

Verkehrskonzept Bad Ragaz

Schlussbericht vom Gemeinderat verabschiedet am 2. Februar 2021



Auftraggeber

Gemeinde Bad Ragaz

Vertreten durch
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: 0. XXX 0000
2021-02-02_Verkehrskonzept Bad Ragaz_Bericht_Schlussfassung def.docx
Projektnummer: 218320

Zusammenfassung

Schon lange wird in Bad Ragaz über die Verkehrsführung des Individualverkehrs und die damit verbundene Belastung des Dorfkerns diskutiert und debattiert. Nach dem Nein an der Volksabstimmung zur Umfahrv Variante Mühlerain vom 17. Mai 2017 stehen Gemeinde und Kanton vor der Herausforderung, eine neue Lösung zu präsentieren. Diese muss abgestimmt sein mit anderen Parallelplanungen, u.a. der Nutzungsstrategie für den Dorfkern oder der Revision der Ortsplanung. Der Gemeinderat hat sich in Abstimmung mit dem Kanton dazu entschieden, diese Planungen in einem gemeinsamen und partizipativ begleiteten Prozess «Bad Ragaz mobil» zu bündeln.

Lange Planungsgeschichte und hohe Erwartungen

Wichtigstes Anliegen des Gemeinderates ist es, im Dorfkern eine hohe Lebensqualität zu schaffen. «Bad Ragaz mobil» soll einen ergebnisoffenen Neustart der Planungen unter Einbezug von Bevölkerung und Gewerbe ermöglichen. Ziel des Prozesses ist u.a. die Eingabe einer neuen Verkehrslösung in das Kantonale 18. Strassenbauprogramm, das der Kantonsrat im Jahr 2023 zu verabschieden plant.

Ziele Gemeinderat

Der Planungsprozess dauerte knapp zwei Jahre und umfasste drei öffentliche Foren. An diesen konnten die interessierten Bürgerinnen und Bürger sowie Gewerbetreibende über die weitere Verkehrsentwicklung in Bad Ragaz debattieren. Ein viertes, für den Herbst 2020 geplantes Forum konnte aufgrund der COVID-Pandemie nicht durchgeführt werden. Deswegen werden die Fragen aus der Bevölkerung und dem Gewerbe im Frühjahr 2021 in Bürgergesprächen beantwortet.

Partizipativer Planungsprozess über zwei Jahre

Im ersten Forum erläuterten die Teilnehmenden Stärken und Schwächen der Verkehrssituation in Bad Ragaz. Zudem diskutierten sie wichtige Grundsätze für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Der Gemeinderat hat diese anschliessend verabschiedet. Die Grundsätze befassen sich mit der Identität und dem Zusammenleben, mit Wirtschaft, Tourismus und Kultur, der Bebauung und der Gestaltung des Freiraums sowie der Mobilität und der Erschliessung. Sie sollen den anstehenden Planungen einen gemeinsamen Orientierungsrahmen geben. Die geäusserten Einschätzungen zur heutigen Verkehrssituation wurden anschliessend mit einer Fachanalyse aus verkehrsplanerischer Sicht ergänzt. Fazit war: Der Wert des Dorfkerns kommt heute nicht voll zum Tragen. Verbesserungsfähig sind die Aufenthaltsqualität im Dorfkern sowie die Vernetzung mit anderen wichtigen Orten in Bad Ragaz. Zudem zeigte sich, dass Bad Ragaz aufgrund der Kleinräumigkeit ein grosses Potenzial für den Fuss- und Veloverkehr aufweist. Heute wird dieses aber nicht ausgeschöpft.

Erstes Forum: Analyse und Grundsätze

Auf Basis dieser Erkenntnisse diskutierten die Teilnehmenden am zweiten Forum die Ziele der Verkehrsentwicklung. Der Gemeinderat verabschiedete diese anschliessend ebenfalls. Die Ziele lauten:

Zweites Forum:
Ziele der Verkehrs-
und Siedlungsent-
wicklung

- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs soll erhöht werden. Insbesondere der Neuverkehr soll mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden.
- Die Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Strassenraum sollen erhöht werden. Insbesondere sollen die Bedürfnisse von Fussgängerinnen, Fussgängern und Velofahrenden besser berücksichtigt werden.
- Die wichtigen Orte der Gemeinde und die Quartiere sollen besser erschlossen und vernetzt werden. Insbesondere ist die Erschliessung der Wohngebiete mit dem ÖV und zu Fuss resp. mit dem Velo zu verbessern.
- 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.
- Der ortsfremde Verkehr soll auf überregionale Achsen gelenkt werden.
- Die verkehrsbedingten Umweltbelastungen sollen minimiert werden (Lärm, Luft, Bodenverbrauch).

Parallel zu den Zielen für den Verkehr wurden auch Ziele für die weitere Siedlungsentwicklung festgelegt, die später in die Revision der Ortsplanung einfließen sollen. Diese kommunalen Ziele sind abgestimmt mit den übergeordneten Zielen aus dem kantonalen Raumentwicklungskonzept und der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie (2017), welche als Oberziele «Erreichbar», «Ökologisch», «Solidarisch und sicher», «Finanzierbar und wirtschaftlich» nennt.

Abstimmung mit
Siedlung und
übergeordneten
Zielen

Anschliessend wurden 17 Strategien formuliert, wie diese Verkehrsziele erreicht werden können. Diese machen differenzierte Aussagen zu verschiedenen Orten der Gemeinde: zum Beispiel zum Dorfkern, den kantonalen Hauptverkehrsstrassen, zum Bahnhof, zu den Quartieren sowie zu den Siedlungsentwicklungsgebieten. Sie zeigen zudem auf, wo welche Verkehrsmittel gestärkt werden sollen. Zur Umsetzung dieser Strategien wurden im letzten Schritt konkrete Massnahmen formuliert. Die Anwesenden des dritten Forums diskutierten und ergänzten die Strategien und Massnahmen.

Drittes Forum:
Strategien und
Massnahmen

Die vom Gemeinderat im Anschluss an das dritte Forum verabschiedete und damit verbindliche Liste der Massnahmen umfasst 16 Vorhaben, welche die Gemeinde in eigener Kompetenz umsetzen kann. Kurzfristig wird das beispielsweise die Einführung von Tempo 30-Zonen in Quartieren sein. Für die Förderung des Veloverkehrs soll ein eigenes Konzept erarbeitet werden, das sich sowohl mit der Führung, Gestaltung und Sicherheit von Velowegen als auch mit den Veloabstellplätzen befasst. Kurzfristig prüft die Gemeinde neue Veloabstellanlagen am Bahnhof und im Dorfkern. Auch für die Parkierung wird im nächsten Schritt ein detailliertes Konzept erarbeitet. Zusammen mit dem Kanton sind zudem weitere Massnahmen beabsichtigt, so die Optimierung des ÖV-Angebots oder Umgestaltungen von Kantonsstrassen.

Massnahmen auf
kommunaler und
kantonomer Ebene

Für die Entlastung des Dorfkerns, dem grössten Anliegen von Gemeinderat und Bevölkerung, wurden im Rahmen des vorliegenden Verkehrskonzepts verschiedene mögliche und früher bereits diskutierte Varianten untersucht und miteinander verglichen. Die Teilnehmenden des dritten Forums diskutierten über zwanzig verschiedene Varianten. Diese wurden anschliessend in vier Gruppen zusammengefasst. Für jede Gruppe wurde mindestens eine repräsentative Variante für die anschliessende fachliche Detailprüfung ausgewählt. Geprüft wurden folgende sechs Varianten:

Entlastung Dorfkern als Herzstück

- Niedriggeschwindigkeitszone im Dorfkern als Massnahme zur Optimierung des Bestandes mit möglichst wenigen baulichen Eingriffen und einer kurzen Realisierungsdauer;
- Einbahnregime Richtung Süden durch den Dorfkern und Richtung Norden durch die Mühlerainstrasse als günstigere und weniger flächenintensive Option zur gescheiterten Mühlerainvariante;
- Ausbau Mühlerainstrasse als Bestvariante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung im Jahr 2012;
- Neue Umfahrungsstrasse Rosenbergli als grossräumige Umfahrung mit einer Sperrung der Pfäferserstrasse für eine maximale Entlastung im Dorfkern;
- Neue Umfahrungsstrasse Rosenbergli als grossräumige Umfahrung ohne eine Sperrung der Pfäferserstrasse (zu Vergleichszwecken);
- Langer Tunnel unter dem Kurpark als mehrheitsfähige dorfkernnahe Umfahrung aus älteren Untersuchungen.

Der Variantenvergleich wurde mit der Methodik durchgeführt, die das Tiefbaumt des Kantons St.Gallen für die Beurteilung von Kantonsstrassenvorhaben nutzt. Das hat den Vorteil, dass die Chancen in der späteren Priorisierung der Vorhaben durch den Kanton abgeschätzt und allfällige Optimierungspotenziale frühzeitig erkannt werden können. Die durchgeführte Abwägung von Nutzen und Kosten basiert auf den Zielen der Gesamtverkehrsstrategie und umfasst die Beurteilung von 15 verschiedenen Indikatoren. Die Wirkungen wurden anhand der prognostizierten Entlastung im Dorfkern und weiterer Faktoren wie beispielsweise Flächenverbrauch, Funktionsfähigkeit, Sicherheit sowie Landschaftsbild bestimmt.

Variantenvergleich mit Methodik des Kantons

Die Ergebnisse des Variantenvergleichs und die daraus abgeleiteten fachlichen Empfehlungen wurden von Gemeinderat und Kanton zur Kenntnis genommen. Sie dienten als Basis für die politische Abwägung und Festlegung der aus einer Gesamtsicht bevorzugten Variante. Der Gemeinderat hat anfangs Februar 2021 auf Basis des vorliegenden Berichtes beschlossen, die Niedriggeschwindigkeitszone im Dorfkern als Bestvariante zu wählen und diese ins 18. Strassenbauprogramm einzugeben.

Niedriggeschwindigkeitszone als Bestvariante

Die folgenden Argumente waren ausschlaggebend dafür:

- Hoher Erfüllungsgrad der kommunalen Grundsätze, Ziele und Strategien aus dem vorliegenden, partizipativ erarbeiteten Verkehrskonzept;
- Möglichkeit für eine rasche Realisierung;
- Übereinstimmung mit Empfehlungen der Nutzungsstrategie Dorfkern;
- Minimierung der negativen Auswirkungen während der Bauzeit;
- Erhalt des Handlungsspielraums für kommende Generationen;
- Mitfinanzierungs- und Umsetzungschancen: da es sich um eine vergleichsweise «günstige» Lösung handelt, sind die Chancen grösser, im nächsten Strassenbauprogramm berücksichtigt zu werden;
- Signalwirkung und Vorbild: die aktuelle Dynamik, die auch von anderen Gemeinden ausgeht, soll genutzt werden, um Niedriggeschwindigkeitszonen auf Kantonsstrassen im Kanton St.Gallen möglich zu machen, und damit den Weg für andere Strassen und weitere Gemeinden zu ebnen.

Im nächsten Schritt werden die Detailplanung dieser Niedriggeschwindigkeitszone angegangen und die noch offenen Fragen geklärt. Bereits jetzt ist aber klar, dass auch die kommunalen Strassen im Dorfkern in diese Niedriggeschwindigkeitszone integriert werden sollen und dass es geeignete Lösungen für den öffentlichen Verkehr, die Parkierung sowie temporäre Sperren braucht.

Chancen und Vorteile einer Niedriggeschwindigkeitszone

Weitere Vertiefungen im nächsten Schritt

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage und Aufgabe	9
2.	Grundsätze Siedlungs- und Verkehrsentwicklung Bad Ragaz	13
2.1	Identität und Zusammenleben	13
2.2	Wirtschaft, Tourismus und Kultur	13
2.3	Bebauung und Freiraum	14
2.4	Mobilität und Erschliessung	14
3.	Analyse	16
3.1	Entwicklung	17
3.2	Mobilitätsverhalten	22
3.3	Fussverkehr	24
3.4	Veloverkehr	26
3.5	Öffentlicher Verkehr	31
3.6	Motorisierter Individualverkehr	34
3.7	Ruhender Verkehr	36
3.8	Laufende Projekte	38
3.9	Fazit	39
4.	Ziele	40
4.1	Übergeordnete Ziele des Kantons	40
4.2	Kommunale Ziele der Siedlungsentwicklung	42
4.3	Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung	43
5.	Strategien	44
6.	Massnahmen	47
6.1	Entlastung Dorfkern	48
6.2	Kommunale Massnahmen	61
6.3	Kantonale Massnahmen	62
6.4	Umsetzungsprioritäten	63

Anhang

A1 Massnahmenblätter

A2 Verworfenne Massnahmen

A3 Variantenvergleich Entlastung Dorfkern

A4 Ergebnisse der Verkehrserhebung

A5 Karte Situationsanalyse

1. Ausgangslage und Aufgabe

Schon lange wird in Bad Ragaz über die Verkehrsführung und die damit verbundene Belastung des Dorfkerns diskutiert und debattiert. Verschiedene Lösungen wurden erarbeitet und präsentiert, sind aber allesamt gescheitert, zuletzt die Variante «Mühlerain» am 17. Mai 2017 an der Urne. Dieser Abstimmungskampf wurde teilweise mit harten Bandagen geführt. Die Interpretation, was die Ablehnung der Lösung «Mühlerain» bedeutet, ist unterschiedlich. Für die einen steht damit ein «Nichtstun» im Vordergrund, für die anderen eine grossräumige Umfahrung Rosenbergli und wieder andere hoffen auf neue Lösungen. Auf jeden Fall sind die Erwartungen von allen Beteiligten an Gemeinde und Kanton sowie der politische Druck gross, eine neue Lösung zu präsentieren.

Verkehr in Bad Ragaz: Lange Leidens- und Planungsgeschichte

Neben dem Anspruch, möglichst rasch eine neue Verkehrslösung zu präsentieren, steht die Gemeinde auch vor der Herausforderung, andere für die Zukunft von Bad Ragaz relevante Planungen voranzutreiben. Allen voran die gesamtheitliche Revision der Ortsplanung, aber auch die Nutzungsstrategie für den Dorfkern oder das Tourismusentwicklungskonzept. Diese Planungen haben inhaltlich einen wichtigen Bezug zum Thema Verkehr und müssen deshalb gut koordiniert werden – sowohl inhaltlich wie auch zeitlich. Zudem ist der Einbezug des Kantons wichtig, da es sich bei der im Zentrum der Diskussion stehenden Pfäferserstrasse um eine Kantonsstrasse handelt.

Parallele Planungen mit inhaltlichen Schnittstellen

Der Gemeinderat hat daher im Jahr 2018 beschlossen, mit einem koordinierten Planungsprozess folgende Ziele zu verfolgen:

Ziele des Gemeinderats

- Hohe Lebensqualität und Aufwertung des Dorfkerns
- Entlastung vom Durchgangsverkehr
- Neustart Planungsprozess unter Einbezug Bevölkerung und Gewerbe
- Siedlungs- und Raumplanung aufeinander abstimmen
- Nach vorne schauen und Zukunft gestalten
- Ergebnisoffener Prozess
- Eingabe einer neuen Verkehrslösung für das 18. Kantonale Strassenbauprogramm

EBP Schweiz AG wurde Ende 2018 vom Gemeinderat in Abstimmung mit dem kantonalen Tiefbauamt beauftragt, die erwähnten Planungen in einen gemeinsamen partizipativen Prozess einzubetten und das Verkehrskonzept inhaltlich zu erarbeiten. Da der Verkehr im Vordergrund steht, nennt sich der Prozess «Bad Ragaz mobil» und bestand im Wesentlichen aus drei öffentlichen Foren, an denen jeweils rund 80 bis 100 Personen aus der Bevölkerung sowie VertreterInnen der ansässigen Unternehmen teilgenommen haben, sowie einem Forum mit Sekundarschülerinnen und -schülern (Abbildung 1).

