwegrand entlang der angrenzenden Grundstücksgrenzen wird mit Bindersteinen aus Granit erstellt. Der Übergang vom Strassenrand zum Gehwegbereich wird ebenfalls mit einem Randstein aus Granit und einem Wasserstein ebenfalls aus Granit ausgebildet. Bei Ein- und Ausfahrten wird der Überfahrbereich des Gehweges an das Niveau der Fahrbahn angeglichen.



Planansatz: Strassenquerschnitt von Gehweg und Strasse

Werkleitungen

a) Mischwasserkanalisation

Der rund 120-jährige Mischwasserkanal aus Betonrohren (Baujahr: 1907) wird vollständig ersetzt. Neu wird für die Mischwasserkanalisation Polypropylen (PP) anstelle des Betons eingesetzt. Ebenso werden sämtliche Hausanschlüsse bis etwa 50 cm über den Strassenrand erneuert.

b) Regenwasserleitung

Die Strassenablaufschächte werden erneuert und eine neue Regenwasserleitung aus Polypropylen (PP) erstellt. Das Strassenabwasser in diesem Teilstück wird im sogenannten Trennsystem erstellt (Regenwasser und Schmutzwasser werden separat abgeführt). Es werden 29 neue Einlaufschächte in einem Abstand von jeweils etwa 50 m erstellt. Die neue Regenwasserleitung der Bahnhofstrasse wird an die bereits vorbereitete Regenwasserleitung bei der Verzweigung der Pizolstrasse, welche im Jahr 2016 realisiert worden ist, angeschlossen. Ein künftiger Anschluss der Grossfeldstrasse an das Trennsystem der Bahnhofstrasse wurde im Projekt vorausschauend berücksichtigt.

c) Wasserleitung

Als Ersatz der bereits 126-jährigen Wasserleitung aus Grauguss ist eine neue Trink-, Brauch- und Löschwasserleitung (Hydrantenleitung) aus duktilem Guss vorgesehen.

Zur Bereitstellung des erforderlichen Löschwassers in diesem Perimeter werden zudem fünf neue Hydranten erstellt. Ebenso werden sämtliche Hausanschlüsse bis etwa 50 cm über den Strassenrand erneuert.

d) Drittwerte

Während der Erarbeitung des Projektes «Bahnhofstrasse» wurde auch der Ausbaubedarf von Werkleitungen Dritter abgeklärt. Die Swisscom (Telefon), die SAK (Strom) sowie das EW Buchs (Kabelfernsehen) haben einen Ausbaubedarf angemeldet. Die Erdgasversorgung Sarganserland (EVS) sowie der Wärmeverbund Recotron haben dabei keinen Bedarf angemeldet.

e) Strassenbeleuchtung

Die Beleuchtung der Bahnhofstrasse wird ebenfalls komplett erneuert. Sämtliche Kandelaber werden ersetzt und mit LED-Lampen und Bewegungssensoren ausgestattet. Künftig wird die Bahnhofstrasse mit 21 Beleuchtungskandelabern intelligent (individuell steuer- und dimmbar) beleuchtet. Die Kandelaber werden mit neuen Zuleitungen von der Strasse her erschlossen und die bestehenden Elektroschächte im Gehweg können aufgehoben und zurückgebaut werden.

Bäume Bahnhofstrasse

In Anlehnung an die historische Bahnhofstrasse sind im Projekt 17 Einzelbäume im Gehwegbereich integriert. Es ist jedoch nicht nur der historische Kontext, welcher für die Integration von Bäumen im Strassenraum spricht, sondern dass mit Bäumen auch das Mikroklima verbessert wird. An heissen Tagen kann damit die gefühlte Temperatur gesenkt werden, die Bäume filtern Feinstaub, reduzieren durch die Produktion von Sauerstoff das CO₂, leisten als Biotop einen Beitrag an die Biodiversität und steigern die Aufenthaltsqualität sowie das ästhetische Erscheinungsbild des Strassenraumes.

