

Verkehrskonzept Bad Ragaz

Beantwortung von Fragen aus der Bürgerschaft, Fassung vom 22. April 2021



Auftraggeber

Gemeinde Bad Ragaz

Daniel Bühler, Gemeindepräsident
Rathaus
7310 Bad Ragaz

Tiefbauamt Kanton St.Gallen

Vertreten durch
Sascha Bundi, Leiter Mobilität und Planung
Stefan Sutter, Projektleiter Verkehrsplanung

Projektteam EBP Schweiz AG

Andrina Pedrett
Fabienne Perret
Andrea Meier
Karin Bächli
Lara Thomann

EBP Schweiz AG

Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Schweiz
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Druck: 29. April 2021
2021-04-22_Beantwortung Fragen Bürgerschaft_ergänzt_def.docx

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	4
2.	Grundsätzliche Überlegungen	4
3.	Beantwortung der Einzelfragen	8

Anhang

A1	Eingegangene Fragen	15
----	---------------------	----

1. Ausgangslage

Der Gemeinderat hat das [Verkehrskonzept](#) Bad Ragaz, das aus dem partizipativen Prozess [Bad Ragaz mobil](#) hervorgegangen ist, in seiner Sitzung vom 2. Februar 2021 beschlossen. Dem Gemeinderat ist es wichtig, die Rückmeldungen aus der Bevölkerung zum Verkehrskonzept zu kennen. Deshalb konnten vom 8. Februar bis 2. März 2021 dem Projektteam Fragen zu den geplanten Massnahmen und zur Niedriggeschwindigkeitszone als Bestvariante für die Entlastung des Dorfkerns gestellt werden. Der Gemeinderat, Kantonsvertreter und die PlanerInnen beantworteten die Fragen anschliessend am 30. März 2021 in fünf persönlichen Bürgergesprächen mit je zwei bis drei Personen. Die Antworten werden den FragestellerInnen auch schriftlich zugestellt und hiermit auch öffentlich publiziert.

Eine anonymisierte Übersicht über alle eingereichten Fragen findet sich im Anhang. Neben diversen inhaltlichen Fragen wurde das Feedbackformular auch genutzt, persönliche Haltungen und Meinungen wiederzugeben. Die Beantwortung der Fragen im vorliegenden Bericht fokussiert auf die fachlich-inhaltlichen Teile dieser Fragen und Haltungen. Da sich diese Äusserungen primär auf die Frage der Niedriggeschwindigkeitszone als Bestvariante zur Entlastung des Dorfkerns beziehen und den Nutzen für die Bevölkerung und Arbeitnehmenden in Pfäfers in Frage stellen, sind in Kapitel 2 zuerst die grundsätzlichen Überlegungen dazu enthalten, bevor in Kapitel 3 die gestellten Fragen im Einzelnen beantwortet werden. Die Reihenfolge der Beantwortung orientiert sich am Berichtsaufbau.

2. Grundsätzliche Überlegungen

Gesamtheitliche Betrachtungsweise

Ziel und Anspruch des Verkehrskonzepts Bad Ragaz ist eine umfassende Betrachtungsweise, die nicht die Anliegen einzelner Verkehrsteilnehmenden oder einzelne Bevölkerungsgruppen in den Vordergrund stellt. Dass die Autofahrenden aus den Nachbargemeinden aus einer isolierten Sicht der Fahrzeuglenkenden von der Bestvariante nicht vollständig begeistert sind, ist teilweise nachvollziehbar. Wenn aber eine Sichtweise eingenommen wird, welche die durchfahrenden Autofahrenden lediglich als «Gäste» während einer verhältnismässig kurzen Zeit betrachtet, erhält die ansässige Bevölkerung und das Gewerbe eine andere Position, da diese dem Verkehr und seinen Auswirkungen permanent ausgesetzt sind. Den Durchgangsverkehr zu bewältigen, ist zwar eine wichtige, letztlich aber eine in sich äusserst reduzierte Aufgabe einer Kantonsstrasse. In der jüngeren Vergangenheit setzt sich langsam aber stetig die Erkenntnis durch, dass die negativen Auswirkungen der Verkehrsbelastung durch betriebliche Massnahmen reduziert werden müssen, sofern eine Entlastung durch eine Umfahrung oder dergleichen nicht möglich bzw. aufgrund ungenügender Ressourceneffizienz nicht vertretbar ist.

Aus dieser Betrachtungsweise heraus hat sich die Einrichtung einer Niedriggeschwindigkeitszone als beste Lösung erwiesen (siehe Verkehrskonzept, Kapitel 6.1). Es wird sich im Rahmen des gesetzlich verlangten und in Erarbeitung befindlichen Verkehrsgutachtens aber noch zeigen müssen, wie genau dieses Konzept in die Realität umgesetzt werden kann.

Gesetzliche Grundlagen und Richtlinien

Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstrassen ist im Gesetz unter bestimmten Voraussetzungen explizit vorgesehen. In der Signalisationsverordnung ist die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von generell 50 km/h geregelt. Sie kann aus einem oder mehreren der folgenden Gründe erfolgen:

- wenn bestimmte StrassenbenutzerInnen eines besonderen Schutzes bedürfen
- wenn eine Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar ist
- bei übermässiger Umweltbelastung sowie
- zur Verbesserung des Verkehrsflusses.

Im Dorfkern sind aufgrund der im Prozess Bad Ragaz mobil und Nutzungsstrategie Dorfkern gewonnen Erkenntnisse bereits einzelne Punkte gegeben. Diese müssen im Rahmen des Verkehrsgutachtens aber noch abschliessend nachgewiesen werden. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung (siehe nächster Abschnitt) sind weitere Punkte hingegen eher weniger ausschlaggebend. Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit kann als Streckensignalisation in 10er-Schritten erfolgen oder über den Einbezug in eine Tempo30-Zone. Da das Verkehrskonzept Bad Ragaz aufzeigt, dass die Geschwindigkeiten auch auf den kommunalen Strassen im Dorfkern reduziert werden sollen, ist die Integration in eine Tempo30-Zone oder auch eine Begegnungszone aus verkehrsplanerischer Sicht die bessere Lösung als beispielsweise eine Signalisation auf maximal 40 km/h. Solche Streckensignalisationen werden im Kanton SG heute nur noch auf isolierten Streckenabschnitten umgesetzt, wo eine Integration in eine Niedriggeschwindigkeitszone nicht möglich ist.

Das Projektteam arbeitet und argumentiert basierend auf dem aktuellen Stand der Technik und des Schweizer Normenwerks. Als Reaktion auf die einleitend erwähnten neusten Entwicklungen wurde auch die Schweizer Guideline zum Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts (SNG 640 303) überarbeitet. Sie hält in Kapitel 4.4.1 neu fest, dass zwischen dem Entwurf des Strassenraums, den Fahrgeschwindigkeiten und der Verkehrssicherheit ein enger Zusammenhang besteht. Sie empfiehlt daher, dass *«der Entwurf von Hauptverkehrsstrassen ein den örtlichen Begebenheiten angepasstes Geschwindigkeitsniveau unterstützen soll. Wie hoch die angepassten Geschwindigkeiten liegen, hängt stark vom ortsbaulichen Umfeld ab. In Zentrumsbereichen sollen sie tiefer liegen (25.....35 km/h), in Randbereichen können sie höher sein (40 50 km/h)»*. Dabei werden in der neuen Guideline explizit die örtlichen Begebenheiten in den Vordergrund gestellt und nicht wie bisher mehr die übergeordnete Funktion einer Strasse.