Prozess Bad Ragaz mobil

Die Projektorganisation umfasste neben den für alle Interessierten offenen Foren eine Projektsteuerung, bestehend aus dem Gemeindepräsidenten Daniel Bühler und dem Leiter des kantonalen Amtes für Mobilität Sascha Bundi sowie eine Projektleitung mit Mitarbeitenden der kommunalen Verwaltung und des kantonalen Tiefbaumamts sowie Vertreterinnen von EBP. Zudem fand eine enge inhaltlich und zeitliche Abstimmung statt mit den Verantwortlichen von EspaceSuisse für die Nutzungsstrategie Dorfkern sowie mit den Ortsplanern von ERR statt.

Projektbeteiligte

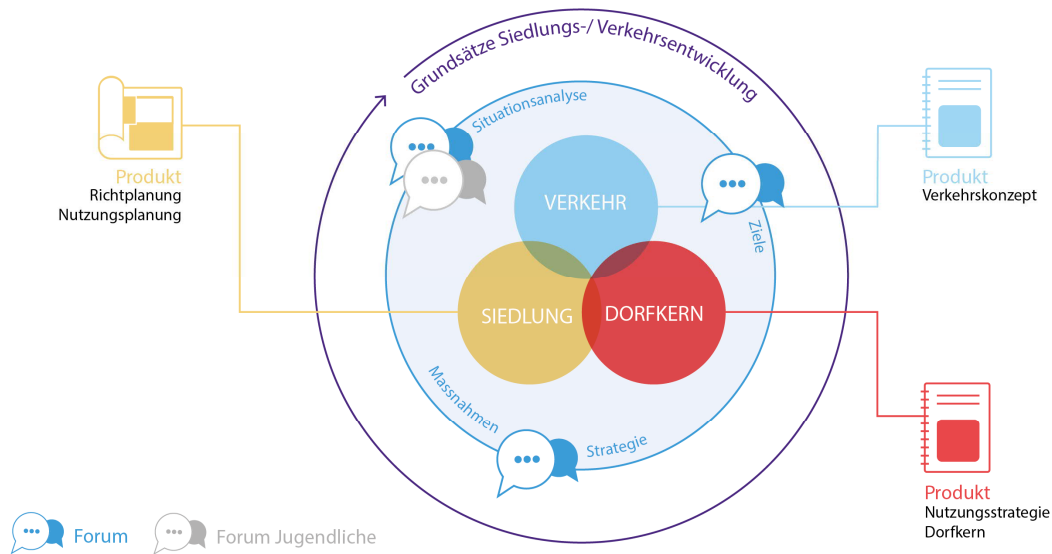


Abbildung 1: Gesamtprozess Bad Ragaz mobil

Der Planungsprozess dauerte vom ersten Forum im Januar 2019 bis zum Beschluss des vorliegenden Verkehrskonzepts im Gemeinderat im Februar 2021 gut zwei Jahre. In Relation zur bisherigen Planungsgeschichte und im Quervergleich mit ähnlichen Prozessen in anderen Gemeinden konnte damit vergleichsweise rasch ein Konsens gefunden werden. Leider konnte dieser aufgrund der Situation mit COVID19 aber nicht wie geplant an einem vierten öffentlichen Forum präsentiert werden. Stattdessen steht der interessierten Bevölkerung und den Gewerbetreibenden der vorliegende Bericht zum Verkehrskonzept ab Februar 2021 öffentlich zur Verfügung. Der Gemeinderat und die PlanerInnen und Planer beantworteten Fragen dazu in Bürgergesprächen. Sämtliche Unterlagen aus den Foren und die Zwischenbeschlüsse stehen ebenfalls öffentlich zur Verfügung auf der Homepage www.badragaz.ch/de/badragazmobil. Die Ortsplanungsrevision startet im Jahr 2021, grundsätzlich Anliegen aus dem Prozess «Bad Ragaz mobil» werden dabei aufgenommen. Die Nutzungsstrategie zum Dorfkern wurde bereits im Sommer 2020 publiziert.

Alle Unterlagen öffentlich verfügbar

Mit dem Beschluss anfangs 2021 kann auch das zeitliche Ziel eingehalten werden, dem Kanton für das 18. Strassenbauprogramm 2024-2028 eine Bestvariante für die Entlastung des Dorfkerns zu präsentieren. Die Bestvariante aus dem hier liegenden Verkehrskonzept wird dem Kanton im Herbst 2021 für die weitere Projektierung resp. Umsetzung beantragt. Nachdem die kantonale Verwaltung die Anträge aller Gemeinden nach Massgabe der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie (GVS) inhaltlich geprüft und aus einer

Kantonales Strassenbauprogramm

fachlichen Sicht priorisiert hat, wird der Kantonsrat im Jahr 2023 seine Erwägungen aus politischer Sicht vornehmen, bevor es zu einem definitiven Beschluss und damit Kreditgutsprachen für einzelne Projekte kommt. Bei positivem Beschluss erfolgen die Projektierung und Realisierung frühestens ab dem Jahr 2024. Aufgrund dieses Prozesses ist nicht garantiert, dass ein Antrag auch zur Umsetzung kommt. Die Chance steigt jedoch, wenn dem Kanton eine zweckmässige, kostenwirksame und nachhaltige Lösung unterbreitet wird.

Der in den «Perspektiven der st.gallischen Strassenbaupolitik» aus dem Jahr 1996 erwähnte «Kurortartikel»¹ kam im letzten Strassenbauprogramm bei der Priorisierung von Projekten nicht mehr zur Anwendung, für die abschliessende Abwägung zwischen neuer GVS und bisherigen Perspektiven ist aber der Kantonsrat zuständig.

Umgang mit Kurortartikel

Die Erarbeitung des vorliegenden Verkehrskonzepts wurde von der interessierten Bevölkerung und VertreterInnen des Gewerbes partizipativ begleitet. Sie konnten an drei Foren ihre Beurteilung der heutigen Situation sowie ihre Anliegen an die weitere Entwicklung und ihre Lösungsideen einbringen. Die Festsetzung des Verkehrskonzepts und die damit verbundene Entscheidung, welche Massnahmen zur Umsetzung kommen, ist aber ein hoheitlicher Entscheid und obliegt dem Gemeinderat in Absprache mit dem Kanton. Dies bedeutet konkret, dass die Forumsteilnehmenden zwar mitbestimmen konnten, welche Varianten für die im Fokus stehende Entlastung des Dorfkerns von den Fachleute untersucht wurden und welche Ziele damit erreicht werden sollten und so wichtige Beiträge an die Entscheidungsfindung leisten konnten. Welches die beste(n) Massnahme(n) für die Erreichung dieser Ziele ist/sind, ist jedoch ein fachlicher und politischer Entscheid des Gemeinderats und wird nicht kooperativ gefällt. Allerdings besteht wie oben aufgezeigt für alle interessierten Personen die Möglichkeit, Fragen zu dieser Abwägung zu stellen und diese in Bürgergesprächen mit der Gemeinde und den Fachleuten zu erörtern.

Entscheidkompetenzen im Mitwirkungsprozess

Vorliegendes Verkehrskonzept kümmert sich schwerpunktmässig um den Verkehr auf der Strasse und umfasst den Fuss- und Veloverkehr (FVV), den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie den öffentlichen Verkehr (ÖV) unter Berücksichtigung des Schienenverkehrs. Der Güterverkehr resp. die Logistik wurden nicht explizit untersucht. Der Flugverkehr und damit der Flugplatz Bad Ragaz sind nicht Bestandteil des Verkehrskonzepts.

Fuss, Velo, Auto und ÖV

1 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 Aufbau des vorliegenden Berichtes folgt dem Erarbeitungsprozess:

- **Grundsätze der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung** (Kapitel 2): Diese wurden aufgrund der am ersten Forum aufgenommenen Anliegen der Teilnehmenden und im Dialog mit dem Gemeinderat sowie dem Ortsplaner formuliert. Sie bilden die übergeordnete Richtschnur sowohl für das Verkehrskonzept und die Nutzungsstrategie Dorfkern als auch für die später startende Ortsplanungsrevision.
- **Analyse** (Kapitel 3): Die Analyse wurde aus der fachlichen Sicht der Verkehrsplanerinnen gemacht und punktuell mit Aussagen aus den öffentlichen Foren ergänzt. Sie zeigt die Stärken und Schwächen der heutigen Situation auf. Darin beschrieben sind auch die Ergebnisse der Verkehrserhebung, die im Sommer 2020 durchgeführt wurde. Zudem zeigt das Kapitel 3.8 auf, welche Verkehrsvorhaben von Gemeinde und Kanton in Bad Ragaz derzeit schon geplant sind.
- **Ziele** (Kapitel 4): Das Zielkapitel legt fest, was die Gemeinde mit dem Verkehrskonzept, der Nutzungsstrategie und der Ortsplanungsrevision erreichen will. Die Ziele leiten sich sowohl aus den Grundsätzen, den Inputs aus den Foren, der Analyse als auch aus übergeordneten Vorgaben des Kantons her.
- **Strategien** (Kapitel 5): Die Strategien zeigen auf, wie die oben genannten Ziele für den Verkehr in Bad Ragaz konkret erreicht werden können. Sie sind im Gegensatz zu den Zielen räumlich konkret und setzen auch inhaltliche Schwerpunkte. Sie dienen einerseits der Ableitung von Massnahmen für das vorliegende Verkehrskonzept, haben andererseits aber auch eine längerfristige Bedeutung und sind in diesem Sinne auch als Leitlinien für alle künftigen Projekte zu verstehen. Ziele und Strategien wurden an den öffentlichen Foren zur Diskussion gestellt und schlussendlich vom Gemeinderat beschlossen resp. vom Kanton zur Kenntnis genommen, bevor die Umsetzungsmassnahmen entwickelt wurden.
- **Massnahmen** (Kapitel 6): Das letzte Kapitel zeigt auf, was in den kommenden Jahren wo umgesetzt werden soll, um die Ziele zu erreichen. Sie gliedern sich in Massnahmen, welche in der Zuständigkeit der Gemeinde liegen und solche, deren Federführung beim Kanton liegt. Der Gemeinderat hat im Kapitel 6.4 auch die Prioritäten für die Umsetzung festgelegt. Damit wird ersichtlich, welche Massnahmen sofort oder in der nächsten Legislaturperiode resp. später umgesetzt werden sollen. Im Kapitel 6.1 ist zudem ausführlich beschrieben, wie der Entscheid für die Bestvariante zur Entlastung des Dorfkerns zustande kam. Für jede Massnahme gibt es im Anhang A1 zudem ein Massnahmenblatt mit Karte, in dem ersichtlich wird, wo die Massnahmen lokalisiert ist, wer zuständig ist, welche Ziele verfolgt werden und was die nächsten Schritte sind.

Das vorliegende Verkehrskonzept ist mit den geschilderten Bestandteilen und mit dem Beschluss des Gemeinderats behördenverbindlich. Der Kanton resp. die zuständigen Ämter haben ebenfalls davon Kenntnis genommen.

2. Grundsätze Siedlungs- und Verkehrsentwicklung Bad Ragaz

Die Grundsätze zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wurden aufgrund der Ergebnisse aus dem ersten öffentlichen Forum vom 26. Januar 2019, aus dem Forum mit den Jugendlichen aus der Oberstufe vom 21. März 2019 und unter fachlicher Berücksichtigung der für die Gemeindeentwicklung wichtigen Themen entworfen. Sie wurden vom Gemeinderat am 14. Mai 2019 verabschiedet und am zweiten öffentlichen Forum in ihrer definitiven Formulierung präsentiert.

Herleitung

Die Grundsätze geben einen Orientierungsrahmen für die langfristige Entwicklung von Bad Ragaz. Sie sind bewusst abstrakt gehalten, da sie die Ausgangsbasis für den weiteren Prozess darstellen. Sie dienen als Klammer für die im weiteren Prozess zu vertiefenden Fachplanungen (Verkehrskonzept, Ortsplanungsrevision, Nutzungsstrategie Dorfkern). Sie werden in den nächsten Schritten also weiter konkretisiert, etwa in den Zielen fürs Verkehrskonzept, den Strategien und schliesslich den Massnahmen.

Zweck:
Langfristiger Orientierungsrahmen

Die verabschiedeten Grundsätze lauten:

2.1 Identität und Zusammenleben

Dorfidentität stärken und Perspektiven schaffen: Die Einwohnerinnen und Einwohner identifizieren sich mit Bad Ragaz, fühlen sich hier wohl, sicher und schätzen die hohe Lebensqualität. Junge und ältere Menschen finden in Bad Ragaz attraktive Lebens- und Arbeitsbedingungen.

Vielfältiges Angebot für alle gestalten: Ein vielfältiges Arbeitsplatz-, Wohn- und Freizeitangebot sorgt für eine gute sozioökonomische Durchmischung. Bad Ragaz ist attraktiv für Jung und Alt, für Einheimische und Gäste und verfügt über einen interessanten Sozial- und Kulturraum. Dazu gehören Orte, die von der Bevölkerung und Vereinen genutzt werden können, ebenso wie Wohnraum für Jung und Alt.

Dorfkern beleben: Der Dorfkerne weist eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Er ist der Mittelpunkt der Gemeinde sowie ein Treffpunkt und Ort zum Verweilen für Einheimische und Gäste.

Gemeinsam vorangehen: Bad Ragaz arbeitet verstärkt mit den Nachbargemeinden zusammen. Die Gemeinde ist mit dem Taminatal, der ganzen Region und auch über die Kantonsgrenzen hinweg gut vernetzt und nutzt Synergien.

Partizipation leben: Die Gemeinde bezieht die Bevölkerung und das Gewerbe in die Gemeindeentwicklung ein. Sie kommuniziert aktiv, offen und transparent.

2.2 Wirtschaft, Tourismus und Kultur

Tradition pflegen und innovativ weiterentwickeln: Die Kultur und Geschichte von Bad Ragaz als Badekurort ist erleb- und spürbar. Innovationen

von lokalen Akteuren im Bereich Kultur, Detailhandel und Hotellerie/Gastronomie werden unterstützt.

Synergien nutzen und schaffen: Bad Ragaz erfüllt alle Anforderungen an einen vielfältigen Tourismusort. Grand Resort und Dorfkern ergänzen ihr Tourismusangebot und verweben sich zu einer Einheit.

Wirtschaftsraum stärken: Bad Ragaz stärkt seine Position als Wirtschaftsraum. Unternehmen finden in Bad Ragaz gute Rahmenbedingungen vor.

Kulturangebot weiterführen und erweitern: Bad Ragaz zeichnet sich durch ein vielfältiges Kulturangebot aus. Kultur ist in der Gemeinde spür- und fassbar. Das Dorf setzt jährlich einen Akzent mit überregionaler Ausstrahlung.