Für die Baumartenwahl wurde ein Konzept beim ortsansässigen Landschaftsarchitekten Christoph Kohler in Auftrag gegeben. Empfehlenswert ist, mehrere Baumtypen einzusetzen, um beim Auftreten einer neuen invasiven Krankheit zumindest einen Teil des Baumbestandes zu erhalten. Das vielfältig differenzierte Artensortiment trägt auch zu einer besseren Widerstandsfähigkeit gegenüber Schadorganismen bei. Auf Empfehlung des Landschaftsarchitekten hat sich die Gemeinde für die nachfolgenden fünf Baumarten entlang der Bahnhofstrasse entschieden:

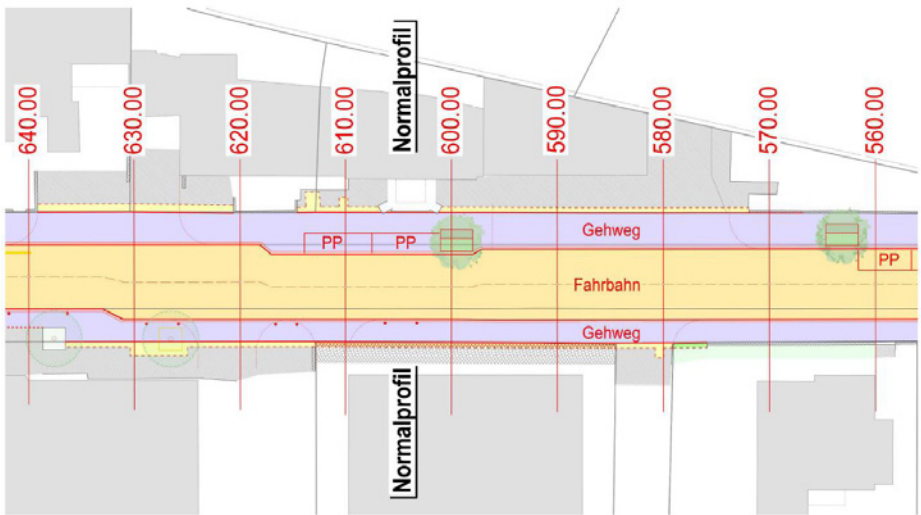
- Rot-Esche (lat. *Fraxinus pennsylvanica* «Sumit»)
- Geweihbaum (lat. *Gymnocladus dioicus*)
- Amberbaum (lat. *Liquidambar styraciflua* «Worplesdorm»)
- Ungarische Eiche (lat. *Quercus frainetto* «Trump»)
- Schnurbaum (lat. *Sopra japonica* «Regent»)

Unterflurcontainer

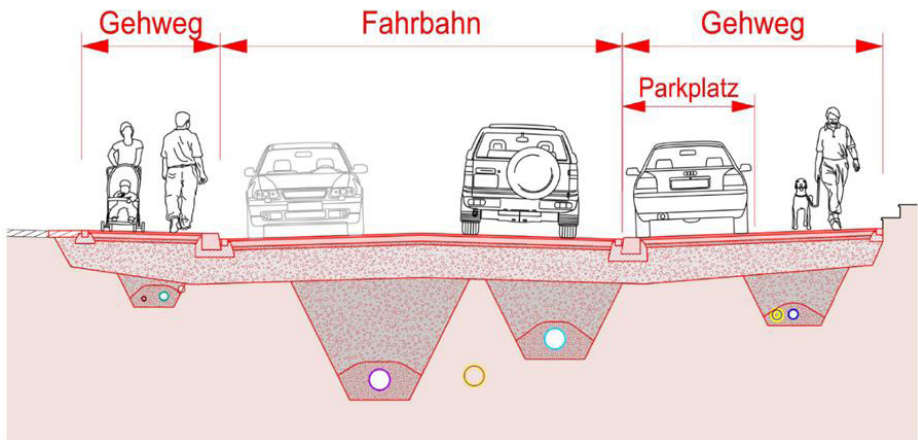
Mittelfristig soll die bisherige Strassensammlung des Abfalls aufgehoben und stattdessen mit Unterflurcontainern ersetzt werden. Im vorliegenden Projekt ist auch dieses Abfallentsorgungskonzept mitberücksichtigt. Innerhalb des Projektperimeters werden drei Unterflurcontainer umgesetzt. Die Standorte der Unterflurcontainer befinden sich im Gehwegbereich, sodass diese durch die anstossenden Quartierbewohner sicher und einfach erreicht werden können.