Verkehrsbelastung und Fahrzeitverlust

Für das Verkehrskonzept Bad Ragaz und namentlich die Variantenabwägung wurde im Sommer/Herbst 2020 auch eine Verkehrserhebung durchgeführt. In den Berichtskapiteln 3.1.3. und 3.6 sowie in Anhang A5 ist dargelegt, dass die heutige Belastung beim Bartholoméplatz bei täglich rund 4'100 Fahrzeugen liegt (2012: 3'700 Fahrzeuge), wovon etwa die Hälfte von den Bad RagazerInnen «hausgemacht» ist und die andere Hälfte aus anderen Gemeinden stammt. Es handelt sich also um gut 2'000 Fahrzeuge pro Tag, welche den Dorfkern von Bad Ragaz in resp. aus Richtung Pfäfers durchfahren. Geschwindigkeitsmessungen werden erst im Rahmen des Verkehrsgutachtens durchgeführt. Es ist aufgrund der engen Situation und unseren Beobachtungen aber davon auszugehen, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit bereits heute vermutlich zwischen 35 – 40 km/h pro Stunde liegt. Wenn nun die Geschwindigkeit auf der maximalen Länge von 550 Metern zwischen Einmündung Sarganserstrasse und Wartensteintunnel von dieser effektiv fahrbaren Geschwindigkeit (35 km/h) auf 30 km/h gesenkt würde, dann ergeben sich pro Fahrzeug und Durchfahrt Fahrzeitverluste in der Höhe von knapp 10 Sekunden (bei einer weiteren Reduktion auf 150 Metern im engeren Zentrumsbereich auf T20 zirka 16 Sekunden). Aufsummiert über alle davon betroffenen Personen (gemäss Mikrozensus durchschnittlich 1.6 pro Fahrzeug) sind das in einem Jahr maximal 5'200 Stunden Fahrzeitverluste oder in Franken ausgedrückt rund CHF 130'000 p.a. volkswirtschaftliche Zusatzkosten¹. Diese stehen den weiter unten dargestellten volkswirtschaftlichen Nutzen gegenüber und sind im Variantenvergleich als Negativnutzen berücksichtigt².

Darüber hinaus hat der Kantonsrat in den Perspektiven der St. Gallischen Strassenbaupolitik im Jahr 1986 festgelegt, dass sich der Bau einer Umfahrung bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von weniger als 10'000 Fahrzeuge in der Regel nicht rechtfertigt. Nachdem das Projekt Mühlerainstrasse an der Urne im Frühjahr 2017 abgelehnt und im Variantenvergleich die grossräumigen Umfahrungen allesamt so schlecht bewertet wurden, dass sich eine Realisierung nicht rechtfertigen lässt, wird verständlich weshalb unter der Berücksichtigung dieser Aspekte und Erkenntnisse eine Temporeduktion als zweckmässigen Handlungsspielraum der Gemeinde bezeichnet wird, um den Dorfkern sicherer und attraktiver zu machen.

Funktion und Bedeutung der Strasse

Die Kantonsstrasse durch den Dorfkern dient nicht nur der Erschliessung der angrenzenden Gemeinden, sondern auch der Erreichbarkeit der direkt an der Strasse liegenden sowie dahinterliegenden lokalen Nutzungen. Diese lokale Erschliessung muss auch für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv und sicher sein und für den öffentlichen Verkehr wie auch für den Individualverkehr funktionieren. Zudem hat die Gemeinde Bad Ragaz mit dem Verkehrs-

¹ Dieser Berechnung liegt der Monetarisierungsansatz für Reisezeiten aus der Schweizerischen Norm SN 641 822 von durchschnittlich CHF 23.30 pro Personen-Stunde für alle Verkehrszwecke und Distanzen zu Grunde.

² Siehe Abbildung 24 auf Seite 51: Der Negativnutzen durch die Reisezeitverluste ist in blauer Farbe unter der Nulllinie dargestellt (Indikator 1.2.1.)

konzept zum Ziel gesetzt hat, den Modalsplit in Richtung umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu verschieben und dass weniger Wege innerhalb des Dorfes mit dem Auto zurückgelegt werden (siehe Grundsätze, Ziele und Strategien in den Berichtskapiteln 2, 4 und 5). Entsprechend muss die Gestaltung der Strasse auch auf die Anliegen der langsameren und schwächeren Verkehrsteilnehmenden Rücksicht nehmen.

Eine Temporeduktion bietet, aufgrund der reduzierten Anforderungen an die Fahrbahnbreiten, auch einen grösseren Gestaltungsspielraum für die Strasse als öffentlichen Aufenthalts- und Begegnungsraum, ein geringeres Unfallpotential, u.a. für schwächere Verkehrsteilnehmende wie Kinde (siehe u.a. die neuste [BfU-Publikation](#)), und zusätzlich eine Reduktion der Lärmbelastung. Alle diese Effekte kommen sowohl der Bad Ragazer Bevölkerung als auch den Gewerbetreibenden und Besuchenden und damit der ganzen Volkswirtschaft zugute. Allein für die Aufwertung des Ortsbildes wurde in der Studie 2012 eine zusätzliche jährliche Wertschöpfung in der Höhe von CHF 8.6 Mio. geschätzt³. Aus denselben Gründen kommt auch die vorgängig zum Verkehrskonzept erarbeitete Nutzungsstrategie für den Dorfkern zum Schluss, dass eine Temporeduktion die beste Lösung ist.

Alternative Lösungen

Im Rahmen des Planungsprozesses «Bad Ragaz mobil» wurden auch andere, alternative Lösungsideen gesammelt und im Detail geprüft, u.a. auch Varianten auf bestehenden Strassen im Einbahnverkehr. In der Anwendung der kantonalen Methodik für die Bewertung und Priorisierung der Projekte im kantonalen Strassenbauprogramm erreicht die Variante «Mühlerainstrasse» den höchsten Gesamtnutzen und die Niedriggeschwindigkeitszone die beste Kostenwirksamkeit. Der Gemeinderat und der Kanton haben sich aufgrund dieser Ergebnisse und der Vorgeschichte der Mühlerainvariante sowie aufgrund der Rückmeldungen aus der Bevölkerung bewusst für die Niedriggeschwindigkeitszone als Bestvariante entschieden.

Auf eine Einbahnvariante wurde ebenso bewusst verzichtet, weil sie im Betrieb teurer ist, da zwei gleichermassen ausgebaute Strassen unterhalten und betrieben werden müssen. Zudem würde der Kanton Eigentümer beider Strassen, was weder im Interesse der Gemeinde noch des Kantons liegt. Die übrigen untersuchten Umfahrungsvarianten erzielen allesamt keinen positiven Gesamtnutzen, was eine Aufnahme ins kantonale Strassenbauprogramm schwierig erscheinen lässt. Zudem bräuchten grossräumige Varianten eine viel längere Planungs- und Bauzeit, was eine schnelle Verbesserung der Situation im Dorfkern und eine Planungssicherheit für das ansässige Gewerbe verunmöglicht. Weitere Details und Überlegungen entnehmen Sie bitte dem Berichtskapitel 6.1.

³ Variantenvergleich Verkehrsentlastung Bad Ragaz, Schlussbericht 22.06.2012. Die Auswirkungen auf die lokale Wertschöpfung wurden im aktuellen Variantenvergleich nicht analog berücksichtigt, da sie in der angewendeten Methodik des kantonalen Strassenbauprogramms nicht enthalten sind.

3. Beantwortung der Einzelfragen

Kapitel 1: Ausgangslage und Aufgabe

Kurortartikel⁴: Es ist derzeit offen, ob sich der Kantonsrat an seinen früheren Perspektiven und dem darin erwähnten Kurortartikel orientiert, wenn er über das nächste Strassenbauprogramm befindet. Aus fachlicher Sicht ist dieser heute nicht (mehr) relevant, eine entsprechende Einflussnahme müsste auf politischer Ebene geschehen.

Kapitel 2: Grundsätze der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung Bad Ragaz

Synergien nutzen und schaffen: Der Hinweis auf ergänzende Angebote ist richtig und wichtig. Bad Ragaz soll sowohl für Einheimische, Personen aus den Nachbargemeinden wie auch alle Arten von Gästen attraktiv sein.

Bebauung und Freiraum: Die Setzung der Prioritäten ist eine politische Aufgabe.

Kapitel 3: Analyse

Kantonale Verkehrszählung: Uns lagen die Daten bereits früher vor, die Zahlen 2020 sind jetzt auch öffentlich publiziert: https://www.sg.ch/bauen/tiefbau/verkehrszahlen/jcr_content/Par/sgch_accordion_list/AccordionList-Par/sgch_accordion/AccordionPar/sgch_downloadlist_co/DownloadList-Par/sgch_download_copy.ocFile/Tab_2020.pdf

Bevölkerungs-/Beschäftigtenentwicklung: Die Frage, ob Bad Ragaz auf Qualität oder Quantität setzt, wird nicht im Rahmen des Verkehrskonzept beantwortet. Wir stützen uns auf die vom Kanton offiziell zur Verfügung gestellten Prognosedaten.

SBB-Ein-/Aussteiger: Wir stützen uns auf die vom Kanton offiziell zur Verfügung gestellten Prognosedaten.