2.3 Bebauung und Freiraum

Siedlung sorgfältig weiterentwickeln: Bad Ragaz strebt ein qualitatives Bevölkerungswachstum und eine weitere Siedlungsentwicklung an. Die Weiterentwicklung des Bestandes, die gezielte Verdichtung und eine weitere Siedlungserweiterung, angrenzend an bereits bebautes Siedlungsgebiet, werden verfolgt. Zusätzlicher Wohnraum wird auch im bestehenden Siedlungsgebiet geschaffen und ist mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Geeigneten Wohnraum erhalten und schaffen: Für alle Bad Ragazer und Bad Ragazerinnen steht geeigneter Wohnraum zur Verfügung, so dass auch die nächste Generation in Bad Ragaz bleiben kann.

Freiräume gestalten und natürliche Lebensräume erhalten: Ein intakter Lebens- und Naherholungsraum schafft Lebensqualität für die Menschen. Bad Ragaz verfügt über qualitativ hochstehende Grün- und Freiräume in- und ausserhalb des Siedlungsgebietes und gestaltet diese bedürfnisgerecht und nutzungsoffen. Vielfältige und vernetzte natürliche Lebensräume tragen ausserdem zur Erhaltung der Artenvielfalt bei und fördern die Biodiversität.

Sozial- und Kulturraum schaffen und einbetten: Bad Ragaz verfügt über gut ins Siedlungsgebiet eingebettete Orte, die als Treffpunkte dienen und kreative Freiräume schaffen. Dabei werden alle Altersgruppen spezifisch angesprochen.

Dorfbild aufwerten und Charakter erhalten: Das Erscheinungsbild des gesamten Dorfes wird gepflegt, der Dorfkern bleibt in seinem Charakter erhalten. Bad Ragaz überzeugt mit qualitätvollen Bauten und lauschigen Plätzen.

2.4 Mobilität und Erschliessung

Siedlung und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmen: Siedlung und Verkehr werden aufeinander abgestimmt weiterentwickelt. Das Verkehrsangebot wird auf eine kompakte Siedlungsentwicklung ausgerichtet.

Gesamtverkehrslösung verfolgen: Bad Ragaz berücksichtigt in seinen Planungen alle Verkehrsmittel, das ganze Gemeindegebiet und neue Technologien. Die Gemeinde nutzt die spezifischen Vorteile der Verkehrsmittel sowie die Synergien und achtet darauf, dass sie nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Motorisierten Individualverkehr verträglich gestalten: Bad Ragaz stellt die Grundversorgung im Verkehr sicher. Der motorisierte Individualverkehr wird für die Wohnbevölkerung und für den Tourismusort verträglich gestaltet. Bad Ragaz weist sichere und verkehrsberuhigte Quartiere auf.

Öffentlichen Verkehr bedürfnisgerecht und wirtschaftlich weiterentwickeln: Der öffentliche Verkehr ist fixer Bestandteil des Verkehrsangebotes. Den verschiedenen Siedlungsteilen sowie Verkehrsteilnehmenden steht ein bedürfnisgerechtes Angebot zur Verfügung.

Attraktive Fuss- und Veloverkehrsverbindungen schaffen: Für den Fuss- und Veloverkehr bestehen attraktive und sichere Verbindungen, welche optimal an die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs angebunden sind.

3. Analyse

Die Situationsanalyse wurde grösstenteils schon im Jahr 2019 erstellt und basiert auf folgenden Grundlagen: Grundlagen

- Zonenplan Bad Ragaz Kommunale Grundlagen
- Daten der amtlichen Vermessung
- Übersicht öffentliche Parkplätze (2019)
- Übersicht Veloparkierung (2019)
- Statistik Parkhaus Zentrum (2016/2017)
- Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen (Entwurf 09.04.2019)
- Stadtanalyse Bad Ragaz (erstellt vom Netzwerk Altstadt im Juli 2018)
- Parkplatz-Reglement (Stand 2001)
- Reglement über das Parkieren auf öffentlichem Grund (Stand 1983)
- Bevölkerung per 31. Dezember 2019
- Verkehrserhebungen aus den Jahren 2012 und Sommer 2020

- Variantenvergleich Verkehrsentlastung Bad Ragaz, Schlussbericht vom 22. Juni 2012 Kantonale Grundlagen
- Gesamtverkehrsstrategie Kanton St. Gallen (2017)
- Richtplan Kanton St. Gallen (2017)
- Bericht öffentlicher Verkehr (2018)
- Umsetzung des BehiG an Bushaltestellen, Erhebung des Umsetzungsstandes bei den Gemeinden (2018)
- Automatische Verkehrszählung entlang der Kantonsstrasse; <http://www.verkehrszahlen.sg.ch/> (Stand 2017 bis 2020)

- Unfallstatistik / Unfallgeschehen Gemeinde Bad Ragaz (2013-2017) Grundlagen aus nationalen Quellen
- SchweizMobil (Skating-Routen, Velorouten, Stand 2020)
- Einwohner/-innen (STATPOP 2016)
- Beschäftigte (STATENT 2015)
- Mikrozensus Verkehr 2015
- Die Kantone im Spiegel der eidg. Volkszählungen (2012–2016)

- Begehung vom 10. Januar 2019 Weitere Grundlagen
- Buslinienplan und Busfahrplan Bad Ragaz 2019 (fahrplanfelder.ch)
- Inputs aus den öffentlichen Foren vom Januar, Juli und November 2019 sowie aus dem Forum mit Jugendlichen von März 2019

3.1 Entwicklung

3.1.1 Historische Entwicklung

Mit dem Bau der Eisenbahn wurde die Gemeinde Bad Ragaz² Mitte des 19. Jahrhunderts an das Schweizer Schienennetz angeschlossen. Der Bahnhof lag jedoch abseits des Siedlungsgebietes und hatte zu diesem Zeitpunkt noch keinen Einfluss auf die Siedlungsentwicklung. Erst mit der Erstellung der Bahnhofstrasse anfangs der 1860er Jahre, welche den Platz vor dem Dorfbad im Dorfkern mit dem Bahnhof verband, entstand eine funktionale und räumliche Beziehung. Die Linienführung und Dimension der Strasse war umstritten und wurde schlussendlich vom Kanton vorgegeben. Kurz nach der Eröffnung wurde eine Platanen-Allee angepflanzt, um den für seine Zeiten grosszügigen Boulevard repräsentativ aufzuwerten. Ein Teil dieser Bäume an der Kreuzung mit der Grossfeldstrasse steht heute noch unter Schutz. Seither ist die Bedeutung der Bahnhofstrasse als «Einfallssachse» für Bahnreisende in die Gemeinde stetig gestiegen. Zusammen mit der Bahnhofstrasse hat auch der Bahnhof eine wichtige Bedeutung als Eingangstor zur Gemeinde.

Bahnhof und Bahnhofstrasse

Anfangs des 20. Jahrhunderts hatte mit dem Bau der Kuranstalten eine wichtige Entwicklung in Bezug auf die Bekanntheit der Gemeinde Bad Ragaz als Kurort stattgefunden. Ebenfalls grosse Auswirkungen auf das heutige Erscheinungsbild hatte die Begradigung des Rheins.

Bau der Kuranstalten ab Anfang des 20. Jahrhunderts

Der Bau der Autobahn Mitte des 20. Jahrhunderts brachte grössere Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung. Aber auch die Zäsur durch den Bau der Bahnlinie und die Entwicklung des Dorfes hatte zur Folge, dass das Gemeindegebiet in zwei Teile geteilt wurde. Der nördliche Teil wurde zu einem Mischgebiet entwickelt. Im südlichen Teil entwickelt sich das Siedlungsgebiet entlang der Bahnhofstrasse immer mehr in Richtung Bahnhof.

Autobahn ab Mitte des 20. Jahrhunderts

Ab Ende des 20. Jahrhunderts wurde Bad Ragaz von einem Bauboom erfasst. Die Gemeinde entwickelte sich in alle Richtungen. Es entstehen grössere Einfamilienhausquartiere abseits der Verkehrsachsen und des Dorfkerns. Weiter siedelten zwischen Eisenbahn und Autobahn grössere Industrieunternehmen an (Abbildung 2).

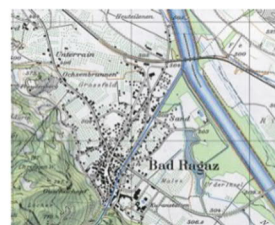
Bauboom ab Ende des 20. Jahrhunderts



Mitte 19. Jahrhundert



Anfang 20. Jahrhundert



Mitte 20. Jahrhundert



Heutige Situation

Abbildung 2: Historische Entwicklung Bad Ragaz (Quelle: Swisstopo)

2 Bis 1936 hiess die Gemeinde Ragaz.

Heute ist Bad Ragaz gemäss Aussagen der Bevölkerung eine Wohngemeinde mit sehr hoher Wohn- und Lebensqualität. Dazu trägt auch die grundsätzlich gute Erschliessung mit zwei Autobahnanschlüssen und für alle Verkehrsmitteln bei. Zudem nimmt Bad Ragaz auch einzelne Zentrumsfunktionen für die umliegenden Gemeinden, v.a. Pfäfers, Fläsch und Maienfeld, wahr.

Hohe Wohn- und Lebensqualität und gute Erschliessung

Trotz hoher touristischer Attraktivität wird aber ein Laden-, Hotel- und Restaurantsterben beobachtet, die Logiernächte sind zwischen 2013 und 2018 um 10% zurück gegangen. Tourismus und Detailhandel sind im Umbruch.

Touristische Herausforderungen

3.1.2 Bevölkerungs-/ Beschäftigtenentwicklung

Per 31. Dezember 2019 lebten 6'313 Personen in Bad Ragaz. Die Bevölkerung der Gemeinde Bad Ragaz ist seit der ersten Erhebung im Jahr 1800 konstant gewachsen (Abbildung 3).

Bevölkerungswachstum seit 1800

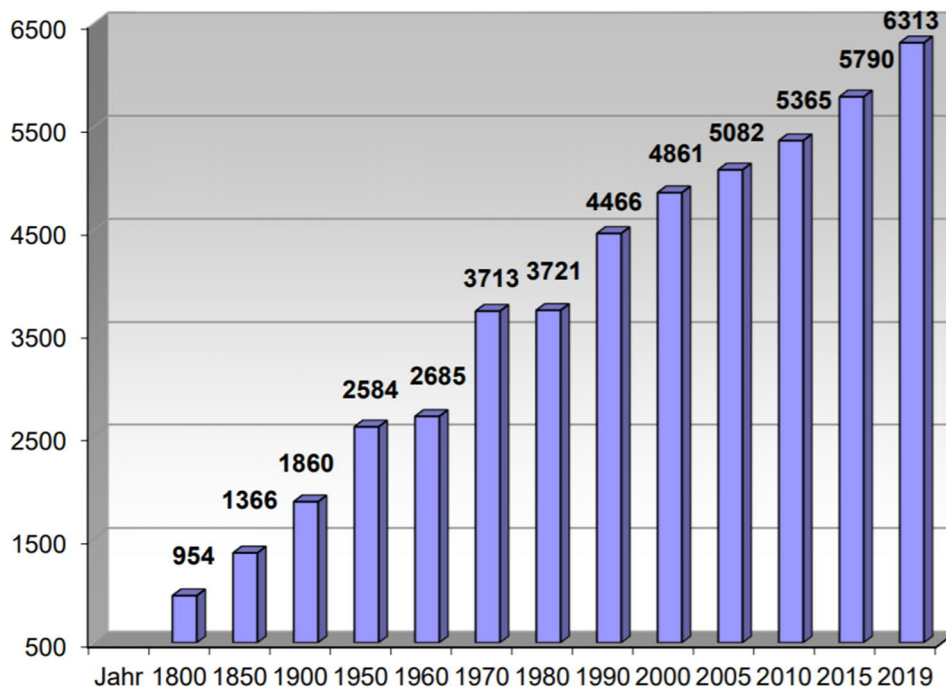


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung Bad Ragaz 1800 – 2019 (Einwohneramt)

Der Kanton St.Gallen geht von einem weiteren Bevölkerungswachstum aus (Abbildung 4). Es wird von einem Zuwachs der Bevölkerungszahl um 55'000 innerhalb von 15 Jahren und um 85'000 innerhalb von 25 Jahren ausgegangen. In der Region Werdenberg und Sarganserland wird das Wachstum auf rund 20% prognostiziert, das würde für Bad Ragaz rund 1'200 zusätzliche Einwohner bis ins Jahr 2045 bedeuten (GVS SG).

Anhaltendes Bevölkerungswachstum

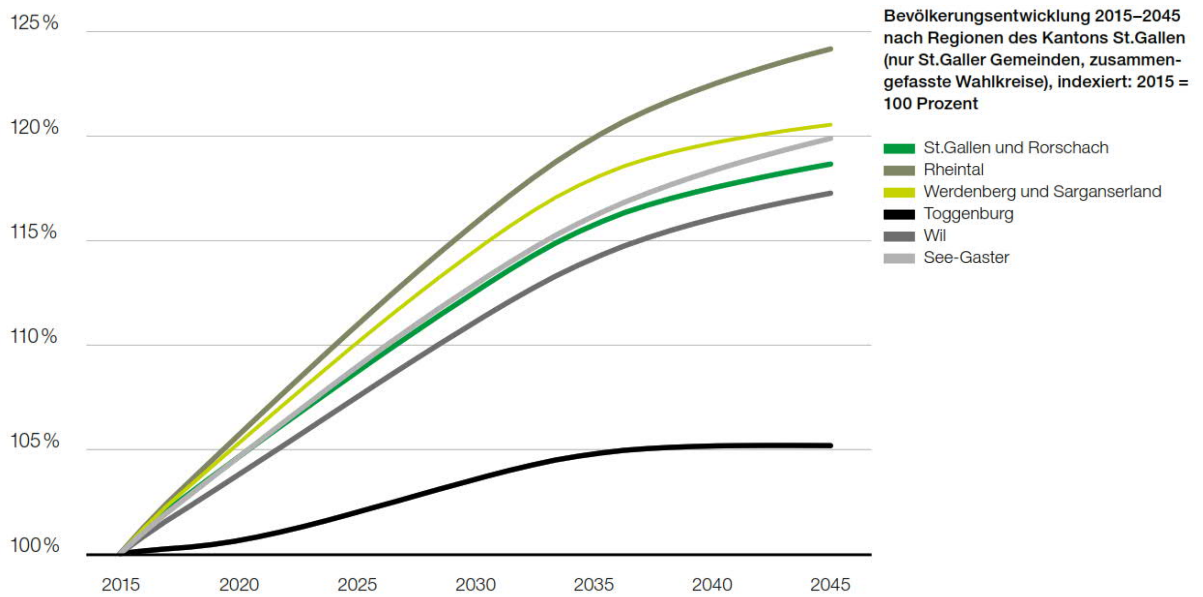


Abbildung 4: Prognose Bevölkerungsentwicklung St.Galler Regionen (GVS SG)

Die bereits vorliegende Analyse der Einwohnerdichte im Rahmen der Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen (2019) zeigt eine hohe Übereinstimmung mit dem bestehenden Zonenplan. Die Einwohnerdichten steigen dort an, wo im Zonenplan auch eine höhere Geschossigkeit zugelassen ist (Abbildung 5).