Regelquerschnitte und Situationsausschnitte Bahnhofstrassenprojekt

Das Strassenbauprojekt «Sanierung und Neugestaltung Bahnhofstrasse» lässt sich hinsichtlich der geometrischen Ausbildung in mehrere massgebliche Regelquerschnitte unterteilen. Nachstehend werden diese erläutert und grafisch dargestellt. Aufgrund des Projektumfangs werden die detaillierten und vollständigen Bauprojektunterlagen sowie die zu Grunde liegende Gestaltungsstudie auf dem Webauftritt der Gemeinde Bad Ragaz aufgeschaltet. Mittels QR-Code oder über den Link www.badragaz.ch/Gutachten_Bahnhofstrasse können diese eingesehen werden.



Planansatz: Aufsicht Bereich «Drogerie Kressig» / «Café – Conditorei Keller»

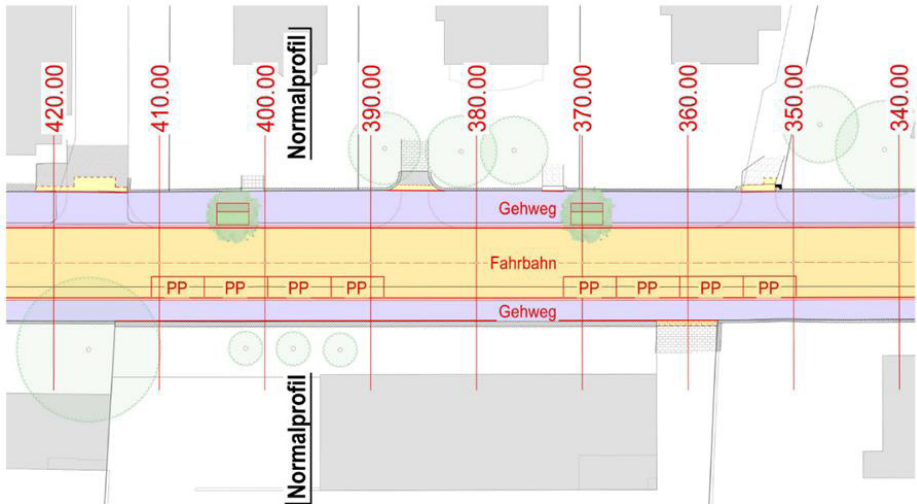


Planauszug: Querschnitt Bereich «Drogerie Kressig» / «Café – Conditorei Keller»

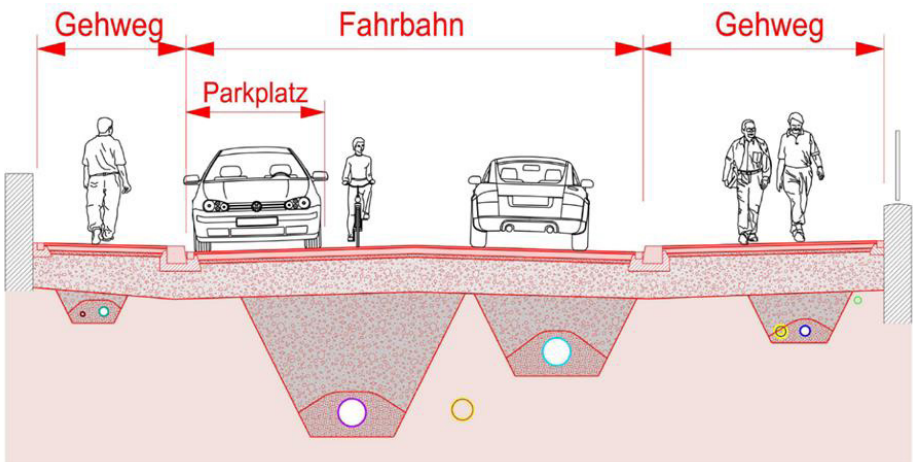
Auf Höhe der Liegenschaften «Drogerie Kressig» / «Café – Conditorei Keller» können zwei Längsparkfelder als Kurzzeitparkfelder erstellt werden. Der Besuch der umliegenden Geschäfte im oberen Bereich der Bahnhofstrasse zur Besorgung des täglichen Bedarfs wird damit ermöglicht.