Kapitel 4: Ziele

V4. Das Angebot an öffentlichen und privaten Parkplätzen soll optimiert werden. Insbesondere ist dafür zu sorgen, dass die Aufenthaltsqualität im Strassenraum nicht durch Park(such)verkehr beeinträchtigt wird: Unter der Formulierung «Optimierung» kann auch eine Verschiebung oder Reduktion von Parkplätzen verstanden werden. Auf der Flughöhe des Verkehrskonzepts konnte die heutige Anzahl und Lage der Parkplätze nicht im Detail beurteilt werden, weswegen die konkreten Massnahmen erst im nachgelagerten Parkierungskonzept festgelegt werden können. Das Verkehrskonzept gibt mit

4 Gemäss den bald 25-jährigen «Perspektiven der st.gallischen Strassenbaupolitik» rechtfertigt sich der Bau einer Umfahrung in der Regel nicht bei einem Verkehr von weniger als 10'000 Fahrzeugen pro Tag und einer Reduktion von weniger als 50% dieses Verkehrs durch die Umfahrung. Ausnahmen sind vorstellbar, wenn es um den Schutz einer Innenstadt oder eines Kurorts von kantonalem Interesse geht. In diesen Fällen müssten sich allerdings die politische Gemeinde und/oder Dritte den vertretenen Interessen entsprechend an den Kosten beteiligen. Dieser sogenannte «Kurortartikel» ist aber nicht Bestandteil der neuen Gesamtverkehrsstrategie, die aktuell massgebend ist für die Priorisierung aller Vorhaben. Es ist aktuell ungeklärt, ob dieser Kurortartikel weiterhin anwendbar ist.

der Gesamtheit aller Ziele aber eine deutliche Stossrichtung vor und diese erlaubt keinen unbeschränkten Ausbau der Parkierung.

Kapitel 5: Strategien

Alle Strategien: Primäres Ziel resp. Strategie ist nicht, den Autoverkehr unattraktiv zu machen, sondern die alternativen Angebote attraktiver zu gestalten, damit die EinwohnerInnen von Bad Ragaz ihr Verkehrsverhalten wo sinnvoll freiwillig ändern. Es wird auch weiterhin viele gute Gründe geben, das eigene Auto zu brauchen. Das Verkehrskonzept fokussiert darauf, die Wege innerhalb der Gemeinden vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo abzuwickeln resp. weniger neue Autofahrten entstehen zu lassen. Deshalb umfasst das Konzept auch viele Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV.

ÖV: Es wurde bewusst nicht auf zu weit in der Ferne liegende Technologien wie selbstfahrende Busse abgestützt, weil das Verkehrskonzept rasche Antworten auf die heutigen Herausforderungen und Entwicklungen in den nächsten 5-10 Jahren geben muss.

Kapitel 6: Massnahmen sowie Anhang A1 Massnahmenblätter

Entlastung Dorfkern / Niedriggeschwindigkeitszone im Dorfkern und Tempo 30-Zone im Dorfkern (Massnahme MIV2): Derzeit wird von der Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur (ASA AG) ein fachliches Verkehrsgutachten erstellt, welches die idealen Geschwindigkeiten im lokalen Kontext für die Pfäferserstrasse und die kommunalen Strassen im Dorfkern (Untersuchungsperimeter: Wartensteintunnel – Mühlerainstrasse – Oberer Badweg – Tobelgasse – Hintergasse – Sarganser-/Maienfeldstrasse) ermittelt und die Auswirkungen auf das übrige Strassennetz beurteilt. Die Sarganser- und Maienfeldstrasse selbst sind in dieser Betrachtung nicht enthalten, weil dort andere Massnahmen im Vordergrund stehen (siehe Massnahmen MIV5, MIV6). Grundsätzlich denkbar ist im ganzen Dorfkern eine maximale Geschwindigkeit von 30km/h (Tempo30-Zone mit Vortritt Autos) und/oder teilweise eine weiter reduzierte Geschwindigkeit von 20km/h (Begegnungszone mit Vortritt Fussverkehr). Eine Begegnungszone würde sich voraussichtlich nur auf einen kürzeren Abschnitt im zentralsten Bereich beziehen (siehe auch grundsätzliche Überlegungen). Die Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit ist wichtig, obwohl schon heute nicht oder nur selten 50km/h gefahren werden kann, weil damit andere bauliche Anforderungen an den Strassenquerschnitt, die Übergänge und die Sichtweiten bestehen und so die vorhandenen Flächen anders auf die Verkehrsteilnehmenden verteilt werden können.

Konkrete Ideen für die Gestaltung des Dorfkerns werden entwickelt, nachdem das Verkehrsgutachten die Geschwindigkeiten auf den jeweiligen Abschnitten empfohlen hat. Diese städtebaulichen Planungen werden sich dann auch mit den Detailfragen wie Bordsteinkanten und Begrünungsoptionen befassen, das vorliegende Verkehrskonzept geht bei keiner Massnahme in eine solche Detaillierungstiefe. Allfällige flankierende Massnahmen, falls es gem. Verkehrsgutachten zu zur Staubildung am Knoten mit der Sarganserstrasse kommen sollte, werden ebenfalls in den nachgelagerten Arbeits-

schritten ermittelt. Auch die Frage, wo der Verkehr bei einer allfälligen Sperrung des Dorfkerns durchgeführt wird, ist in diesem nächsten Schritt zu klären.

Die Mühlerrainstrasse muss, wie im Bericht an verschiedenen Stellen dargestellt, unabhängig von der Lösung zur Entlastung des Dorfkerns saniert werden, v.a. auch die Werkleitungen, die zum Grand Resort führen. Dabei muss die Strasse den aktuell geltenden Anforderungen angepasst werden. Da diese tiefer sind bei Tempo 30 macht auch aus dieser Sicht die Integration in die Niedriggeschwindigkeitszone Sinn. Eine permanente Öffnung der Einbahn ist nicht vorgesehen, evtl. kann die Strasse aber im Gegenverkehr betrieben werden, wenn der Dorfkern ausnahmsweise für Anlässe gesperrt wird. Im Normalbetrieb könnte eine Strassenseite zum Parkieren dienen und so einen Beitrag leisten zu den Strategien «Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Dorfkern» resp. «Parkplatzbewirtschaftung optimieren».

Insgesamt überzeugen gem. Darstellung im Bericht viele fachlichen wie auch politischen Argumente für eine solche Lösung, die erwähnten Mitfinanzierungs- und Umsetzungschancen haben dazu nicht den alleinigen Ausschlag gegeben. Es bleibt kommenden Generationen aber frei, in Zukunft zu einem anderen Schluss resp. zu einer anderen Lösung der Verkehrsprobleme zu gelangen. Wir möchten aber darauf hinweisen, dass es nicht möglich oder opportun sein wird, im kantonalen Strassenbauprogramm gleichzeitig zwei Projekte zur Lösung desselben Problems zu beantragen..

Der Beschluss des Kantonsrates im Rahmen des 17. SBP auf «Tempo 30-Zonen zu verzichten» bezieht sich auf Lärmsanierungen auf Kantonsstrassen. Das kantonale Projekt zur Entschärfung der Situation beim Tunnel Warthenstein wurde vom Kantonsrat im letzten Strassenbauprogramm als Ersatzprojekt eingestuft, bis die Frage der Entlastungslösung geklärt ist. Wenn im nächsten SBP die Niedriggeschwindigkeitszone als Projekt eingegeben wird, dann wird der Kanton auch das Tunnelsanierungsprojekt weiterverfolgen.

Verschiedene Beispiele zu gut funktionierenden Begegnungszonen sind hier zu finden: <https://begegnungszonen.ch/category/best-practice/>. Darunter finden sich durchaus vergleichbare Gemeinden, aber auch Strassen und Plätze mit deutlich höherem Verkehrsaufkommen.

FVV1: Erarbeitung Veloverkehrskonzept: Ein Ziel des Konzepts ist die Anbindung der kommunalen Wege ans regionale Netz. Die Details werden im separat zu erarbeitenden Veloverkehrskonzept ausgearbeitet. U.a. wird auch definitiv festgelegt, auf welcher Route die Ost-West-Verbindung verläuft (auf Sarganserstrasse oder über das Quartier, siehe auch MIV5 unten). Das Veloverkehrskonzept wird Antworten darauf geben, mit welchen Massnahmen der Veloverkehr sicherer gemacht und gefördert werden kann. Im ersten Schritt ist wichtig, dass das Ziel der Veloverkehrsförderung im Verkehrskonzept verankert und damit behördenverbindlich ist.