Einwohnerdichte vergleichsweise hoch

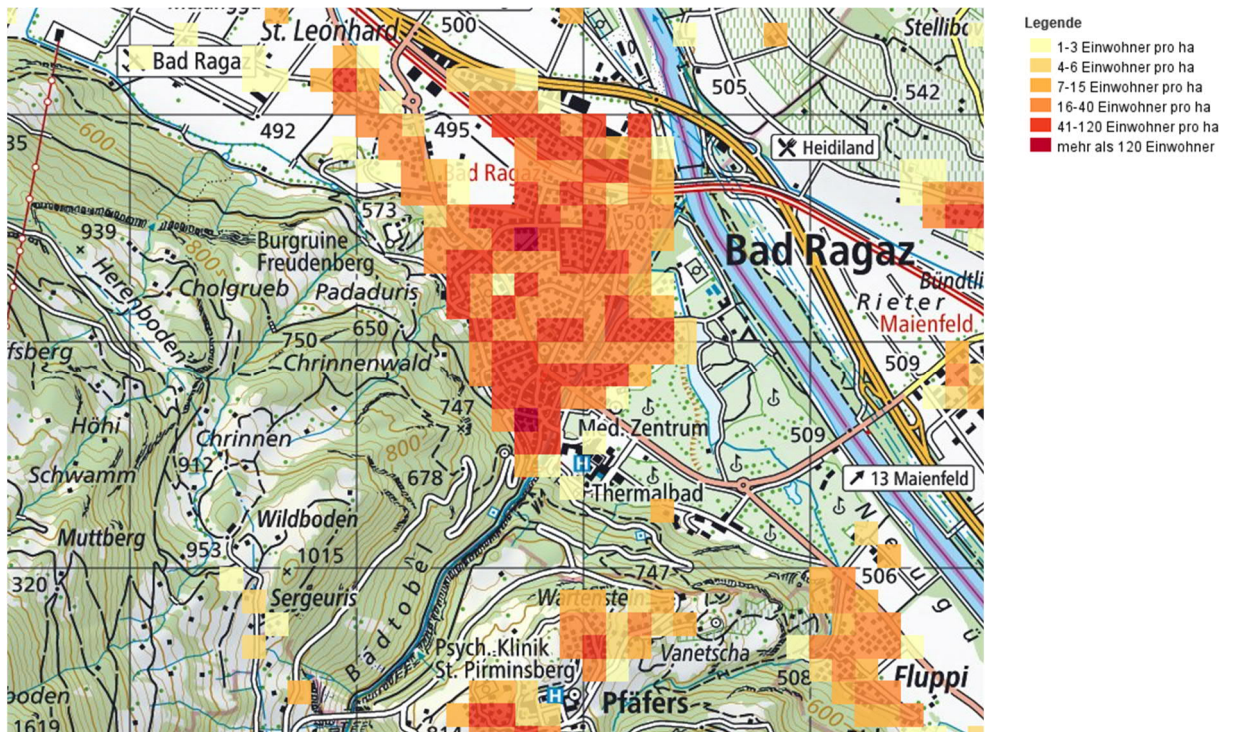


Abbildung 5: Gemeindedichte (Bundesamt für Statistik: Datenstand 31.12.2017)

In den Wohn- und Mischzonen beträgt die durchschnittliche Dichte 54 Einwohner pro Hektar (Stand 2016). Dieser Wert liegt über dem kantonalen Median von 43 E/ha des Raumtyps «Landschaft mit kompakten Siedlungen» gemäss kantonalem Richtplan. Zudem ist die Dichte seit dieser Erhebung

54 Einwohner pro Hektar in Bad Ragaz

weiter gestiegen, da die Bevölkerung in den beiden Jahren bei gleichbleibender Siedlungsfläche nochmals um mehr als 600 Personen angestiegen ist, beispielsweise durch die Umnutzung von Hotels in Wohnnutzung. Auch der Anteil von knapp 10% Zweitwohnungen ist bei dieser Abschätzung nicht berücksichtigt. Die Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen wird aufzeigen müssen, wie und wo eine weitere innere Entwicklung stattfinden kann und soll.

Bad Ragaz weist noch ca. 9% Bauzonenreserven aus (Strategie Innenentwicklung 2019). Innerhalb der unüberbauten Wohn- und Mischzonen hat die Gemeinde eine Einwohnerkapazität von 453 Einwohner (Raum+ 2017). Innerhalb der bebauten Bauzone sind es 218 Einwohner, was einem Verdichtungspotenzial von 4% entspricht.

Bauzonenreserven und Verdichtungspotenzial

Die Gemeinde Bad Ragaz zählte 2016 zudem 3'265 Beschäftigte³ (Bundesamt für Statistik, STATENT, 17.8.2018). Die höchste Beschäftigendichten sind im Industriegebiet nördlich der Bahnlinie sowie im Zentrum anzutreffen. Aber auch entlang der Bahnhofstrasse zwischen Zentrum und Bahnhof ist eine höhere Beschäftigendichte erkennbar.

Beschäftigtenkonzentration nördlich der Bahnlinie und im Zentrum

Für die Entwicklung der Beschäftigtenzahl existieren für den Kanton St.Gallen keine Szenarien. Die Regierung hat als Ziel den Wert 2:1.2 für das Verhältnis von Bevölkerungs- zu Beschäftigtenzahl festgelegt: Pro 1'000 Einwohner sollen künftig 600 Personen im Kanton arbeiten (GVS SG). Wenn das heutige Verhältnis in Bad Ragaz zwischen Bevölkerung und Beschäftigten in etwa gleich bei 1:2 bleibt, dann wären dies rund 600 mehr Beschäftigte bis 2045. Dies ist aber ein theoretischer Wert, welcher in Bad Ragaz vermutlich nicht erreicht wird. In der Gemeinde liegt einerseits kein Arbeitsplatzschwerpunkt des Kantons und andererseits sind die räumliche Entwicklungsmöglichkeiten für Betriebe beschränkt.

Beschäftigtenentwicklung Kanton St.Gallen

3.1.3 Verkehrsentwicklung

Die kantonale Verkehrszählung zeigt die Verkehrsentwicklung in den letzten Jahren im MIV an drei Messstellen (Abbildung 6). Diese Daten zeigen keinen eindeutigen Trend von starker Verkehrszu- oder -abnahme, mit Ausnahme der Taminabrücke in Pfäfers, wo sich an der Zählstelle die Zunahme des Verkehrs aufgrund der neue Routenführung über die neue Brücke und Schliessung der Valenserstrasse zeigt. Zudem gibt es aus den Jahren 2012 und 2020 Stichprobenzählungen im Dorfkern sowie auf der Pfäferserstrasse. Diese sind im Kapitel 3.6 im Detail beschrieben und in der Karte im Anhang A5 dargestellt.

Mehr oder weniger gleichbleibendes Verkehrsaufkommen

3 Beschäftigte bezeichnet die Anzahl der besetzten Stellen an einer Arbeitsstätte. Unternehmen können aus einer oder mehreren Arbeitsstätten (Hauptbetrieb, Nebenbetriebe, Filialen) bestehen.

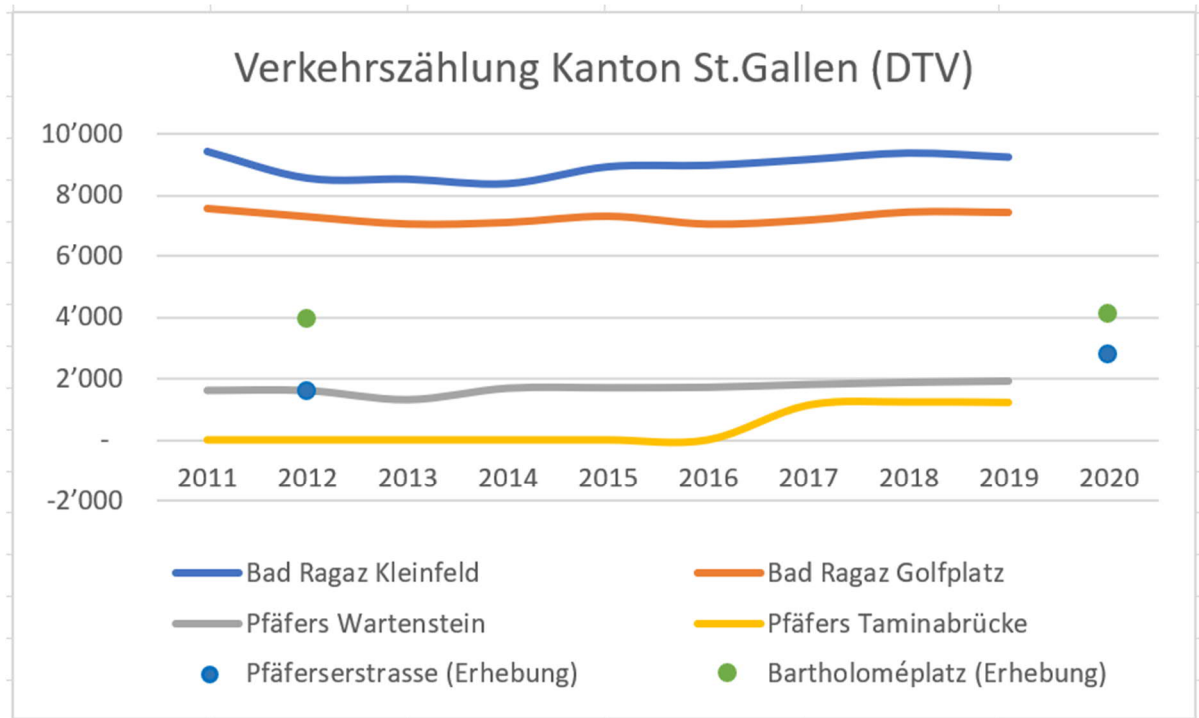


Abbildung 6: Verkehrsentwicklung DTV (Fz/d) (Kanton St.Gallen: Automatische Verkehrszählung entlang der Kantonsstrasse, 2011-2020, Verkehrserhebung 2020 und Tiefbauamt Kanton St.Gallen: Variantenvergleich Verkehrsentslastung Bad Ragaz, 2012)

Die Passagierzählung der SBB zeigt die Entwicklung der Ein- und Aussteiger am Bahnhof Ragaz: Im Jahr 2016 wurden täglich knapp 2'400 Ein- und Aussteiger gezählt. Während es 2014 eine Einbusse um 250 Ein- und Aussteiger (-10% gegenüber 2012) gegeben hat, war 2016 eine Zunahme um 150 Ein- und Aussteiger (+7% gegenüber 2014) zu verzeichnen. Der Wert von 2012 bleibt unterschritten (2'500 Ein- und Aussteiger) (Amt für öffentlicher Verkehr Kanton St.Gallen: Bericht öffentlicher Verkehr 2018).

Kein eindeutiger Trend ÖV erkennbar

Die gefahrenen Kilometer im MIV und ÖV werden im Kanton von 2010 bis 2040 gesamthaft um rund 20% steigen. Dabei wird von einem überdurchschnittlichen relativen Anstieg beim ÖV ausgegangen, aber auch der MIV wird absolut wachsen (Abbildung 7). Für das Sarganserland liegt die prognostizierte Zunahme mit 24% etwas höher als im gesamtkantonalen Schnitt (GVS SG).

Anhaltendes Gesamtverkehrswachstum

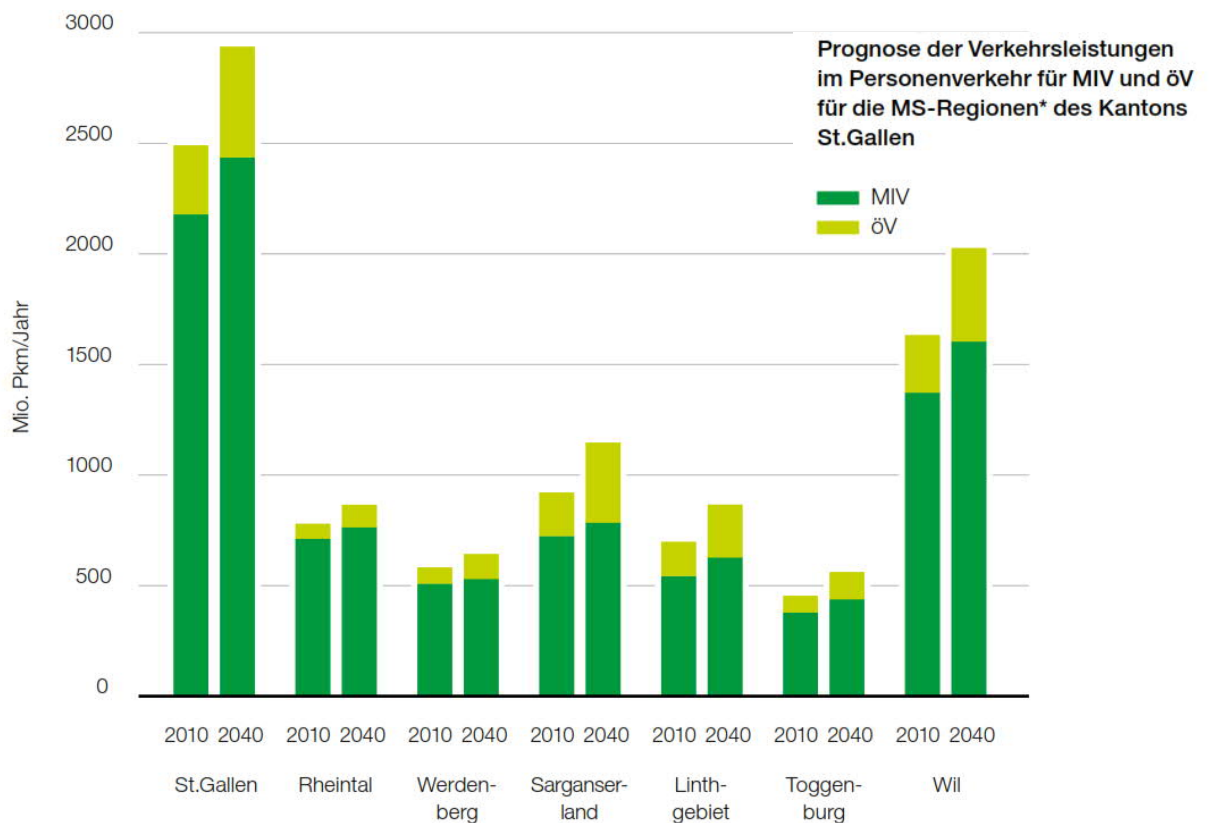


Abbildung 7: Prognose Verkehrsentwicklung Kanton St.Gallen (GVS SG)

3.2 Mobilitätsverhalten

In der Strukturerhebung des Bundes wird unter anderem das Verkehrsmittel für den Pendlerverkehr erfragt. Aus den Erhebungen 2015-2017 geht der Modalsplit für die Arbeitspendler in Bad Ragaz hervor (Abbildung 8), er umfasst sowohl die Zu- und Wegpendler als auch die Pendler innerhalb der Gemeinde (Binnenpendler), aber keine Schüler. Mit zwei Dritteln dominiert der MIV als Hauptverkehrsmittel. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) liegt bei knapp 20%. Mit 8% bzw. 5% ist der Anteil des Fuss- bzw. Veloverkehrs am geringsten.