Diese Parkfeldanordnung führt zu keiner Fahrbahneinengung, wobei die Fahrbahnbreite an dieser Stelle weiterhin 6.10 m beträgt. Damit wird die Leistungsfähigkeit der Bahnhofstrasse, insbesondere im Zusammenhang mit dem Einmünden von Fahrzeugen von der Bahnhofstrasse in die Maiefelderstrasse (Kantonsstrasse) zu den Hauptverkehrszeiten, hinreichend berücksichtigt. Ebenso ist das Kreuzen zweier Busse in diesem Bereich nach wie vor möglich.

Strassenraumgestaltung Höhe Schulhaus Creativa, Bahnhofstrasse 16:



Planauszug: Aufsicht Bereich Liegenschaft Creativa



Planauszug: Querschnitt Bereich Liegenschaft Creativa

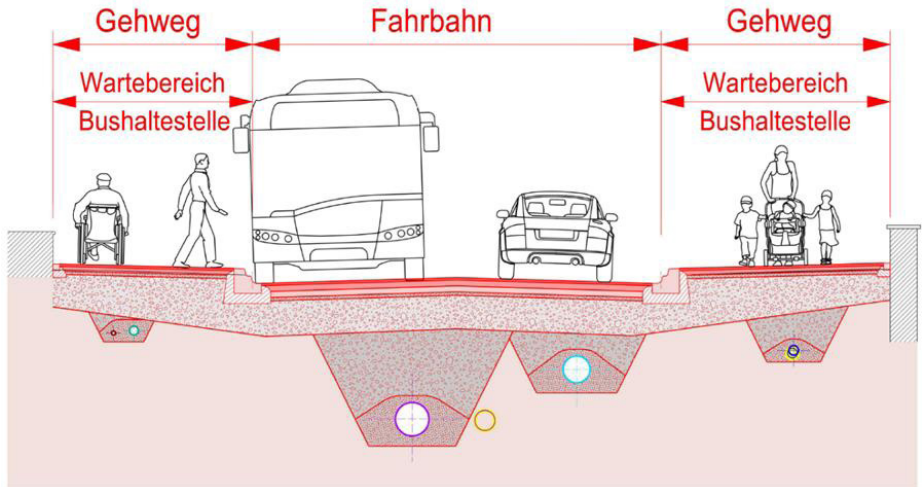
Im Bereich des Schulhauses Creativa werden mehrere Längsparkfelder auf der Fahrbahn angeordnet. Es handelt sich um Parkplätze der Erweiterten Blauen Zone (EBZ) Bahnhofstrasse.

Durch die entsprechende Anordnung ergibt sich in diesem Bereich eine lokale Fahrbahnverengung auf 4.60 m. Bei diesem Querschnitt können weiterhin zwei Personewagen oder ein Bus und ein Velo kreuzen.

Strassenraumgestaltung Höhe Schulhaus Bahnhofstrasse 22 / öffentliche Bushaltestelle:



Planauszug: Aufsicht Bereich Schulhaus Bahnhofstrasse



Planauszug: Querschnitt Bereich Schulhaus Bahnhofstrasse

Auf Höhe des Schulhauses Bahnhofstrasse sind mehrere Massnahmen im Projekt berücksichtigt, welche die Schulwegsicherheit erhöhen und die Benützung des öffentlichen Verkehrs durch alle Anspruchsgruppen künftig ermöglichen. Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz sind alle Bushaltestellen hindernisfrei zu gestalten. Als hindernisfrei gelten Bushaltestellen, wenn sie über eine hohe Haltekante von 22 cm verfügen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen den autonomen Ein- und Ausstieg ermöglichen. Beim vorliegenden Projekt wurde diesem Umstand Rechnung getragen. Die Haltekanten der Bushaltestelle an der Bahnhofstrasse werden mit Natursteinen aus Granit ausgeführt.