ÖV1 Optimierung ÖV-Angebot: Die einzelnen Massnahmen müssen mit dem Kanton noch vereinbart werden. Derzeit wird ein regionales ÖV-Konzept ent-

wickelt, das konkrete Inputs geben kann. Im Vordergrund steht eine Attraktivierung des Angebots (Linienführung, Haltestellen, Takt, On-Demand-Angebote) aber nicht ein Gratis-ÖV. Zudem muss Rücksicht genommen werden auf übergeordnete Entscheide, beispielsweise bezüglich der Zugankunfts- und Abfahrtszeiten am Bahnhof Bad Ragaz. Entsprechend sind anstelle von technologischen Innovationen v.a. flexiblere Angebote/Fahrpläne (evtl. auch in kleineren Fahrzeugen) wichtig, welche die Attraktivität des ÖV hochhalten.

ÖV2 Umgestaltung Bahnhof: Eine von der Gemeinde eingesetzte Arbeitsgruppe kümmert sich bereits um die Aufwertung des Bahnhofs, erste Sofortmassnahmen sind auch bereits umgesetzt. Für die längerfristigen Massnahmen liegt ein Vorprojekt vor, das in Abstimmung mit den SBB ist. Die Gemeinde kann den Fahrplan hier nicht selbst bestimmen. Die kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen müssen zudem aufeinander abgestimmt werden. Wie weit das Thema Biodiversität einbezogen wird, kann im Rahmen des Verkehrskonzepts nicht beantwortet werden.

MIV1: Umgestaltung Bahnhofstrasse: für die Beantwortung der Fragen muss auf das Vorprojekt der Umgestaltung und der damit verbundene Erarbeitungsprozess verwiesen werden. Das Verkehrskonzept hat sich nicht in diesem Detaillierungsgrad mit den einzelnen Massnahmen befasst. Die Einrichtung einer T30-Zone auf der Bahnhofstrasse wurde im Rahmen dieses Vorprojekts untersucht, aber wieder verworfen. Die ideale Veloführung wurde in einem separaten Gutachten entwickelt. Die Parkplätze werden ungefähr im heutigen Umfang beibehalten. Voraussichtlich noch vor den Sommerferien kommt das Projekt in die offizielle Mitwirkung. Weshalb weit in der Ferne liegende Technologien wie selbstfahrend Shuttles nicht berücksichtigt wurden, ist oben bei den Strategien dargelegt.

MIV2: Tempo30-Zonen: Das Massnahmenblatt gibt Auskunft darüber, welche Quartiere für Tempo 30 mit welcher Priorität vorgesehen sind: 1. St. Leonhard (bereits in Bearbeitung), 2. Dorfkern inkl. Pfäferserstr. und Mühlerainstr., 3. Fluppi, 4. See-/Sandstrasse, 5. zwischen Tamina und Bahnhofstrasse, 6. nördlich Sarganserstrasse / westlich Bahnhofstrasse, 7. westlich der Sarganserstrasse, 8. Gewerbe-/Industriegebiet. Das Siedlungsentwicklungsgebiet Unterrain ist zudem von Beginn an als T30-Zone zu planen.

Gemeinde und Kanton erachten es als das sinnvollere Vorgehen, die Einführung von Tempo 30-Zonen zu etappieren. So kann den lokalen Begebenheiten und den Bedürfnissen der Quartierbevölkerung besser entsprochen und erste Schritte schneller eingeleitet werden. Zudem läuft das Projekt nicht Gefahr, dass eine Einsprache die ganze Zone verhindern oder zumindest längere Zeit blockieren kann. Wenn alle Zonen gemäss MIV2 umgesetzt sind, dann kommt das einer flächendeckenden Zone sehr nah, mit Ausnahme der Sarganser-/Maienfelderstrasse, für die andere Massnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Fokus stehen (siehe hierzu Überlegungen zu MIV5/6).

Der untere Teil der Fläscherstrasse resp. die «Chabisgärten» waren bisher Bestandteil der Zone/Priorität 5 zwischen Tamina und Bahnhofstrasse. Da die heutige Situation als teilweise gefährlich und unbefriedigend erachtet

wird, wird eine vorgezogene Umsetzung geprüft, zumindest für den nördlichen Teil der Fläscherstrasse, die Zone könnte entsprechend zweigeteilt werden. Die Prüfung dieser Aufteilung und Umpriorisierung wird direkt vom Gemeinderat / Bauamt beurteilt. Zudem wird das Gespräch mit dem Kieswerk gesucht, damit die Lastwagen- und Dumper-Chauffeure angewiesen werden, die Bahnhofstrasse als übergeordnete Strasse zu nutzen.

MIV3: Optimierung Erschliessung/Parkierung Grand Resort: Es gibt noch keine weitergehenden Überlegungen. Diese müssen nach dem Beschluss des GR zur Bestvariante zusammen mit dem Grand Resort angegangen werden.

MIV5 Umgestaltung Sarganserstrasse: Die Massnahmenblätter MIV5 und MIV6 legen dar, was aus Sicht der Gemeinde angestrebt ist. Im Vordergrund steht die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Für die Sarganserstrasse liegt von Kanton ein Projekt für die Sarganserstrasse vor, das seinen Ursprung noch aus den Zeiten vor dem Prozess Bad Ragaz mobil hat. Es wurde erkannt, dass darin noch nicht alle Anliegen aus dem Verkehrskonzept aufgenommen wurden, weswegen derzeit zwischen Kanton und Gemeinde Gespräche im Gange sind. Dies betrifft u.a. auch die Veloführung und die signalisierte Höchstgeschwindigkeit. Die engen Platzverhältnisse schränken den Spielraum für die Umsetzung einer Strasseninfrastruktur mit separaten Räumen für alle Verkehrsteilnehmenden ein, u.a. auch für Busbuchten. Eine Berücksichtigung aller Raumansprüche würde zusätzlichen Landerwerb mit Nutzungseinschränkungen, grossflächigen Enteignungen oder gar Gebäudeabbrüche bei Privatgrundstücken führen.

MIV8 Schliessung Autobahnausfahrt und Tardisbrücke bei Stau: Um zu verhindern, dass übergeordneter Durchgangsverkehr bei Stau auf der Autobahn durch Bad Ragaz fährt, wird vorgeschlagen, diese Autobahnausfahrten temporär zu sperren. Die Massnahme entspricht einer analogen Massnahme im Gesamtverkehrskonzept Region Landquart, die gemeinsam mit den betroffenen Nachbargemeinden auch auf politischem Weg verfolgt wird. Richtig ist die Vermutung, dass eine solche Schliessung auch den Bad Ragazer Verkehr betreffen würde, der teilweise längere Fahrten und Routen durch das Dorf in Kauf nehmen müsste. Es ist allerdings zu vermuten, dass zu den Zeiten der Staubildung auf der Autobahn der lokale und regionale Verkehr keine Spitzen hat und die Gesamtsumme der Fahrzeuge auf der Ortsdurchfahrt zu diesen Zeiten trotzdem reduziert werden könnte. Die dazu eingereichten politischen Vorstösse in den Kantonen GR und SG haben bisher zu negativen Rückmeldung und Ergebnissen geführt, weitere Gespräche auf verschiedenen Ebenen laufen.

P1 Parkplatzerstellungspflicht für private Parkplätze: Eine Pflicht für die Erstellung von Mindestzahlen für Velos hat sich in anderen, vergleichbaren Gemeinden sehr bewährt, um das Velofahren attraktiver zu machen. Solche Regelungen sind heute «state of the art» und orientieren sich an den Schweizer VSS-Normen SN 640065_2011 «Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen» und SN 640066_2011 «Parkieren – Projektierung von Veloparkierungsanlagen» sowie am Handbuch des

Bundesamtes für Strassen (ASTRA) «Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb». Bei der konkreten Ausgestaltung kann die Grösse resp. die Nutzung einer Liegenschaft berücksichtigt werden, damit kein «Bürokratiemonster» geschaffen wird.

P2 Parkierungsreglement für öffentliche Parkplätze: Wichtig ist, dass die im Dorfkern zur Verfügung stehenden Parkplätze auch wirklich von Kunden der Läden und Geschäfte genutzt werden können und auch möglichst häufig umgeschlagen werden. Mit einem entsprechenden Zonenmodell kann verhindert werden, dass die zentralen Parkplätze nicht bestimmungsgemäss genutzt werden (beispielsweise von PendlerInnen, die ihr Auto den ganzen Tag dort abstellen). Verschiedene Erfahrungen in vergleichbaren Gemeinden haben gezeigt, dass die Verfügbarkeit und Nähe der Parkplätze zu den Läden relevanter ist als deren Bewirtschaftung. Eine Beschränkung der Parkzeit auf 30 Minuten oder eine Stunde in der Zentrumszone kann das beispielsweise sicherstellen. Ob dafür bezahlt werden muss oder nicht, ist noch offen und wird im Rahmen des Parkierungskonzepts geklärt. So äussert sich auch die Nutzungsstrategie Dorfkern. Die Details zur Anordnung der einzelnen Parkplätze im Dorfkern werden erst mit den vertiefenden Arbeiten angegangen. Die Frage, für welche Nutzungen die ober- und unterirdischen Parkplätze dienen sollen und wie die Wahl gesteuert werden kann, ist ebenfalls Gegenstand des Parkierungskonzepts. In anderen Gemeinden hat sich eine kürzere Parkdauer und/oder höhere Bepreisung der oberirdischen Parkplätze sehr bewährt.