Modal Split im Pendlerverkehr

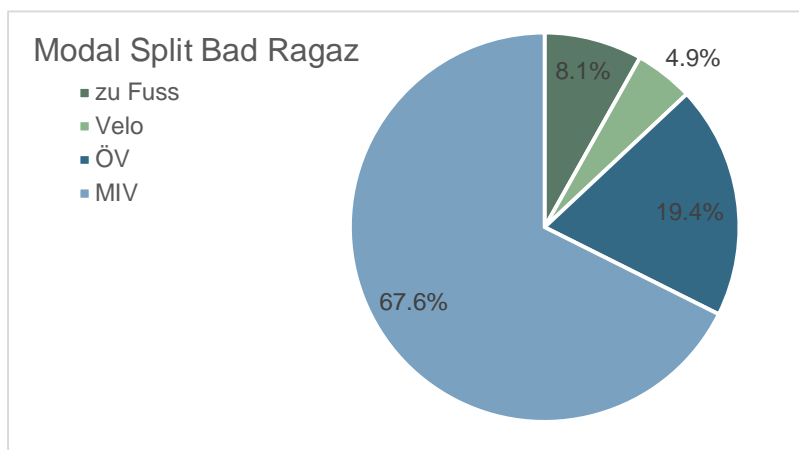


Abbildung 8: Pendlermobilität aller Zu- und Wegpendler sowie Pendler innerhalb der Gemeinde Bad Ragaz: Hauptverkehrsmittel (BFS: Strukturerhebung 2015-2017, gepoolte 3-Jahresdatei; Auswertungen BFS, 2019; Grafik: EBP)

Kantonsweit liegt der MIV-Anteil im Arbeitspendlerverkehr bei 60%, der ÖV-Anteil bei 22% und der Fuss- und Veloverkehr zusammen bei 18%. Schweizweit bei 54%, 30% und 16%. Für die übrigen Verkehrszwecke, v.a. den bedeutenden Freizeitverkehrs gibt es keine analoge Auswertung.

Die Pendlermatrix aus derselben Erhebung zeigt, wo die erwerbstätigen Einwohnerinnen und Einwohner von Bad Ragaz arbeiten und wo die Erwerbstätigen⁴ von Bad Ragaz wohnen. Von den gut 2'800 erwerbstätigen Einwohnerinnen und Einwohner arbeiten 39% in der eigenen Gemeinde und sind damit Binnenpendler, 10% in Chur, 7% in Sargans und 5% in Pfäfers (Abbildung 9).

Pendlermatrix: 40% der erwerbstätigen Einwohnerinnen und Einwohner arbeiten in Bad Ragaz

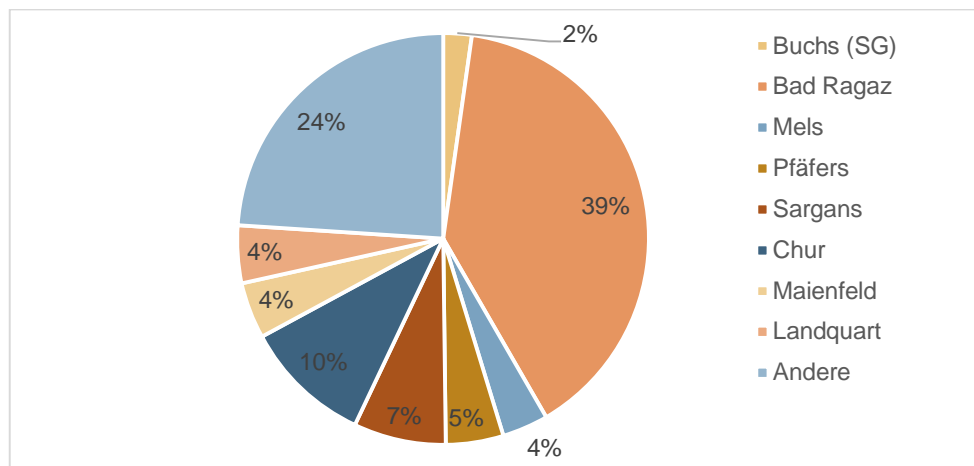


Abbildung 9: Arbeitsort Erwerbstätige mit Wohnort Bad Ragaz (Gemeinden mit weniger als 2% werden zusammengefasst) (BFS: Strukturerhebung, Stand 2014; Auswertungen BFS, 2019; Grafik: EBP)

Von den im Jahr 2014 knapp 2'800 in Bad Ragaz Erwerbstätigen wohnten 40% in der eigenen Gemeinde und sind damit Binnenpendler, 6% in Mels und je 5% in Sargans, Vilters-Wangs sowie Chur (Abbildung 10).

Pendlermatrix: 40% der Erwerbstätigen in Bad Ragaz wohnen in der eigenen Gemeinde

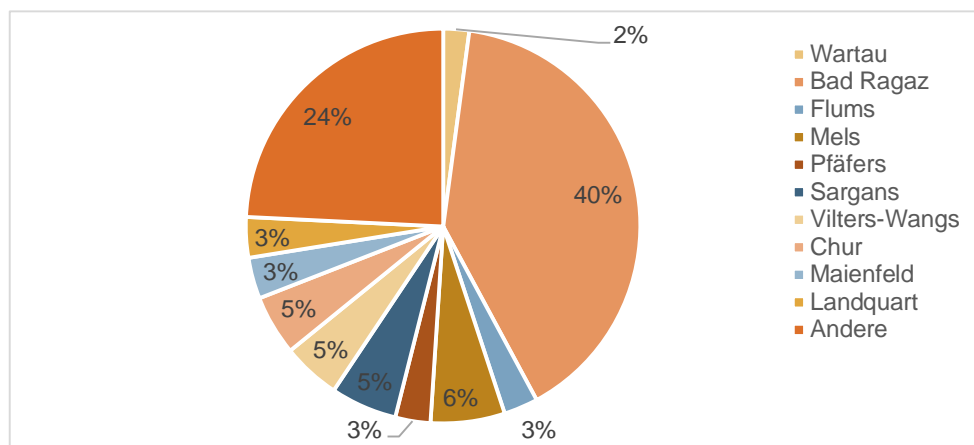


Abbildung 10: Wohnort Erwerbstätige mit Arbeitsort Bad Ragaz (Gemeinden mit weniger als 2% werden zusammengefasst) (BFS: Strukturerhebung, Stand 2014; Auswertungen BFS, 2019; Grafik: EBP)

4 Erwerbstätige bezieht sich auf die einzelne Person. Eine erwerbstätige Person kann mehrere Stellen besetzen. In diesem Fall wird von Mehrfacherwerbstätigkeit gesprochen. Diese erwerbstätige Person wird mehrfach als beschäftigte Person gezählt.

Mehr als 1'100 Personen wohnen und arbeiten in Bad Ragaz (rund 40% der Erwerbstätigen) und verfügen somit grundsätzlich über einen kurzen Arbeitsweg.

3.3 Fussverkehr

Der Kern von Bad Ragaz ist kleinräumig und relativ kompakt, weswegen das Fussverkehrspotenzial in der Gemeinde grundsätzlich gross ist. Vom südlichen zum nördlichen bzw. vom östlichen zum westlichen Ende des Dorfes sind es ungefähr 20 Minuten Fussweg. Der Bahnhof ist vom Dorfzentrum entlang der Bahnhofstrasse oder über die Kirchgasse resp. Fläscherstrasse zu Fuss in rund 10 bis 12 Minuten erreichbar. Die Vernetzung wird von der Bevölkerung als ungenügend bezeichnet. Derzeit ist das Vorprojekte für die Umgestaltung der Bahnhofstrasse bei der Kantonspolizei zur Vorprüfung. Anschliessend erfolgt die Mitwirkung durch die Bevölkerung. Damit wird die Fissanbindung voraussichtlich verbessert.

Grundsätzlich bedeutendes Fussverkehrspotenzial

In Abbildung 11 sind die Fuss- und Wanderwege dargestellt. Darauf ist auch ersichtlich, wo das Fusswegnetz noch Lücken aufweist.

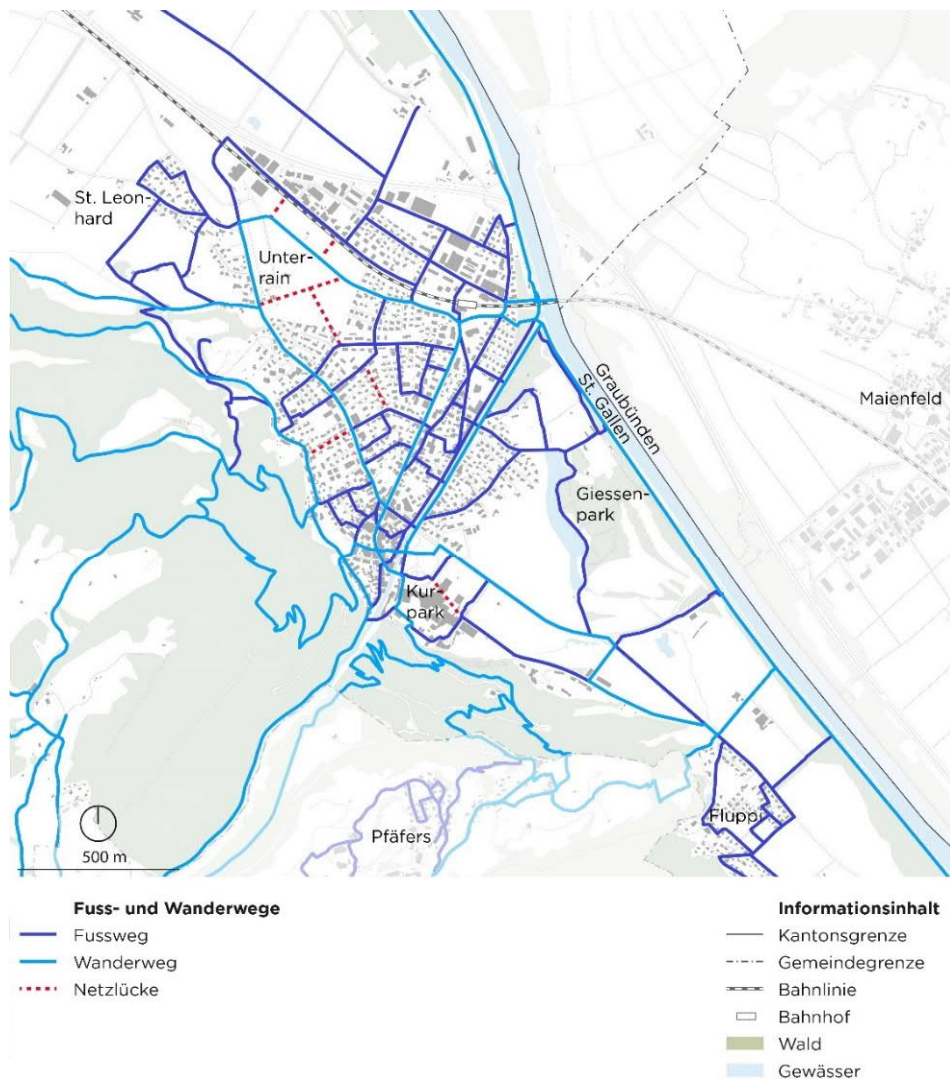


Abbildung 11: Fusswege Bad Ragaz (Quelle: Geoportal Kt. SG) mit Netzlücken

Die Quartiere St.Leonhard und Fluppi liegen ausserhalb des kompakten Dorfes; die Fusswege in den Dorfkern bzw. zum Bahnhof sind entsprechend länger. Der Fussweg zwischen dem Quartier St.Leonhard via Entwicklungsgebiet Unterrain zum Bahnhof weist wenig bzw. kein MIV-Aufkommen auf und wäre trotz grösserer Distanz attraktiv. Heute ist der Weg v.a. bei Dunkelheit jedoch wenig beliebt. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gebiets Unterrain werden Verbesserungen erwartet.

Lange, unattraktive Fusswege von Ausserquartieren ins Dorfzentrum bzw. zum Bahnhof

Der Dorfkern weist mit seinen schützenswerten Bauten, den Plätzen sowie Läden, Gastronomie und Hotellerie ein grosses Potenzial auf. Es hat viele Nutzungen auf beiden Strassenseiten, wobei die Aufenthaltsqualität durch die Dominanz der Kantonsstrasse beeinträchtigt ist. Querungsmöglichkeiten gibt es nur an vereinzelt Fussgängerstreifen und entsprechen nicht unbedingt den Wunschlinien der Fussgängerinnen und Fussgänger⁵. Die Trottoirs sind abschnittsweise sehr schmal (2.0 m). Zudem gibt es verschiedene öffentliche Plätze, die ihr Potenzial aus Sicht der Bevölkerung nicht ausgeschöpft haben (z.B. Kronenplatz, Platz vor altem Dorfbad). Ausserdem fehlt eine Vernetzung zum Kurpark.

Aufenthaltsqualität im Dorfkern beeinträchtigt; Querungsmöglichkeiten nicht auf Wunschlinien

Derzeit gibt es in Bad Ragaz noch keine verkehrsberuhigten Strassen (weder Tempo 30-Zone noch Begegnungszone). In der ganzen Gemeinde gilt Tempo 50. Diese Geschwindigkeit wird insbesondere im Dorfkern und auf den Quartierstrassen subjektiv von der Bevölkerung als zu hoch empfunden.

Keine verkehrsberuhigten Quartiere

Entlang der Kirchgasse befinden sich drei Schulen und ein Kindergarten. Die Strasse ist sehr schmal (4.0 m im Süden; zunehmend Richtung Norden) und dient als Schulweg. Der Gemeinderat hat die Realisierung einer Begegnungszone beschlossen, mit deren Umsetzung die Schwäche behoben wird.

Sicherheitsdefizite in Kirchgasse

Die Eisenbahnlinie trennt die Gemeinde in zwei Teile, wodurch das Wohn-/ Gewerbequartier nördlich der Eisenbahnlinie vom Rest der Gemeinde abgeschnitten ist. Es gibt zwar fünf Querungsmöglichkeiten, diese sind jedoch ungleichmässig verteilt und entsprechen nicht unbedingt den Wunschlinien. Der grösste Abstand liegt zwischen der Bahnüberquerung Rheinaustrasse und der Bahnunterquerung Elestastrasse mit knapp einem Kilometer. Eine Unterführung Unterrain ist bereits in Projektierung.

Wohn-/ Gewerbequartier nördlich der Eisenbahnlinie vom Rest der Gemeinde abgeschnitten

Das attraktive Naherholungsgebiet Giessenpark liegt in direkter Nähe zum Siedlungsgebiet und ist gut zu Fuss erreichbar. Das Ski- und Wandergebiet Pizol hingegen ist seit der Verlegung der Gondelbahn ausserhalb des Dorfes weniger gut erreichbar (35 Minuten Fussweg bzw. 10 Minuten Veloweg vom Bahnhof). Dafür ist das frühere Verkehrsproblem bei der alten Gondelstation (Talstation) gelöst.

Giessenpark gut zu Fuss erreichbar; Pizol schlecht erreichbar

Die objektive Fussgängersicherheit ist gegeben. Zwischen 2013 und 2017 wurden im ganzen Gemeindegebiet nur sechs Unfälle mit Fussgängerbeteiligung registriert. Die Hälfte davon fand ausserhalb des Siedlungsgebiets statt.

Sechs Unfälle mit Fussgängerbeteiligung

5 Nach Art. 47 VRV muss ein Fussgänger den Fussgängerstreifen benützen, wenn dieser weniger als 50 m von der beabsichtigten Querungsstelle entfernt ist (50-m-Regel).

Stärken	Schwächen
Grundsätzlich bedeutendes Fussverkehrspotenzial aufgrund der Kleinräumigkeit	Eingeschränkte Aufenthaltsqualität im Dorfkern (Dominanz Kantonsstrasse); Querungsmöglichkeiten nicht auf Wunschlinien
Naherholungsgebiet Giessenpark gut zu Fuss erreichbar	Anbindung Bahnhof an den Dorfkern wird zu Fuss als ungenügend empfunden.
Im relativen Vergleich sichere Verkehrsabwicklung	Grosse Distanz zwischen einzelnen Quartieren (St. Leonhard, Fluppi) zum Dorfkern und zum Bahnhof
	Gefahrenere Geschwindigkeiten in den Quartieren wird teilweise als zu hoch empfunden.
	Subjektive Sicherheitsdefizite für Fussgängerinnen und Fussgänger in Kirchgasse
	Wohn-/ Gewerbequartier nördlich der Eisenbahnlinie vom Rest der Gemeinde abgeschnitten
	Ski- und Wandergebiet Pizol schlecht zu Fuss erreichbar

3.4 Veloverkehr

Aufgrund der Kleinräumigkeit und der eher flachen Topografie in den meisten Gebieten von Bad Ragaz ist das Veloverkehrspotenzial in der Gemeinde grundsätzlich gross. Mit dem Velo zurückgelegte Wege sind im schweizerischen Schnitt 3.3 km lang (Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015), was die ganze Gemeinde abdecken würde.