Visualisierung: Fussgängerübergang Schulhausstrasse 22

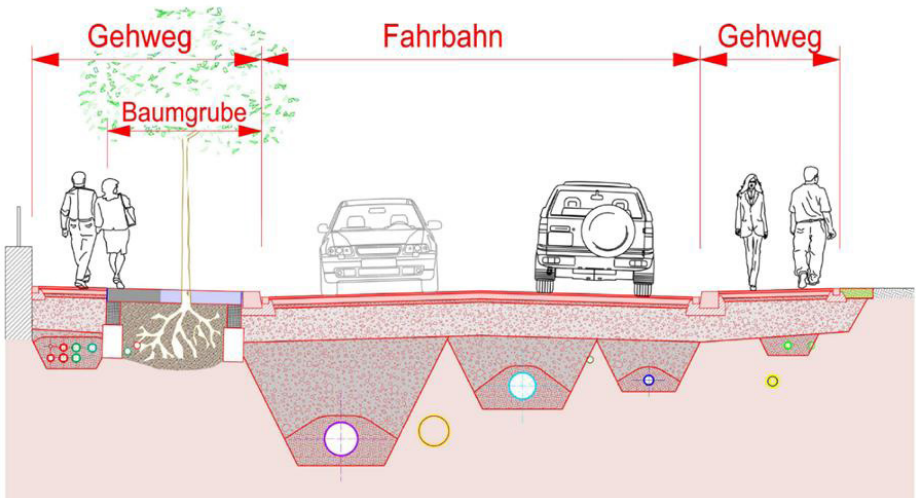
Die Zugangsrampen zum höher liegenden Einstiegs- und Wartebereich werden mit weniger als 6 Prozent Neigung ausgeführt. Für die Querung der Bahnhofstrasse durch Fussgänger und insbesondere die Schulkinder sind zwei Fussgängerstreifen vorgesehen. Im Bereich der Fussgängerquerungen wird die Fahrbahn auf 4.60 m beschränkt. Einmündenden öffentlichen Quartierstrassen wie der Grossfeldstrasse oder der Maurausstrasse wird das Vortrittsrecht in die Bahnhofstrasse durch die Ausbildung einer Gehwegüberfahrt entzogen.

Im Bereich der Liegenschaften Bahnhofstrasse 24 und 31 weist die Fahrbahn eine Breite von 6.60 m auf. Im linken Gehweg der nachstehenden Darstellung zeigt das Normalprofil die bauliche Umsetzung des Gehweges mit einer kombinierten Baummulde. Die befestigte Durchgangsbreite für Fussgänger im Bereich der Baummulde beträgt nach wie vor 1.86 m, wodurch die Mindestbreite für den Fussgängerverkehr von 1.80 m eingehalten ist.

Strassenraumgestaltung Höhe Liegenschaft Bahnhofstrasse 24 und 31 / Baum:



Planauszug: Aufsicht Bereich Liegenschaft Bahnhofstrasse 24 und 31



Planauszug: Querschnitt Bereich Liegenschaft Bahnhofstrasse 24 und 31

Kosten und Finanzierung

Kosten

Der Kostenvoranschlag (+/- 10 %) für die Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse setzt sich wie folgt zusammen:

Bauleistungen	in CHF
Strassenbau, inkl. Strassenentwässerung	3'935'000
Strassenbeleuchtung	175'000
Kanalisation	785'000
Hydrantenleitung	810'000
Unterflurcontainer	110'000
Gesamtkosten (inkl. MwSt.)	5'815'000

Grundlage des Kostenvoranschlages bildet der Stand des Baupreisindex des Baugewerbes mit Basis Oktober 2020 (Stand 1. Oktober 2025: 116.2 Punkte).