Auch der durch die Parkplätze bei Freizeiteinrichtungen verursachte Park(such)verkehr wird im Parkierungskonzept thematisiert. Besonders im Fokus steht das Freibad Giessenpark, weil es dort während der Badesaison zu Parksuchverkehr und damit Beeinträchtigungen der Anwohnenden kommt. Im Parkierungskonzept werden mittelfristige Massnahmen entwickelt, um diese zu minimieren. Kurzfristig plant die Gemeinde eine Informationskampagne zur Nutzung der öffentlichen Parkplätze, auch im Kontext mit der von Mai bis Oktober 2021 durchgeführten Bad Ragartz. Sie stellt für Gäste analoge und virtuelle Informationen zur Parkierung zur Verfügung, sodass diese die Parkplätze an den Einfallssachsen nutzen und damit die Beeinträchtigungen in den Quartieren minimiert werden können, bei grossem Besucheraufkommen werden weitere Massnahmen geprüft. Die Gemeinde ruft zudem über ihre Homepage und zusammen mit den Veranstaltern von Bad Ragartz dazu auf, mit dem ÖV anzureisen. Der Aufruf richtet sich aber auch an die eigene Bevölkerung und die der Nachbargemeinden: Für einen Ausflug in die Badi eignet sich das Velo bestens, das Auto kann im Sinne der angestrebten Mobilitätsverhaltensänderung zu Hause in der Garage stehen gelassen werden, wo es am wenigsten Beeinträchtigungen verursacht.

GV1 Sensibilisierung und Information: Es sind noch keine konkreten Aktionen angedacht. Das Verkehrskonzept betont damit die Wichtigkeit von nicht baulichen Massnahmen für die Sensibilisierung zum eigenen Verkehrsverhalten.

GV3 Unterstützung von Massnahmen Dritter: Das Herz von Bad Ragaz ist im Dorfkern, was die Verschiebung des Marktes unterstreichen könnte. Es

gab auch bereits eine solche Petition aus der Bevölkerung. Mit der geplanten Aufwertung des Dorfkerns steigt die Aufenthaltsqualität auch für Menschen, die sich über längere Zeit im Dorfzentrum aufhalten wollen. Im Gegensatz dazu bleibt die Bahnhofsstrasse trotz Umgestaltung eine Verbindungsachse, entlang derer man sich primär bewegt und nicht ruht. Mehr Hinweise dazu gibt auch die [Nutzungsstrategie](#) Dorfkern. Die Zugänglichkeit für Marktfahrer muss bei der Detailplanung berücksichtigt werden.

Massnahmen: Umsetzung (generelle Fragen)

Der Kantonsrat nimmt nicht Stellung zum Verkehrskonzept, sondern zum späteren, darauf basierenden Eingabe ins kantonale Strassenbauprogramm. Der Kanton war bei der Erarbeitung des vorliegenden Konzeptes auf fachlicher Ebene eingebunden, indem Vertreter des kantonalen Tiefbauamt in der Projektleitung sind. Zudem wurde das Verkehrskonzept bei anderen kantonalen Ämtern zur Vernehmlassung abgegeben.

Die Frage der finanziellen Auswirkungen der Pandemie auf die Umsetzung kann an dieser Stelle weder für die Gemeinde noch für den Kanton beantwortet werden. Unabhängig von der Pandemiesituation wird davon ausgegangen, dass die St.Galler Gemeinden insgesamt sehr viele und mehr Projekte in SBP beantragen werden, als der Kantonsrat genehmigen resp. finanzieren kann. Es wird also sicherlich auf einen (politischen) Verteilungskampf rauslaufen. Zudem sind viele Massnahmen aus den vergangenen Agglomerationsprogrammen ausstehend, welche an den Umsetzungshorizont 2028 gebunden sind. Wenn diese im nächsten Strassenbauprogramm nicht aufgenommen werden, verfallen die Bundesbeiträge, was nicht im Sinne des Kantons ist.

Wie weit sich welche Kommissionen in die Umsetzung einbringen können wird auf politischem Weg entschieden und kann hier nicht beantwortet werden. Die Berücksichtigung der Ökologie in den kommenden Schritten sowie der Ortsplanungsrevision ist aus fachlicher Sicht legitim und auch wichtig und entspricht übergeordneten Absichten von Kanton und Bund.

Die Häufigkeit von künftigen Sperrungen im Dorfkern ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts. Wie der übergeordnete Verkehr während den Sperrungen geführt wird, wird in den anstehenden Vertiefungsarbeiten definiert. Einen Plan für die übergeordnete Verkehrsführung von/nach Autobahn gibt es im Bericht nicht, weil diese gleich bleibt wie heute.

Massnahmen: weitere Ideen

Der Hinweis auf die Anpassung der Signalisation beim Wartenstein-Tunnel wird gerne aufgenommen.

Zu den angesprochenen sehr kleinräumigen Orten (Überbauung Urfer, Babycenter, Coop, Milchzentrale, etc.) macht das Verkehrskonzept keine konkreten Aussagen. Die darin festgelegten, behördenverbindlichen Ziele und Strategien gelten aber auch für die Lösung solcher Probleme und alle künftigen Projekte.

A1 Eingegangene Fragen

Im Folgenden sind alle eingegangenen Fragen in wörtlicher Wiedergabe aufgeführt, die Reihenfolge wurde gemäss dem Bericht gewählt, angefangen mit generellen Fragen.

Generelle Fragen

- a. Wie ist der allgemeine Tenor des Kantonsrats bzgl. dem aufgesetzten Verkehrskonzepts?
- b. Hat die aktuelle Corona-Pandemie in irgendeiner Art und Weise einen Einfluss auf die (finanzielle) Umsetzung des vorliegenden Verkehrskonzepts oder deren Teilbereiche?
- c. Ökologie wurde während "Ragaz Mobil" öfters erwähnt > in den Ausführungen nun aber eher als "Beigemüse" erwähnt, wenn es um "lauschige Plätzchen" geht > Kann sich die Kommission einbringen?
- d. Raumplanung (Gesamtkonzept) betreffend Ökologie / Biodiversität?
- e. Wie werden die Kommissionen Raumplanung und Umwelt und die zwei Dorfentwickler in die Umsetzung von "Ragaz Mobil" integriert?

Zur Ausgangslage (ab Seite 9)

- a. Ich erwarte vom Gemeinderat und Vertretern des Kantonsrates ein vehementes Eintreten, dass der „Kurort“ Bad Ragaz mindestens gewisse „Privilegien“ aus ihrer Vision (mit unbestrittenem periodisch auftretenden Anteil an Fremdpersonen) geltend machen können! z.B. Tempo 30 auf der Kantonsstrasse zwischen Einfahrt „Coop-Tankstelle“ bis und mit Abzweiger „Zufahrt Grand Resort / ref. Kirche“ bzw. „Tunnel Pfäferserstrasse“.

Zu den Grundsätzen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (ab Seite 13)

- a. „Synergien“ müssen sich ergänzen, ich würde aber nicht zu sehr Gewicht auf ein intensives „verweben“ setzen. Tourismus „Grand Resort“ und „Dorf“ sind nur schwach überlagerte Personeninteressen, es ist daher sehr wichtig, dass die angesprochenen Gruppen ihre Stärken und Angebote in „co-Existenz“ leben und ausbauen können! z.B. ein Golf Spieler dürfte weniger an sportlichen Berg-Aktivitäten im Sardona Weltkulturerbe interessiert sein. Ragartz spricht weite kulturelle Kreise an, wogegen Fasnacht, Maibär bzw. Chlauseinzug wichtig für die Dorfbevölkerung und evtl. die Region sind, etc. etc.
- b. Bebauung und Freiraum: alles gut, die Frage ist, wie die Prioritäten gesetzt werden, denn alles geht nicht parallel. Die Ragazer sollen weiterhin in Ragaz bleiben und sich wohl fühlen, das Dorfbild soll aktiv verbessert und die „lauschigen Plätze“ besser „bekannt“ gemacht werden!