Grundsätzlich bedeutendes Fussverkehrspotenzial

Der Veloverkehr wird in Bad Ragaz heute im Mischverkehr mit dem MIV oder über separate Routen geführt. In der ganzen Gemeinde gibt es nahezu keine separate Veloinfrastruktur (weder Radstreifen noch Radwege).

Mischverkehr Velo und MIV

Auf der Maienfelderstrasse vom Zentrum bis zum Kreisel Ausserfeld/Neugüter besteht ein einseitiger Radstreifen mit einer Breite von 1.20 Metern.

Radstreifen Maienfelderstrasse

Im Kanton St.Gallen gibt es lokale, regionale und kantonale Velorouten sowie Routen von SchweizMobil und nationale Skatingrouten für den Freizeitverkehr (Abbildung 12). Die lokalen und kantonalen Velorouten werden durch die Quartiere bzw. auf Feldwegen mit tiefem MIV-Aufkommen geführt. Die regionalen Velorouten werden möglichst direkt und damit vorwiegend auf den Hauptverkehrsstrassen resp. Kantonsstrassen geführt. Die Strassenbreite der kantonalen Sarganserstrasse als wichtige regionale Route beträgt innerhalb des Siedlungsgebiets auf weiten Strecken aber lediglich 6.5 Meter. Damit ist sie gemäss Norm zu schmal für eine eigenständige Veloinfrastruktur. Die SchweizMobil- und Skating-Routen dienen primär dem Freizeitverkehr und werden daher nicht auf direktestem Weg, sondern durch landschaftlich reizvolle Gebiete geführt, beispielsweise entlang dem Rheindamm.

Regionale Velorouten vorwiegend auf kantonalen Hauptverkehrsstrassen

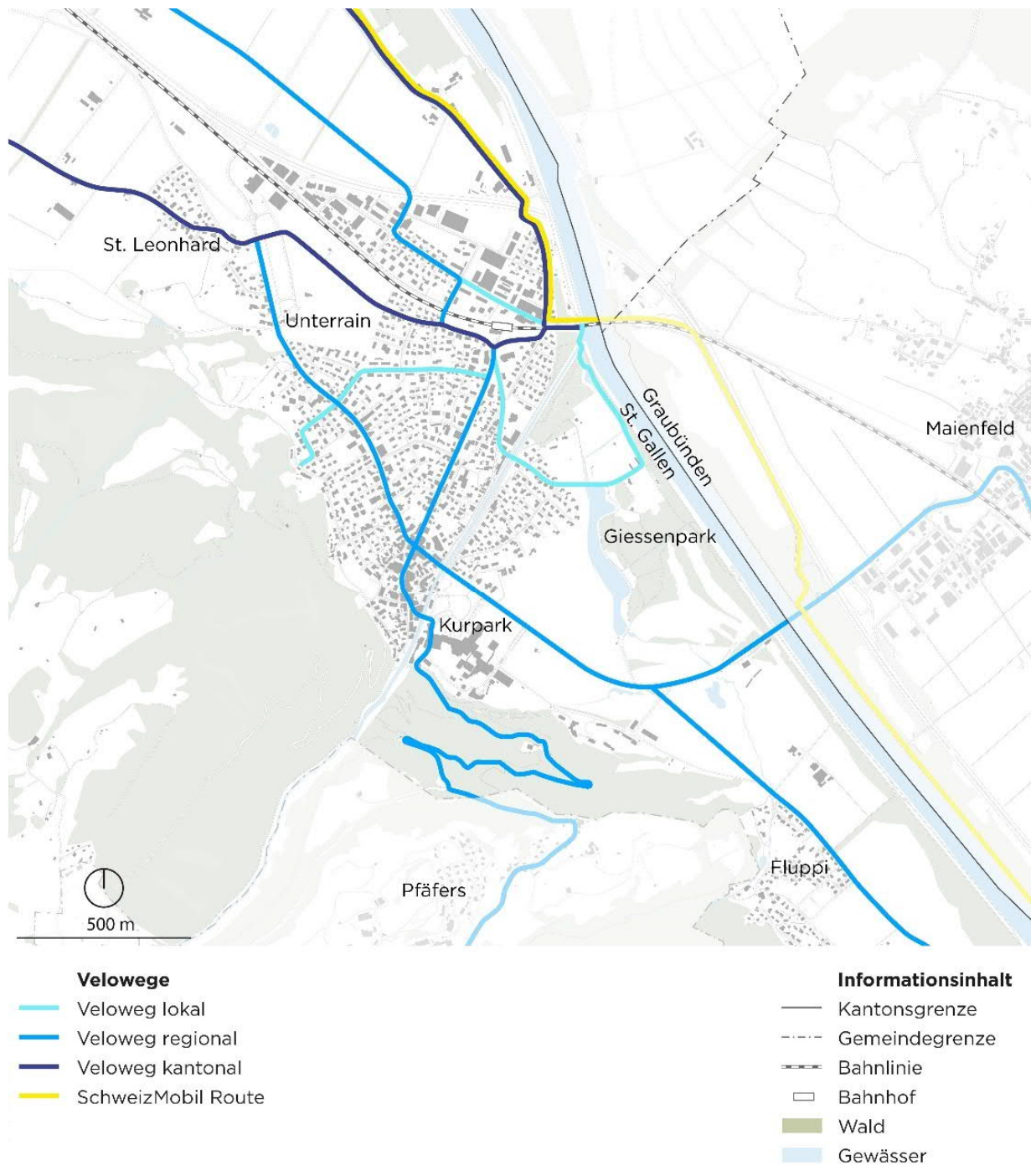


Abbildung 12: Velowege in Bad Ragaz

Gemäss Schwachstellenanalyse Velowegnetz im Kanton St.Gallen aus dem Jahr 2012 gibt es in Bad Ragaz lineare und punktuelle Schwachstellen (Abbildungen 13 bis 15). Die sieben punktuellen Schwachstellen liegen bei Knoten, bei denen eine Abbiegehilfe oder Querungshilfe fehlt bzw. ungenügend ist und die Verkehrssicherheit deshalb mangelhaft ist. Die Bahnunterquerungen Bahnhof und Rheinstrasse sind eng und verfügen über keine Radverkehrsanlage. Es gibt verschiedene weitere Strassenabschnitte, welche über keine Radverkehrsanalyse verfügt oder die Radverkehrsanlage mangelhaft ist, die Verkehrssicherheit als mangelnd beurteilt wird und als lineare Schwachstellen ausgewiesen werden.

Kantonale Schwachstellen Velowegnetz

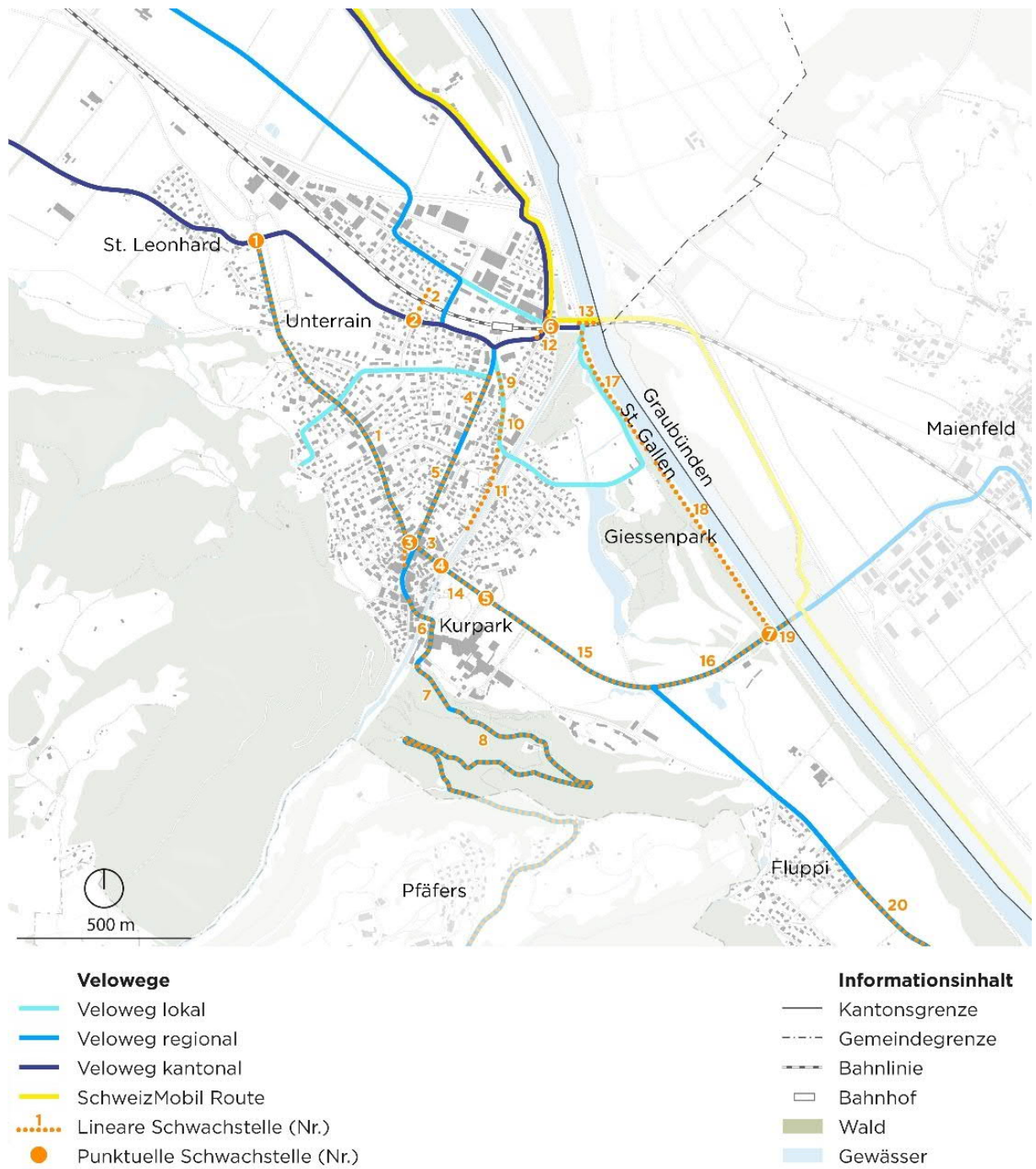


Abbildung 13: Kantonale Schwachstellen Analyse Veloverkehr (Quelle: Geoportal Kt. SG)

Nr.	Nr. gemäss LV-Portal	Schwachstelle
1	112.91.01p	Abbiegehilfe fehlt bzw. ungenügend, Querungshilfe fehlt bzw. ungenügend, kritische Knotenkomplexität, DTV > 8900, mangelnde Verkehrssicherheit
2	112.91.02p	Radverkehrsanlage fehlt, schnelle Strassengeometrie, verkehrsorientierter Ausbau, Abbiegehilfe fehlt bzw. ungenügend, mangelhafte Signalisation (erst in Kurve lesbar), mangelnde Verkehrssicherheit, hohe Geschwindigkeit MIV
3	112.91.03p	verkehrsorientierter Ausbau, Abbiegehilfe fehlt bzw. ungenügend, Querungshilfe fehlt bzw. ungenügend, DTV > 8900, mangelnde Verkehrssicherheit, Verdrängungseffekt rLV
4	112.91.04p	Querungshilfe fehlt bzw. ungenügend, mangelhafte Sichtbeziehung, DTV > 8000, mangelnde Verkehrssicherheit
5	112.92.05p	Abbiegehilfe fehlt bzw. ungenügend, Querungshilfe fehlt bzw. ungenügend, Radverkehrsführung unklar, mangelhafte Markierung, DTV > 8000, mangelnde Verkehrssicherheit
6	112.90.06p	Radverkehrsanlage fehlt, ungenügende Ausbaubreite, Abbiegehilfe fehlt bzw. ungenügend, mangelhafte Sichtbeziehung, Fahrbehinderung durch Absperrgeländer
7	112.91.07p	Querungshilfe fehlt bzw. ungenügend, DTV > 8000, mangelnde Verkehrssicherheit

Abbildung 14: Kantonale punktuelle Schwachstellen Veloverkehr (Quelle: LV-Portal Kt. SG)

Nr.	Nr. gemäss LV-Portal	Schwachstelle
1	112.92.01l	Radverkehrsanlage fehlt, verkehrsorientierter Ausbau, verkehrsorientierter Ausbau, DTV > 8900, mangelnde Verkehrssicherheit, Verdrängungseffekt rLV, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich
2	112.92.02l	Radverkehrsanlage fehlt, ungenügende Ausbaubreite, Umfeldqualität ungenügend, mangelhafte Sichtbeziehung, enge Passage, Verdrängungseffekt rLV, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich, mangelhafte Beleuchtung, mangelnde Einsehbarkeit
3	112.92.03l	Radverkehrsanlage fehlt, Gefahr durch parkierte Fz, mangelhafte Markierung, DTV > 8900, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich
4	112.91.04l	Radverkehrsanlage fehlt, Gefahr durch parkierte Fz, mangelhafte Sichtbeziehung, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich
5	112.91.05l	Radverkehrsanlage fehlt teilw., Gefahr durch parkierte Fz, mangelhafte Sichtbeziehung, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich
6	112.91.06l	Radverkehrsanlage fehlt, ungenügende Ausbaubreite, gesicherte Radverkehrsführung bergwärts fehlt, enge Passage, mangelnde Verkehrssicherheit, hohe Geschwindigkeit MIV
7	112.91.07l	Radverkehrsanlage fehlt, ungenügende Ausbaubreite, gesicherte Radverkehrsführung bergwärts fehlt, enge Passage, mangelnde Verkehrssicherheit, Konflikt mit ÖV, Angsträum, mangelhafte Beleuchtung
8	112.91.08l	Radverkehrsanlage fehlt, ungenügende Ausbaubreite, gesicherte Radverkehrsführung bergwärts fehlt, enge Passage, mangelnde Verkehrssicherheit, hohe Geschwindigkeit MIV
9	112.91.09l	Gefahr durch parkierte Fz, mangelhafte Sichtbeziehung

10	112.91.10I	Gefahr durch parkierte Fz, mangelhafte Sichtbeziehung
11	112.91.11I	Gefahr durch parkierte Fz, mangelhafte Sichtbeziehung
12	112.91.12I	Radverkehrsanlage fehlt, ungenügende Ausbaubreite, Umfeldqualität ungenügend, enge Passage, Verdrängungseffekt rLV, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich, mangelhafte Beleuchtung
13	112.90.13I	ungenügende Ausbaubreite, enge Passage, kombinierter Rad-/Gehweg zu schmal
14	112.92.14I	Radstreifen teilw. < 1.0 m, Radverkehrsanlage fehlt teilw., Radverkehrsanlage mangelhaft, mangelhafte Markierung, DTV > 8000 (11), Ausweichverkehr in Fussgängerbereich
15	112.92.15I	mangelhafte Markierung, DTV > 8000, mangelnde Verkehrssicherheit, hohe Geschwindigkeit MIV
16	112.92.16I	ungenügende Ausbaubreite (Rad-Gehweg ca. 2m)
17	112.93.17I	Belagsoberfläche mit geringem Fahrkomfort, enge Passage (teilw.)
18	112.91.18I	Belagsoberfläche mit geringem Fahrkomfort
19	112.91.19I	Radverkehrsanlage fehlt, Radverkehrsführung fehlt, DTV > 8000 (11), mangelnde Verkehrssicherheit, Verdrängungseffekt rLV, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich
20	112.92.20I	Radverkehrsanlage fehlt, schnelle Strassengeometrie, verkehrsorientierter Ausbau, DTV > 6000, mangelnde Verkehrssicherheit, hohe Geschwindigkeit MIV

Abbildung 15: Kantonale lineare Schwachstellen Veloverkehr (Quelle: LV-Portal Kt. SG)

Bad Ragaz verfügt über 15 grosse Veloabstellanlagen⁶. Diese befinden sich vorwiegend bei Schulhäusern und Freizeiteinrichtungen. Zwei Drittel davon sind überdacht. Die ungedeckten Veloabstellanlagen liegen vorwiegend an Orten, die mehrheitlich bei schönem Wetter aufgesucht werden (z.B. Giesenbadpark, Sportplatz Ri-Au). Der Bahnhof verfügt über eine moderne Veloabstellanlage mit 260 gedeckten Veloabstellplätzen. Im Dorfkern stehen 50 Veloabstellplätze zur Verfügung: Beim Parkhaus Zentrum gibt es 21 gedeckte Veloabstellplätze, beim Rathaus sind es 10 gedeckte und 8 offene Veloabstellplätze und bei der Gemeindebibliothek gibt es 10 offene Veloabstellplätze. Insgesamt gibt es im Dorfkern und unterhalb der Sarganser-/Maienfelderstrasse zu wenig Veloabstellanlagen, weswegen aus Sicht der Bevölkerung und der Gemeinde weitere Veloabstellanlagen vor den einzelnen Geschäften wünschenswert wären.