Beiträge

Es kann mit Subventionsbeiträgen durch die Gebäudeversicherung St.Gallen für die Löschwasserversorgung (Hydranten und Leitungen) gerechnet werden. In der Regel werden hierfür 15 Prozent der anrechenbaren Kosten entschädigt. Der effektive Subventionsbeitrag wird jedoch erst mit der Schlussabrechnung festgelegt, weshalb dieser Beitrag im Kostenvoranschlag nicht als Einnahme berücksichtigt wird.

Der Kreditbedarf (inklusive MwSt. zum aktuellen Satz von 8.1%) für die Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse beträgt somit CHF 5'815'000.-.

Finanzierung

Bei der Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse handelt es sich nur teilweise um steuerfussrelevante Investitionen.

Bei der Kanalisation, der Hydrantenleitung sowie den Unterflurcontainern handelt es sich um Spezialfinanzierungen, für welche jeweils eine eigene Rechnung geführt wird. Diese Aufwände werden über besondere Beiträge und Gebühren finanziert. Für die Kanalisation, die Hydrantenleitung und die Unterflurcontainer werden somit keine Mittel aus dem allgemeinen Gemeindehaushalt (Gemeindesteuern) bezogen.

Folgende Kosten werden nach der Aktivierung der Investition in der Gemeindefolgsrechnung anfallen:

Abschreibungen

Die Strassen, die Kanalisationsleitungen, die Wasserleitungen sowie die Unterflurcontainer im Verwaltungsvermögen werden nach dem Rechnungsmodell der St.Galler Gemeinden (RMSG) und gestützt auf den Gemeinderatsbeschluss vom 30. September 2025 jeweils über 40 Jahre linear abgeschrieben.

Auf die Nutzungsdauer bezogen beträgt die jährliche, durchschnittliche zusätzliche Abschreibungslast:

Abschreibungslast (jährlich)	Dauer	in CHF
Strassen	40 Jahre	102'750
Kanalisation	40 Jahre	19'625
Wasserleitung	40 Jahre	20'250
Unterflurcontainer	40 Jahre	2'750

Kalkulatorische Zinsen

Für die Finanzierung dieser Investition muss Fremdkapital aufgenommen werden. Die Höhe der effektiven Kapitalaufnahme ist abhängig von der finanziellen Situation der Gemeinde zum Bauzeitpunkt. Deshalb wird für die Berechnung der künftigen Kosten mit einem durchschnittlichen kalkulatorischen Zinsaufwand gerechnet. Die Annahme für den Satz beträgt 2.00 %. Die durchschnittliche kalkulatorische Zinsbelastung beträgt somit rund CHF 58'150.- jährlich.

Finanzielle Tragbarkeit

Das freie Eigenkapital in der Gemeinde beläuft sich auf rund CHF 23 Mio. Dies ist eine solide Basis. Per Ende 2025 betragen die verzinslichen Schulden CHF 13 Mio. und die jährliche Abschreibungslast beträgt zurzeit rund CHF 1 Mio. Diese wird aber wegen dem neuen Rechnungsmodell RMSG noch ansteigen. Ein Steuerprozent betrug im Jahr 2025 rund CHF 174'000.–.

Die finanzielle Situation der Spezialfinanzierung Kanalisation (in CHF) sieht wie folgt aus:

	in CHF
Durchschnittlicher Überschuss Kanalisation in den letzten 5 Jahren	212'000
Schulden Kanalisation bei Gemeinde (gem. Bilanz 2025)	222'381
Erwartetes Guthaben Kanalisation im Jahr 2030 (gerundet)	840'000
Durchschnittliche jährliche Mehrkosten durch Sanierung (gerundet)	27'500
Summe der erwarteten jährlichen Beiträge (während 40 Jahren)	1'100'000