Zur Analyse Bevölkerung (ab Seite 18):

q. Bevölkerungs- / Beschäftigungsentwicklung: zwischen 2010 und 2019 bereits 17.6% Bevölkerungswachstum (ein wichtiger Grund auch der attraktive Steuerfuss!!!) d.h., dass ich erwarten würde, dass der kantonal prognostizierte Zuwachs von „nur“ 20% bis ins Jahr 2045 für den Bezirk Werdenberg und Sarganserland der speziellen Situation von Bad Ragaz nicht genügend Rechnung trägt. Die Gemeinde täte gut daran, dies mit entsprechenden Steuerungsmassnahmen zu „regeln“. Wichtiger Grundsatz: Bad Ragaz soll auf „Qualität“ und nicht „Quantität“ setzen! Generell und entsprechend parallel zur Bevölkerung hat die Wirtschaft, sprich „Zugang zum Arbeitsplatzangebot“, mitzuziehen (dies kann allerdings auch durch eine weiterhin günstige Verkehrsanbindung regional gesehen werden (sprich „Pendler“). Es gibt heute Pendler, welche bis zu 2 Stunden pro Arbeitsweg aufwenden (... oder z.B. Zürich: bis ca. 1 ½ Stunden pro Arbeitsweg).

Zur Analyse ÖV (ab Seite 21):

a. SBB Ein- und Aussteiger: eine „Verschlechterung“ bzw. „Plafonierung“ hat sich mit der Umstellung der SBB ergeben, nach der die Schnellzugsverbindungen „verschlechtert“ wurden und die Anbindung mit der S12 sichergestellt wurde. Viele Gäste und weiter Reisende lassen sich per MIV in Sargans abholen. Der MIV ist für eine Struktur wie Bad Ragaz (Einkaufszentren in Mels, Buchs, Landquart und Chur) mit Sicherheit direkt proportional mit dem Bevölkerungswachstum. Für Bad Ragaz denke ich nicht, dass dies der kantonalen Prognose für das Sarganserland (Abb. 7: proportional höchster Anstieg des ÖV's im Kanton) nachkommt, sondern sich eher dem kantonalen Durchschnitt angleicht!

b. Stärken und Schwächen klar aufgelistet. Im Verbund mit Fussverkehr wären womöglich genau hier neue Technologien anwendbar? z.B. autonomer Bus (Beispiel: Sitten) mit Route: Dorfzentrum (Höhe Parkhausausfahrt via Bahnhofstrasse) zum Bahnhof und über die Unterrainstrasse zur Sporthalle, weiter ins St. Leonhard und über die Scadonsstrasse bis „Mattels“ (Pizolbahn Talstation).

Zur Analyse Veloverkehr (ab Seite 24), Ziele und Strategien Velo und zur Massnahme FVV1 Erarbeitung Veloverkehrskonzept

a. Die Untersuchungen des Veloverkehrs zeigen eindeutige Schwachstellen auf. Es ist Tatsache, dass der Veloverkehr durch das Sarganserland auf Velowegen geführt wird, jedoch in Bad Ragaz über die stark befahrene Hauptstrasse geleitet wird. Kaum in der nächsten Gemeinde, sind wieder saubere, top ausgebaute Velowege vorhanden. Gedenkt die Gemeinde einen sicheren Anschluss an das restliche Velowegnetz?

b. Aktuell ist der einzige Veloweg Abschnitt (Sarganserstrasse bis zum Kreisel) zugleich ein Fussgängerweg. Das ist gefährlich und störend, sowohl Fussgänger wie auch Velofahrer. Gedenkt die Gemeinde die beiden Bereiche zu trennen?

c. Wie gedenken Sie, den Veloverkehr im Dorf zu fördern?

d. Wie gedenken Sie, den Veloverkehr sicherer zu machen? Z.B. Velos haben Vortritt vor den Autos.

Zur Analyse Fussverkehr (ab Seite 26)

a. Fussverkehr (Zus.fsg.): Schwächen sind klar aufgezeichnet was wird in Zukunft besser?

Zur Analyse MIV (ab Seite 32)

a. Was tut man gegen den Autoverkehr, welcher sich bei Überlastung der Autobahn, durchs Dorf zieht?

b. Verkehrszählung: Ich habe keine kantonalen Zahlen 2020 gefunden. Die kantonalen Unterlagen der automatischen Verkehrszählung listen „nur“ bis 2019. Die Erhebung 2020 Pfäferserstrasse und Bartholoméplatz (Abb. 6) ist ebenfalls mit der „Taminabrücke“ erklärbar.

Zur Analyse, Fazit (ab Seite 39):

a. Ein Potenzial zur Verlagerung von MIV-Fahrten hin zum Fuss- oder Veloverkehr soll nicht nur festgestellt, sondern in umsetzbare Aktionen in Realisation gebracht werden!

Zu den Zielen (ab Seite 40):

a. Ziele / Kanton: Wichtig und im Allgemeinen gut! Im spezifischen aber noch „schöne Worte“ und wenig Umsetzbares. Ich fordere vom Kanton eine klare Willensbekundung, die angesprochenen Anliegen der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fussgänger / Fahrradfahrer) höher zu gewichten als die des MIV's.

b. Als Ziel V4 sollen noch mehr Parkplätze für Autos geschaffen werden. Ist das nicht am Ziel vorbei geschossen, wenn der Dorfkern entlastet und die Lebensqualität erhöht werden soll? Parkplätze rauben nur noch mehr Platz im Dorf. Das ist grundsätzlich auch in Ziel V6 beschrieben - passt aber nicht mit V4 zusammen.

Zu den Strategien (ab Seite 42)

a. Was unternehmen Sie, damit das Autofahren innerhalb des Dorfes unattraktiv wird?

b. ... und dann wären noch die Prioritäten und speziell die Zeitschienen zu jedem Punkt zu setzen! Die Zusammenhänge und Machbarkeiten müssen in Einklang gebracht werden und jedes aufgegleiste Projekt muss zwingend in die Gesamtheit greifen, bzw. von Projekt zu Projekt überleiten! Dies ist klar die Aufgabe des Gemeinderates (mit den Projektteams) und ich fordere die wohlwollende Unterstützung der kantonalen Stellen (... inklusive einer gewissen „rechtlichen / polizeilichen Flexibilität“).

Zur Entlastung Dorfkern (Kapitel 6.1 ab Seite 45)

a. Gemäss Bericht im "Sarganserländer" ist eine Geschwindigkeitsreduktion von der Kantonalbank bis zur Überführung über die Tamina vorgesehen. Eine Aufhebung der Temporeduktion vor zwei 90°-Kurven und einem engen Tunnel macht aber meiner Meinung nach definitiv keinen Sinn. Die

Tempo-reduktion müsste bis nach der ersten Kurve nach dem Wartensteintunnel beibehalten werden. Auch der Lärm, welcher beim Beschleunigen auf der geraden und steigenden Strecke nach dem Wartensteintunnel entsteht, ist im Kurpark, auf der Terrasse der Restaurants Olives und Namun, auf der Wiese beim Medizinischen Zentrum sowie im Aussenbereich der Tamina Therme sehr störend. Ich danke im Voraus, dass diese Einwände bei der Verkehrsplanung berücksichtigt werden.

c. Bestehen bereits konkrete Ideen zur weiteren Aufwertung des Dorfkerns als Folge der Geschwindigkeitsreduzierungen?

d. Stimmt es, dass die Bordsteine im Dorfkern im Sinne einer einfacheren Begehung im Zuge dieses Konzepts entfernt werden sollen?

e. Ist eine Begrünung des Dorfkerns angedacht?

f. Tempo 30 vom Ochsen bis Taminabrücke Rg. Pfäfers: gute Idee, aber staut sich dann nicht der Verkehr auf der Sarganserstrasse, Ochsen, kath. Kirche und im Bereich Migros/Pub/KB?

e. Ein Hauptargument der Niedriggeschwindigkeitsvariante ist die „Mitfinanzierungs- und Umsetzungschance“ – dies ist wohl ein richtiger Punkt, sollte aber nicht „matchentscheidend“ und ein „Alleinsetzungsmerkmal“ sein.

f. Es ist wichtig daran festzuhalten, dass die *„kommunalen Strassen im Dorfkern in diese Niedriggeschwindigkeitszone integriert werden“*. Das Gleiche gilt aber auch für die kantonale Sarganserstrasse ab Einfahrt „Coop-Tankstelle“ bis und mit Abzweiger Mainfelderstrasse „Zufahrt Grand Resort / ref. Kirche“ bzw. „Tunnel Pfäferserstrasse“.