15 grosse Veloabstellanlagen; mehrheitlich gedeckt

Zwischen 2013 und 2017 wurden auf dem ganzen Gemeindegebiet zehn Unfälle mit Velobeteiligung registriert, davon drei mit E-Bikes bis 25km/h. Bei sieben Unfällen waren die Velo- bzw. E-Bike-Fahrer nicht oder leicht, bei drei Unfällen schwer verletzt. Das entspricht 0.4 Verunfallte pro 1'000 Einwohnern und Jahr. Zum Vergleich: im Kanton Zürich verunfallten im Jahr 2018 knapp 540 Personen mit Velo oder E-Bike, das sind 0.36 Personen pro 1'000 Einwohnern und liegt damit in etwa in der gleichen Höhe wie in Bad Ragaz.

Zehn Unfälle mit Velobeteiligung

6 Grosse Veloabstellanlagen sind solche mit mehr als zehn Veloabstellplätzen.

Stärken	Schwächen
Grundsätzlich bedeutendes Veloverkehrspotenzial im Dorfgebiet aufgrund der Kleinräumigkeit und flacher Topografie	Nahezu keine separate Veloinfrastruktur
Grosse und gedeckte Veloabstellanlage am Bahnhof	Regionale Velorouten vorwiegend auf Hauptverkehrsachsen (Kantonsstrassen); Sarganserstrasse als wichtige regionale Veloroute schmal und verfügt über keine eigenständige Veloinfrastruktur
Viele dezentrale Veloabstellplätze vorhanden, auch gedeckt	Zu geringe Anzahl Veloabstellanlagen im Dorfkern und unterhalb der Sarganser-/ Maiefelderstrasse: kleinere Veloabstellanlagen vor den einzelnen Geschäften fehlen

3.5 Öffentlicher Verkehr

Bad Ragaz ist mit dem schienenengebundenen ÖV gut erschlossen. Es gibt Direktverbindungen nach Sargans (IR13, RE und S12, mind. Halbstundentakt), Chur (IR13, S12 mind. Halbstundentakt), St.Gallen (IR13, mind. Stundentakt; mit Zwischenhalten in Sargans, Buchs SG, Altstätten SG, Heerbrugg, St. Margrethen und Rorschach) und Zürich (IR13, RE, mind. Stundentakt; mit Zwischenhalten in Sargans, Walenstadt, Ziegelbrücke, Siebnen-Wangen, Pfäffikon SZ, Wädenswil und Thalwil).

Mit dem schienenengebundenen ÖV gut an Sargans, Chur, St.Gallen und Zürich angeschlossen

Der Bahnhof Bad Ragaz ist nicht nur für Bad Ragaz, sondern auch für die Nachbargemeinden Pfäfers und Fläsch ein wichtiger Umsteigeort. Die Buslinien von/nach Pfäfers bzw. Fläsch erschliessen auch das Dorfgebiet von Bad Ragaz.

Umsteigeort Bad Ragaz

Bad Ragaz wird von fünf Buslinien bedient (Abbildung 16). Vier davon verkehren im Stundentakt (22, 451, 453, 456). Der Ortsbus 456 verkehrt mit einem hinkenden Halbstundentakt (Bahnhof – St.Leonhard – Pizolbahn, Talstation Matells). Bis nach Fluppi verkehrt der Bus zweimal am Tag pro Richtung. Die Betriebszeiten sind unterschiedlich: Der Schluchtenbus 453 verkehrt während den Öffnungszeiten vom alten Bad in Pfäfers (April bis Oktober) zwischen 9.30 und 18 Uhr mit wenigen Ausnahmen im Stundentakt. Der Ortsbus 456 verkehrt bis 19 Uhr, die Buslinie 22 bis 19.30 Uhr und die Buslinie 451 bis 22 Uhr. Zusätzlich zu den vier Buslinien im Stundentakt gibt es den Schnellbus 452 nach Valens, der als Entlastungsbuss in den Hauptverkehrszeiten morgens, mittags und abends verkehrt.

Buslinien verkehren grösstenteils im Stundentakt; Betriebszeiten unterschiedlich

Alle fünf Buslinien sind auf die IR13-Direktverbindungen von/nach St.Gallen und Zürich abgestimmt. Auch die Umsteigebeziehungen Richtung Sargans und Chur funktionieren. Die schnellste ÖV-Verbindung aus Zürich (S12 mit Umsteigen in Sargans) wird vom Bus nicht abgenommen, was zu längeren Warte- bzw. Reisezeiten führt. In einer früheren Phase waren die Buslinien auf die S12 ausgerichtet, was bei der Bevölkerung und den Touristen aber zu Unzufriedenheit und entsprechenden negativen Reaktionen geführt hat. Seit der Anpassung und Abstimmung auf den IR-Halt gibt es keine negativen Rückmeldungen mehr. Es ist zu vermuten, dass von den Wartezeiten eher der Freizeit- als der tägliche Pendlerverkehr betroffen ist.

Buslinien auf IR13 abgestimmt

Derzeit wird auch ein regionales ÖV-Konzept erarbeitet, die Gemeinde konnte ihre Anliegen gemäss vorliegendem Konzept bei der Erarbeitung benennen. Die Vernehmlassung bei den Gemeinden findet voraussichtlich im Winter 2021 statt.

Regionales ÖV-Konzept

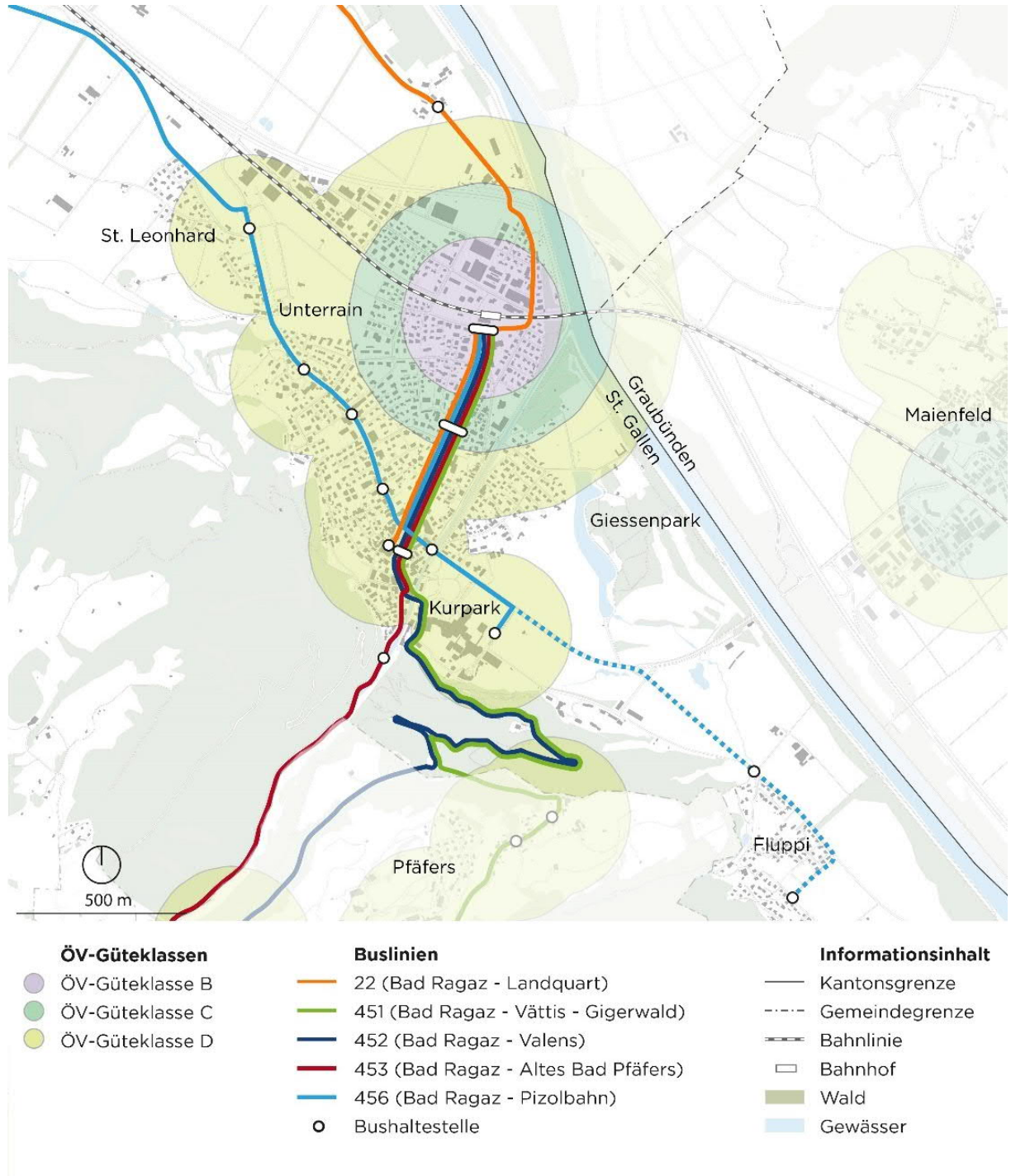


Abbildung 16: Buslinien und ÖV-Güteklassen in Bad Ragaz (Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung; Gemeinde Bad Ragaz)

Alle Buslinien führen über den Bahnhof und verbinden diesen mit dem Dorfkern sowie den Orten/Stationen Pfäfers, Valens, Vättis, Gigerwald, Fläsch und Landquart. Der aktuelle Kostendeckungsgrad der Buslinien liegt zwischen 31% und 54%. Damit sind die kantonalen Ziel- oder Mindestvorgaben bei allen Buslinien eingehalten. Für neue Buslinien gilt für den Kostendeckungsgrad eine Schwelle von 25% bei Stundentakt und 30% im Halbstundentakt.

Buslinien auf Bahnhof ausgerichtet

Das Quartier Fluppi und Teile von St. Leonhard liegen peripher und sind heute nicht ausreichend mit dem ÖV erschlossen. Dies widerspiegelt sich in den ÖV-Güteklassen: die beiden Quartiere liegen grösstenteils ausserhalb der vom Bund definierten Standards (>300 m Entfernung zur nächsten Bushaltestelle, die ein Kursintervall von mind. 20 Minuten aufweist). Einzelne Bewohner des Quartiers Fluppi haben ein Begehren eingereicht für die Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Erste Abklärungen bei Postauto haben ergeben, dass die heutige Ortsbuslinie 456 nicht auf einen Taktfahrplan ausbaubar ist. Folglich müsste eine neue Buslinie eingeführt werden, was ein zusätzliches Fahrzeug auslösen würde. Je nach Takt läge die Kostenbeteiligung der Gemeinde für die neue Buslinie bei CHF 350'000 (60 Minuten-Takt) bzw. CHF 445'000 (30 Minuten-Takt)⁷.

Quartiere St. Leonhard und Fluppi schlecht mit dem ÖV erschlossen

Das Ski- und Wandergebiet Pizol ist mit den ÖV erschlossen. Das Alte Bad Pfäfers ist während den Öffnungszeiten (April bis Oktober) mit der Linie 453 erschlossen. Die Tamina Therme hingegen ist ganzjährig mit der Buslinie 456 erschlossen. Der Giessenpark ist nicht direkt mit dem Bus erschlossen, zu Fuss vom Dorfkern oder Bahnhof aber in gut 10 Minuten erreichbar.

ÖV-Erschliessung Erholungsgebiete

Aus dem Siedlungsentwicklungsgebiet Unterrain ist der Bahnhof in fünf bis zehn Minuten Fussweg erreichbar. Entsprechend ist dieses Gebiet gut an den ÖV angebunden.

Siedlungsentwicklungsgebiet Unterrain erschlossen

Die Mehrheit der Bushaltestellen weist keine Sitzmöglichkeiten auf und ist auch nicht überdeckt. Eine Überdachung ist bei den Haltestellen Post, Tamina Therme und Pizolbahn vorhanden. Die Haltesituation beim Rathaus ist teilweise unbefriedigend aufgrund der Anordnung der Bushaltestellen sowie der engen Platzverhältnisse. Zudem ist die Bushaltestelle Post heute noch nicht behindertengerecht ausgebaut.

Qualität und Ausrüstung Bushaltestellen mangelhaft

Der Bahnhof ist optisch attraktiv gestaltet mit einem Platz, Bäumen, Sitzmöglichkeiten und dem schönen Bahnhofsgebäude. Das Erscheinungsbild wird jedoch teilweise als ungepflegt und für Besucher und Besucherinnen wenig ansprechend wahrgenommen. Es wird auch eine mangelnde soziale Kontrolle erwähnt. Entsprechend kümmert sich derzeit auch eine Arbeitsgruppe unter der Leitung vom ressortzuständigen Gemeinderat um Ideen für eine kurz-, mittel- aber auch längerfristig Aufwertung.