Die finanzielle Situation der Spezialfinanzierung Wasser (in CHF) sieht wie folgt aus:

	in CHF
Durchschnittlicher Überschuss Wasser in den letzten 5 Jahren	352'000
Eigenkapital Wasser (gem. Bilanz 2025)	2'382'000
Erwartetes Guthaben Wasser im Jahr 2030 (gerundet)	4'146'000
Durchschnittliche jährliche Mehrkosten durch Sanierung (gerundet)	28'000
Summe der erwarteten jährlichen Beiträge (während 40 Jahren)	1'120'000

Die finanzielle Situation der Spezialfinanzierung Abfall (in CHF) sieht wie folgt aus:

	in CHF
Durchschnittlicher Verlust Abfall in den letzten 5 Jahren	30'000
Schulden Abfall bei Gemeinde (gem. Bilanz 2025)	167'000
Erwartete Schuld Abfall im Jahr 2030 (gerundet)	317'000
Durchschnittliche jährliche Mehrkosten durch Sanierung (gerundet)	3'800
Summe der erwarteten jährlichen Beiträge (während 40 Jahren)	152'000

Die Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse stellt für den Gemeindehaushalt durchaus eine massgebliche finanzielle Belastung dar.

Die Spezialfinanzierung Wasser ist gut und ausreichend finanziert, jedoch werden die Spezialfinanzierungen Abwasser und Abfall durch diese erforderlichen Ausgaben zusätzlich belastet. Mittelfristig kann dies zu einer Gebührenanpassung führen.

Weiteres Vorgehen

Der Terminplan für die Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse sieht wie folgt aus:

- 21. Mai 2026: Informationsveranstaltung Bürgerschaft
- 14. Juni 2026: Urnenabstimmung über den Investitionskredit
- August 2026: Durchführung Planverfahren Strassenbau
(Auflage- und Genehmigungsverfahren)
- Frühjahr 2027: Arbeitsausschreibungen / Ausführungsplanung
- Frühjahr 2028: Baubeginn
- Herbst 2030: Fertigstellung

Bei der Terminplanung (Baubeginn) wurde die Austragung der 10. Skulpturenausstellung Bad Ragartz im Jahr 2027 mitberücksichtigt. Die bauliche Umsetzung des Projektes erfolgt in sieben Teiletappen, beginnend ab der Kreuzung Pizolstrasse in Richtung Dorfzentrum.

Zusammenfassung

- Die im Jahr 1861 eröffnete Bahnhofstrasse mit bis zu 126-jährigen Werkleitungen ist nunmehr erneuerungs- und sanierungsbedürftig.
- Die derzeitigen Fussgängerquerungen, insbesondere im Bereich des Schulhauses Bahnhofstrasse 22, sind für Kindergartenkinder zu anspruchsvoll und die Querungsdistanz zu weit. Das Projekt berücksichtigt dies durch vorgelagerte Zonen und eine geringere Querungsdistanz sowie eine bessere Übersichtlichkeit.
- Die Bushaltestelle auf Höhe des Schulhauses Bahnhofstrasse 22 erfüllt die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes zurzeit nicht. Bushaltestellen müssen behindertenkonform angepasst werden, was im Zuge der Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse erfolgt.
- Die Fussgängerquerungen bei den markierten Fussgängerstreifen werden behindertennormkonform erstellt.
- Die Vortrittsregelungen der einmündenden Strassen werden vereinheitlicht und der neu durchgängige Gehweg erhöht die Verkehrssicherheit, insbesondere für Fussgänger und Kinder.
- Der Aufenthaltsqualität, der Ökologie und dem historischen Kontext der Bahnhofstrasse wird mit der Anordnung von Strassenbäumen im Bereich des Gehwegs der Bahnhofstrasse Rechnung getragen.
- Durch die Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse, welche die geforderten Sichtzonen bei Knoten und Grundstücksausfahrten berücksichtigt, fallen gegenüber dem heutigen Bestand sechs Parkplätze im öffentlichen Raum weg.

Abstimmungsfrage

1. Stimmen Sie dem Investitionskredit in Höhe von CHF 5.815 Millionen für die Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse zu?



Visualisierung der Bahnhofstrasse

Weitere Informationen unter badragaz.ch/gutachten_bahnhofstrasse oder per