g. Es sei hier noch einmal festgehalten, dass das Projekt „Mühlerain“ in der Hauptsache am Volksmehr gescheitert ist, weil sich der Gemeinderat nicht mit der Thermen AG um eine einvernehmlich machbare Lösung bemüht hat. Der Stimmbürger hat nicht die Vorlage als solches beerdigt, sondern dem Gemeinderat gezeigt, dass ein selbstherrliches Vorgehen nicht „goutiert“ wird. Leider wird dieser Analysepunkt vom Gemeindepräsidenten und den meisten und selbsternannten Parteigrössen in Bad Ragaz noch immer nicht akzeptiert.

h. „Mühlerain mit kurzem Tunnel“ (Abstimmungsvariante) ist und bleibt die ökonomischste Variante für den Verkehr Richtung Taminatal. Ich gehe mit Ihnen einig, dass kurzfristig die „Niedriggeschwindigkeitszone“ das beste Umsetzungspotenzial hat, allerdings lösen all diese Ansätze nur ein Teilproblem im Dorfkern, nicht aber unser übergeordnetes Problem mit der Sarganser- und Maienfelder Strasse, sowie alles nördlich von diesen! Ihre Variante 3 (Mühlerain) bräuchte zwingend einen Kreisel auf der Maienfelderstrasse unmittelbar vor der Taminabrücke (ehemaliger Standort der „englischen Kirche“) ! Persönliche Bemerkung zur Variante „Rosenbergli“: Diese wäre doch langfristig die „ökologischste“, ich folge Ihrer Beurteilung nicht. Ich kann bei bestem Willen nicht nachvollziehen, wieso der Punkt „Landschafts-/Ortsbild“ in Abb. 19 in den Rosenbergli Varianten derart negativ gewertet und gewichtet wird? Wir haben wohl schweizweit und gerade in der

Gemeinde doch sehr viel Waldgebiete, und solche sollten durch die Gesellschaft und die gewählten Politiker für deren Weiterentwicklung nicht tabuisiert werden! Diese Variante wird in unserem Fall doch nur schon politisch gebodigt, damit das „Kosten-Thema“ nicht alleine als negativ dazustehen hat.

i. Bewertungsergebnisse: Zusammenfassung und Empfehlung: Sie kommen zum Schluss, dass für das Problem Dorfkern die „die Billigstvariante“ durchgeführt werden sollte, obwohl die Variante 3 „Mühlerain“ vom Gesamtnutzen besser bewertet wird. Hier kann der MGP (Multi Generation Plan) greifen und man realisiert erstmal die Variante „Niedriggeschwindigkeitszone“, um in einem Planungshorizont von 20 Jahren (erinnern Sie sich an die kantonale Berechnung von +20% MIV Aufkommen im Jahre 2045) die Variante „Mühlerain mit kurzem Tunnel“ noch einmal aufzugleisen. Diesmal dann aber in enger Zusammenarbeit mit der Thermalbad AG und dem Gemeinderat! Schon die Taminabrücke hat gezeigt, dass langsam drehende Mühlen gut mahlen aber viel Geduld brauchen! Voraussetzung bleibt, dass die Thermalbad AG in solch einem langwierigen Prozess mitziehen würde! Wichtig ist aber, dass die Zielsetzung dieses Prozesses schon heute benannt und einbezogen wird. Jede nächste Kommunikation muss solch eine Planung weiter forcieren.

j. Warum nimmt das kantonale Tiefbauamt den Beschluss des Kantonsrats über das 17. SBP vom Mai 2018 bezüglich T30-Zonen nicht ernst und erklärt die Niedriggeschwindigkeitszone als beste Variante?

k. Beim Bau der Taminabrücke wurde versprochen, dass die Situation beim Tunnel Pfäferserstrasse entschärft / angegangen werde. Wie weit ist das Projekt?

Zur Massnahme ÖV1 Optimierung ÖV-Angebot (Seite 69):

a. Was genau ist geplant betreffend Ausbau des ÖVs innerhalb des Dorfes? Ev. Gratis-ÖV im Dorf?

Zur Massnahme ÖV2 Umgestaltung Bahnhof (Seite 71):

a. Wie kann das Bahnhofsareal biodiverser gestaltet werden? Bis wann wird der Bahnhof „verschönert“? Dieses Jahr ist Bad RagARTz und es reisen viele Besucher mit dem Zug an.

b. Ich bin überzeugt, dass das laufende Projekt der Anbindung des Bahnhofes zum Dorfkern die Vorstellungen aus dem Forum „Bad Ragaz mobil“ nur ungenügend reflektiert und erwarte in diesem Projekt vor dessen Weiterzug klar mehr Einbindung und Kommunikation! Stichworte: „neue Technologien“ und „autonomer ÖV-Bus“, etc.

Zur Massnahme MIV1 Umgestaltung Bahnhofstrasse (Seite 72):

a. *‘Mit der Umgestaltung und Sanierung der Bahnhofstrasse soll die Fuss- und Veloanbindung des Bahnhofs ans Dorf verbessert werden. Dazu liegt bereits ein Vorprojekt vor (siehe Abbildung unten). Aufgrund der parallelen Erarbeitung von Verkehrskonzept und Vorprojekt konnten Überlegungen zum Veloverkehr bereits einfließen. ’* > Aufgrund der Abbildung lässt

sich nicht erkennen, wie die Veloanbindung verbessert werden soll. Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse dürften Velowege kaum möglich sein. Daher, wie ist die vorgesehene, verbesserte Veloanbindung angedacht?

b. *'Es muss aber sichergestellt sein, dass die Busführung sowie die Parkierung gewährleistet bleiben.'* > Ist es angedacht, dass die Parkierungsmöglichkeiten im gleichen Umfang bestehen bleiben, wie es aktuell der Fall ist oder ist eine Reduktion der Parkmöglichkeiten vorgesehen?

c. Weshalb nicht eine 30-Zone vom Fluppikreisel bis Turnhalle Batrieb-Kreisel und vom Grand Resort bis zur Bahnlinie > Ragaz ist lebenswert, nicht autowert! ;)

Zur Massnahme MIV2 Tempo30-Zonen in Quartieren (Seite 73):

a. In welchen Quartieren ist Tempo 30 geplant?

b. Der Dorfkern inkl. Mühlerainstrasse gehören bei der Umsetzung der Tempo-30-Zonen zur Prioritätsstufe 1, dies bedeutet dieser Punkt wird in die nächste Legislaturplanung aufgenommen. Vielerorts wird gemunkelt, dass hier eventuell gar eine Tempobeschränkung bei 20km/h festgelegt werden könnte. Gibt es konkrete Überlegungen, welche in diese Richtung gehen?

c. Der Grossteil des Verkehrs zum Kieswerk (viele Lastwagen und endlose Dumperfahrten), neuerdings auch ein Teil des Forstverkehrs, Postauto, Quartier und Umfahrungsverkehr nach Fläsch etc. benutzt den unteren Teil der Fläscherstrasse (Chabisgärten) die "Renovation" dieses Streckenabschnitts mit neuer Linienführung und baulichen Übergängen, sollten laut Bauamt einen Teil dieses Verkehrs über die flüssigere Linienführung Richtung Bahnhof umleiten. Dieser Effekt ist leider nicht eingetreten, auch der Schutz der Schüler und Betagten ist nicht genügend, da viele speziell grosse Fahrzeuge wie Postauto, Lieferbusse und Lastwagen auf das Trottoir ausweichen. Speziell gefährlich ist der Übergang vom Brunnen zum Allmendweg Richtung Park und umgekehrt. Ist geplant, auch hier eine 30er Zone einzuführen oder ist geplant, den stark zunehmenden Verkehr durch die Fläscherstrasse zu führen?

Zur Massnahme MIV3 Optimierung Erschliessung Grand Resort (Seite 75):

a. Hier interessiert mich, was für Überlegungen und Vorstellungen bezüglich der Angestelltenparkplätze existieren. Das Massnahmenblatt zu diesem Punkt hält sich bezüglich einer angedachten Optimierung relativ bedeckt. Es wird erwähnt, dass nicht mehr der kürzeste Weg im Vordergrund, sondern eine Entlastung des Dorfkerns im Zentrum steht. Gibt es hierzu bereits konkrete Optimierungsideen?

b. Es soll eine Verschiebung der Angestelltenparkplätze geprüft werden. Hierzu wird als Beispiel eine Erweiterung der Tiefgarage Grand Hotel erwähnt. Sollten solche Pläne konkreter werden, wurden hierzu auch bereits finanziellen Aspekten erste Gedanken gewidmet. Aufgrund der Komplexität eines solchen Unterfangens ist mit enormen Kosten für das Grand Resort zu rechnen. Wie wäre in einem solchen Fall die Kostenaufteilung angedacht?

c. Wie werden die 2000 Autobewegungen des Grand Resorts-Parkplatzes (1000 Einfahrten & 1000 Ausfahrten / Tag > gemäss S.34) gehandhabt?

Zur Massnahme P1 Parkplatzerstellungspflicht für private Parkplätze (Seite 76)

a. 'Neubauten: Erstellungspflicht von attraktiven Veloabstellplätzen': Macht es Sinn eine Pflicht einzuführen und wird dadurch nicht vielmehr ein Bürokratiemonster erschaffen? Schliesslich sind nicht alle Neubauten identisch und die Erstellung von Veloabstellplätzen nicht überall sinnvoll oder umsetzbar. Erschwert oder verhindert eine solche Pflicht nicht die Erstellung von Neubauten?

Zur Massnahme P2 Parkierungsreglement für öffentliche Parkplätze (Seite 77)

a. Ist die Entwicklung eines Zonenmodells, welches mit abgestuften Bewirtschaftungsformeln agiert und Parkplätze nahe dem Dorfkern verteuert nicht schädlich und gästeabschreckend für die Betreiber von Läden und Geschäften nahe dem Dorfkern?

b. Wird dem Umstand Rechnung getragen, dass bei der Rotpunkt Apotheke keinerlei Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen? Besonders bei einer Apotheke, welche in erster Linie aufgesucht wird, wenn man verletzt oder krank ist, sollte die Möglichkeit bestehen mit einem Fahrzeug vorzufahren, insbesondere auch für ältere oder körperlich beeinträchtigte Leute.

c. Wie könnte man die Autofahrer innerhalb des Dorfes ins Parkhaus „zwingen“? Wenn man in ein Einkaufscenter fährt, parkt man auch in der Tiefgarage und erreicht die vielen verschiedenen Geschäfte zu Fuss.

d. Im Strategiepapier der Gemeinde wird unter anderem vom Einschränken des Parkplatzsuchverkehrs und dem Einführen von Tempo 30 in Quartieren gesprochen. Speziell während der Badizeit, schönen Wochenenden, Grossveranstaltungen wie Bad Ragartz etc. werden die Quartiere rund um den Parkplatz vom suchverkehr "terrorisiert" und es herrscht genervte Wildwest-Stimmung, da zu wenig Parkplätze vorhanden und keine Unterstützung durch z.B. Verkehrskadetten vorhanden ist - ist etwas in dieser Richtung geplant?

Zur Massnahme GV1 Sensibilisierung und Information (Seite 78)

a. Hier wird von möglichen Kampagnen gesprochen. Gehe ich richtig mit der Annahme, dass zu diesem Repertoire keine verkehrsfreien Tage, wie die SlowUp-Tage im Liechtenstein, angedacht sind?

Zur Massnahme GV3 Unterstützung von Massnahmen Dritter (Seite 80)

a. 'Verschiebung Markt in Dorfzentrum'

Hier ist die Rede von den Märkten, welche derzeit jeweils an der Bahnhofstrasse durchgeführt werden? Weshalb wird hier eine Verlegung ins Dorfzentrum, welches für die Marktfahrer schwerer zugänglich ist, erwägt, wenn gleichzeitig die Bahnhofstrasse saniert und aufgewertet wird?

Zur Massnahme MIV5 Umgestaltung Sarganserstrasse (Seite 81)

- a. Hier wird davon gesprochen, dass falls eine Veloführung entlang der Sarganserstrasse nicht möglich sein sollte, eine alternative Veloroutenführung zu prüfen sein. Wurden hierzu bereits alternative Routen abgeklärt, da das Wort 'falls' bereits zum jetzigen Zeitpunkt durch ein 'wenn' ersetzt werden sollte.
- b. Aktuell ist der einzige Veloweg Abschnitt (Sarganserstrasse bis zum Kreisel) zugleich ein Fussgängerweg. Das ist gefährlich und störend, sowohl Fussgänger wie auch Velofahrer. Gedenkt die Gemeinde die beiden Bereiche zu trennen?
- c. Gibt es irgendein einziges Argument, das gegen eine Tempo 30-Zone auf der Sarganserstrasse spricht? - ab Höhe Schulhaus Kleinfeld bis zur Einfahrt Thermalbad. (Zeitverlust, wenn man die Höchstgeschwindigkeit von 50km/h voll ausnützen würde: 45") Argumente pro: Erhöhung der Sicherheit von Schulkindern; Erhöhung der Sicherheit von Velofahrerinnen und Velofahrenden, die sich wieder getrauen würden, mit dem Fahrrad auf der Sarganserstrasse zu fahren; Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsbeteiligten, insbesondere auch Fussgängerinnen und Fussgängern; Verminderung Stress; Verminderung Lärm; Verminderung Umweltbelastung. Wir danken für eine weitsichtige Verkehrsplanung und hoffen, der Moment für einen ersten echten (finanziell bescheidenen) Beitrag sei gekommen.
- d. Falls Alternativ-Ausfahrten W und O an der Autobahn abgelehnt werden: Maienfelder/Sarganserstrasse 30 km/h. Dem von W oder O einfahrenden Autofahrer das "Dorf" auch mit Bauten ankündigen, z.B. Fussgänger-Übergang ref. Kirche/ca. höhe Ringstrasse je eine Mittelinsel.
- e. Umgestaltung der Kantonsstrassen, was ist in dieser Richtung geplant?
- f. Weshalb nicht eine 30-Zone vom Fluppikreisel bis Turnhalle Batrieb-Kreisel und vom Grand Resort bis zur Bahnlinie > Ragaz ist lebenswert, nicht autowert! ;)
- g. Die eingegebenen Projekte der Sarganserstrasse sollten auf deren „Kompatibilität“ mit den heutigen Anforderungen geprüft, und im Zweifelsfall gestoppt, bzw. an die „neue Realität“ angepasst werden. Die Forderung „Maximalgeschwindigkeit 30 auf der Kantonsstrasse“ muss inkludiert werden!
- h. Wieso sind auf der Sarganser-/Maienfelderstrasse die Haltestellen des Ortsbusses direkt auf der Strasse?

Zur Massnahmen MIV8 Schliessung Autobahnausfahrt und Tardisbrücke bei Stau (Seite 85)

- a. Was tut man gegen den Autoverkehr, welcher sich bei Überlastung der Autobahn, durchs Dorf zieht?
- b. Ist eine Schliessung der Tardisbrücke wirklich zielführend? Würde nicht insbesondere im Winter durch ein solches Vorgehen ein vermehrter Verkehrsfluss von Anwohnern und auch Angestellten der Grand Resorts durch das Dorf gefördert?

c. Falls Alternativ-Ausfahrten W und O an der Autobahn abgelehnt werden: Maienfelder/Sarganserstrasse 30 km/h. Dem von W oder O einfahrenden Autofahrer das "Dorf" auch mit Bauten ankündigen, z.B. Fussgänger-Übergang ref. Kirche/ca. höhe Ringstrasse je eine Mittelinsel.

Weitere Inputs / Anregungen / Massnahmenideen:

a. Bitte bringen Sie am "Wartensteinbähnli-Tunnel" zumindest die entsprechende Signalisation betreffend Vorschriftsberechtigung an (Vortritt hat das bergwärtsfahrende Fahrzeug / Strassenverkehrsgesetz SVG / IV. Regeln für besondere Strassenverhältnisse / Art. 45 Bergstrassen).

b. Was sieht das Strassen-Gesamtkonzept für die Überbauung Urfer (Giessenpark) vor?

c. Was sieht das Strassen-Gesamtkonzept für die Überbauung der Ortsgemeinde (beim Babycenter) vor?

d. Verkehrsregelung rund um den Coop?

e. Verkehrsregelungen Anlieferungen Gewerbe (Coop, Milchzentrale, etc.)

f. Wie ist es möglich, dass in Bad Ragaz die Kantonsstrasse für viele Anlässe gesperrt werden kann?

g. Wieso fehlt im Bericht über die Zentrumsgestaltung ein grosser Plan mit den Verkehrsführungen ab der Autobahn, ab dem Bahnhof?