Attraktive Bahnhofsgestaltung, jedoch nicht als wertvoller Aufenthaltsraum wahrgenommen

7 Quelle: Ortsbus Bad Ragaz, Besprechung vom 3. Mai 2018, Aktennotiz

Stärken	Schwächen
Mit dem schienengebundenen ÖV gut an Sargans, Chur, St.Gallen und Zürich angeschlossen	Bahnhof wird nicht als gepflegter Aufenthaltsort wahrgenommen (fehlende soziale Kontrolle)
Optisch attraktive Bahnhofgestaltung	Geringe Taktdichte auf den Buslinien
Buslinien auf Zugverbindungen IR abgestimmt	Quartier Fluppi und Teile des Quartiers St.Leonhard liegen peripher und sind ungenügend mit dem ÖV erschlossen
Ski- und Wandergebiet Pizol und Tamina Therme sind mit dem ÖV erschlossen	Qualität und Ausrüstung Bushaltestellen teilweise ungenügend
Siedlungsentwicklungsgebiet Unterrain gut an den ÖV angebunden	Haltesituation der Busse beim Rathaus

3.6 Motorisierter Individualverkehr

Dank der geographischen Lage und den beiden Autobahnanschlüssen ist Bad Ragaz mit dem MIV sehr gut erreichbar. Die täglichen Belastungen der wichtigsten Strassen und deren Entwicklung sind in Kapitel 3.1.3 dargestellt.

Sehr gute MIV-Erreichbarkeit

Die Gäste des Grand Resorts, der Tamina Therme und des Casinos fahren von den Autobahnanschlüssen Bad Ragaz und Maienfeld auf der Kantonsstrasse und biegen dann in die Bernhard-Simonstrasse ab. Von der Bernhard-Simonstrasse ist die Ausfahrt mit einem Pfeil Richtung Autobahnauffahrt Maienfeld signalisiert. Über die Pfäferserstrasse werden zudem rund 200 Angestellten-Parkplätze der Grand Resort Bad Ragaz AG erschlossen.

Verkehr Grand Resort

In den Parkieranlagen mit Schranken des Grand Resorts wurden im Jahr 2017 insgesamt rund 350'000 Ein- und Ausfahrten gezählt, im Jahr 2018 mit 352'000 etwas mehr. Es generiert also täglich knapp 1'000 Ein- und 1'000 Ausfahrten, die primär über das kantonale Strassennetz abgewickelt werden. Davon entfallen ca. 80% auf die öffentliche Parkgarage an der Hans Albrechtstrasse und 20% auf den Aussenparkplatz Solitude an der Pfäferserstrasse. In der öffentlichen Parkgarage sind es grösstenteils Besucher und Gäste (87%), während auf dem Aussenparkplatz primär Angestellte parkieren (80-85%).

Ein- und Ausfahrten Grand Resort

Im Vergleich mit dem durchschnittlichen Modalsplit des Kantons St.Gallen⁸ ist der MIV-Anteil mit zwei Dritteln hoch. Vor allem die Aussenquartiere, aber auch das Quartier nördlich der Eisenbahnlinie sind sehr MIV-affin.

Hoher MIV-Anteil

Analysen zeigen, dass es in der gesamten Gemeinde keine Kapazitätsprobleme gibt. Die grösste Verkehrsbelastung weist die Sarganserstrasse auf (2019: 9'300 DTV). Es werden vereinzelte Stockungen beobachtet, dies v.a. unter der Woche in den Hauptverkehrszeiten (12 Uhr, 17 Uhr) oder bei Ausweichverkehr von der Nationalstrasse aufgrund von Staubildungen (Wochenende, Unfall).

Keine grösseren Kapazitätsprobleme

⁸ Hauptverkehrsmittel der Arbeitspendler/innen im Kanton St.Gallen: 60% MIV, 22% ÖV, 18% Fuss- und Veloverkehr (BFS: Die Kantone im Spiegel der eidgenössischen Volkszählungen, 2012–2016, 2018)

<p>Die Route nach Pfäfers/Valens/Vättis führt durch den Dorfkern. Von den täglich 4'100 Fahrzeugen (DTV 2020) im Dorfkern ist rund die Hälfte Durchgangsverkehr Richtung Pfäfers/Valens/Vättis (Verkehrserhebung 2012 und 2020). Das hat sich in den letzten acht Jahren nicht merklich geändert. Die Verkehrserhebungen aus den Jahren 2012 und 2020⁹ zeigen auch, dass ein grosser Anteil des von der Gemeinde Pfäfers erzeugten Verkehrs Durchgangsverkehr in Bad Ragaz ist: Nur ein Viertel verbleibt in Bad Ragaz, gut die Hälfte fährt zur Autobahn Richtung Sargans und ein Viertel hat weitere Ziele ausserhalb der Gemeinde Bad Ragaz.</p>	Durchgangsverkehr
<p>Das Verkehrsaufkommen im Dorfkern ist mit rund 4'100 Fz/d (DTV 2020) nicht sehr hoch. Aber die Gestaltung der Kantonsstrasse berücksichtigt zu wenig die städtebaulichen Anforderungen, die Nutzung des Aussenraumes (z.B. bei der Dorfbadhalle) sowie die Nutzungsansprüche der Fussgängerinnen und Fussgänger.</p>	Keine angepasste Strassenraumgestaltung im Dorfkern
<p>Weitere Ergebnisse der Verkehrserhebungen aus den Jahren 2012 und 2020 sind dem Anhang A4 zu entnehmen.</p>	Details im Anhang
<p>Die Brücke über die Tamina und der Tunnel bei der ehemaligen Talstation der Wartensteinbahn sind nicht für alle grossen Lastwagen befahrbar. Gemäss Kanton besteht aus juristischer Sicht aber kein Anspruch darauf, die Strasse nach Pfäfers für 40-Töner befahrbar zu machen. Mit der Sarelistrasse besteht für schwere Lastwagen eine Alternativroute nach Pfäfers. Es bestehen allerdings auch für 25-Töner einzelne kleinere Sicherheitsdefizite beim Tunnel, für deren Behebung bereits im 17. Strassenbauprogramm ein Projekt der Klasse B¹⁰ eingestellt wurde. Dieses müsste allerdings im Kontext der mittlerweile angedachten Revitalisierung der Wartensteinbahn nochmals überprüft werden. Die Brücke ausgangs Dorfes über die Tamina ist für 25-Töner befahrbar, ein Ausbau ist aus heutiger Sicht daher nicht begründbar und nur schwer umsetzbar, aber auch nicht abschliessend geprüft. Dort bestehen keine Sicherheitsdefizite.</p>	Sanierungsbedarf Pfäferserstrasse
<p>An verschiedenen Stellen gibt es quartierfremden Verkehr: So führt beispielsweise der Zubringer zum Naherholungsgebiet Giessenpark durch das Wohnquartier. Deshalb weist die Sand-/Seestrasse auch motorisierten Freizeitverkehr auf. Weitere Wohnbauten entlang der Seestrasse sind in Planung bzw. Umsetzung. Gemäss einzelnen Rückmeldungen aus der Bevölkerung dient auch die St. Leonhard-/Scadonsstrasse als Ausweichroute Richtung Vilters-Wangs.</p>	Quartierfremder Verkehr St. Leonhard-/ Scadonsstrasse bzw. Sand / Seestrasse
<p>Die Mühlerainstrasse ist sanierungsbedürftig. Unabhängig von den früher und später untersuchten Massnahmen für die Entlastung des Dorfkerns muss sie in den nächsten Jahren saniert werden, v.a. die darunter verlaufenden Werkleitungen. Dabei müssen die einschlägigen Normen eingehalten werden, was zu einer geringfügigen Verbreiterung der Strasse führen</p>	Sanierungsbedarf Mühlerainstrasse

9 Die Verkehrserhebung 2020 wurde im Sommer durchgeführt. Die Einordnung in die langjährige Messreihe der Dauerzählstellen hat ergeben, dass zu diesem Zeitpunkt kein «Corona-Effekt» zu beobachten war.

10 Klasse B = Bauvorhaben der 2. Priorität (Ersatzprojekte);

könnte. Die Mühlrainstrasse spielt bei kurzzeitigen Sperrungen des Dorfker-
nes während Veranstaltungen eine wichtige Rolle.

Auf dem Gemeindegebiet Bad Ragaz gab es zwischen 2013 und 2017 ins-
gesamt 138 Unfälle, wobei niemand getötet wurde, jedoch 9 schwer und 38
Personen leicht verletzt wurden. Dies entspricht im Mittel 1.2 Verunfallten
pro Jahr und 1'000 Personen¹¹. Diese Zahl ist tiefer als der Durchschnitt (1.6)
und der Median (1.53) aller Agglomerationsgemeinden in der Schweiz.

Geringes Unfallge-
sehen

Die Unfallauswertung 2013-2017 zeigt sechs Orte, an denen drei oder mehr
Unfälle registriert wurden. Sie finden sich alle ausserhalb des eigentlichen
Siedlungsgebiets: bei der westlichen Autobahnein-/ausfahrt Bad Ragaz,
beim Kreisel Sarganser-/Rheinaustrasse (St. Leonhard), beim Kreisel Mai-
enfelder-/Kantonsstrasse nahe dem Anschluss Maienfeld, bei der Kreuzung
Sarganserstrasse/Scadons sowie in der engen Kurve auf der Wartenstein-
/Pfäferserstrasse Richtung Pfäfers. Die Häufung von Unfällen auf der Va-
lenserstrasse ist aufgrund der Eröffnung der Taminabrücke und der gleich-
zeitigen Sperrung der Valenserstrasse ab Bad Ragaz nicht mehr relevant.
Eigentliche Unfallschwerpunkte gemäss der schweizerischen Norm SN 641
724 sind in Bad Ragaz keine zu finden.

Sechs Orte mit drei
oder mehr re-
gistrierten Unfällen;
keine Unfallschwer-
punkte

Stärken	Schwächen
Sehr gute MIV-Erreichbarkeit (Lage, zwei Au- tobahnanschlüsse)	Durchgangsverkehr im Dorfkern
Keine grösseren Kapazitätsprobleme	Keine angepasste Strassenraumgestaltung Dorfkern (Kantonsstrasse)
Keine Unfallschwerpunkte gem. SN 641 724	Teilweise Quartierfremder Verkehr St. Leon- hard-/Scadonsstrasse bzw. Sand-/ Seestrasse
	Sechs Orte mit drei oder mehr registrierten Unfällen (2013 – 2017)
	Kleinere Sicherheitsdefizite auf der Pfäfer- serstrasse beim Tunnel Talstation Warten- steinbahn
	Sanierungsbedarf Werkleitungen Mühler- ainstrasse

3.7 Ruhender Verkehr

Das Parkierungsreglement (2001) regelt das Parkieren auf öffentlichem
Grund. Gemäss Reglement sind örtliche und zeitliche Beschränkungen der
öffentlichen Parkplätze sowie eine Gebührenerhebung möglich. Für Anwoh-
ner und Berufstätige im bezeichneten Gebiet gibt es die Möglichkeit einer
gebührenpflichtigen Parkkarte für das Dauerparkieren. Im Jahr 2013 wurde
an der Bahnhofstrasse, Kirchgasse und Fläscherstrasse die Erweiterte
Blaue Zone (EBZ) eingeführt. Sie ermöglicht den direkt Anwohnenden und

Parkierungsregle-
ment ermöglicht
örtliche und zeitli-
che Beschränkun-
gen der öffentli-
chen Parkplätze

¹¹ Ausgewertet in Bezug auf die Präsenzbevölkerung, d.h. der Summe der Einwohner und der
Hälfte der Beschäftigten

Berufstätigen mittels Erwerbes einer Parkkarte unbefristet zu parkieren. Aktuell haben 8 Personen eine Jahreskarte und 13 Personen eine Monatskarte für diese EBZ gelöst¹².

Bad Ragaz verfügt insgesamt über 1'650 öffentliche Parkplätze. Der Grossteil davon ist zeitlich auf eine Stunde begrenzt (Strassenparkplätze) oder monetär bewirtschaftet (CHF 1.-/Stunde bzw. CHF 4 – 5.-/Tag). Insgesamt gibt es 87 Parkplätze in der blauen Zone bzw. EBZ. Die grössten öffentlich zugänglichen Parkplätze sind: Pizolbahn Matells (600 PP), Grand Resort (320 PP), Parkhaus Zentrum (170 PP), Sportplatz Ri-Au (90 PP), Giessenpark (80 PP), Areal Bahnhof (80 PP) und Sporthalle Badrieb (60 PP). Mit Ausnahme des Sportplatzes Ri-Au sind alle diese Parkplätze monetär, teilweise auch zeitlich bewirtschaftet, wobei die Bewirtschaftung bei der Pizolbahn nur in der Wintersaison aktiv ist.

Grosse Anzahl an Parkplätzen; Grossteil der öffentlichen Parkplätze ist entweder zeitlich auf eine Stunde begrenzt oder bewirtschaftet

Im Dorfkern befinden sich neben dem Parkhaus Zentrum (mit Gebühren, Dauer unbeschränkt) 30 oberirdische Parkplätze (teilweise mit Gebühren, Dauer beschränkt). Die Einfahrt des Parkhauses Zentrum befindet sich nördlich des Dorfkernes. Parkhausbenutzer aus der Gemeinde Pfäfers verkehren zuerst durch den Dorfkern, bevor sie zum Parkhaus gelangen. Die übrigen Parkhausbenutzer gelangen ins Parkhaus, ohne durch den Dorfkern zu fahren. Die Statistik der Jahre 2015 bis 2018 zeigt, dass das Parkhaus Zentrum jährlich von 100'000 bis 115'000 Fahrzeugen benutzt wird. Dies entspricht ca. 300 bis 350 Fahrzeuge pro Tag bzw. 600 bis 700 Ein- und Ausfahrten pro Tag. Über 60% benutzen ein Kurzzeitticket¹³, 30% eine Dauerparkkarte und 6% eine Langzeitkarte. Ein Parkplatz im Parkhaus Zentrum wird täglich durchschnittlich zweimal belegt, was vier Fahrten pro Parkplatz und Tag erzeugt. Die Statistik der Jahre 2016 bis 2018 zeigt, dass pro Jahr zwischen 11'500 und 12'200 Parkvorgänge unter 30 Minuten sind. Das sind ca. 10 % aller Parkvorgänge pro Jahr. Der durchschnittliche Umsatz pro Parkvorgang lag in den Jahren 2016 bis 2018 bei CHF 2.30 bis CHF 2.40¹⁴.

Hohe Verfügbarkeit von öffentlichen Parkplätzen im Dorfzentrum, aber unterschiedliche Auslastung ober- und unterirdische Parkplätze

Für den Dorfkern von Bad Ragaz hat der Gemeinderat ein Parkverbot für alle Strassen erlassen und eingeführt. Dies aufgrund der historisch gewachsenen, kleinräumigen und dichten Strukturen als Kurort im Bereich der Bäderkultur mit Hotel- und Restaurationsbetrieben, welche mehrheitlich (wie im Dorfkern üblich) in geschlossener Bauweise über eine Situierung direkt angrenzend an Strassen und Wegen verfügen. Der Umschwung der Liegenschaften im Dorfkern ist entsprechend klein.

Das Parkplatz-Reglement (1983) regelt den Parkplatzbedarf für Motorfahrzeuge auf privatem Grund. Die Berechnung des Bedarfs an Parkplätzen erfolgt nur anhand der Nutzungsart. In Härtefällen kann von den Richtwerten abgewichen werden. Für jeden fehlenden Parkplatz ist eine Ersatzabgabe

Parkplatz-Reglement

¹² Bezogen auf den Wohn-/Arbeitsort ergibt sich folgende Aufteilung der Parkkarten; Bahnhofstrasse 13, Kirchgasse 5 und Fläscherstrasse 3.

¹³ Kurzzeit kann zwischen 0 Minuten und einem ganzen Tag sein. Es unterscheidet sich zur Dauerparkkarte damit, dass die Gebühr am Automaten entrichtet wird. Die ersten 30 Minuten sind gratis.

¹⁴ Da die ersten 30 Minuten gratis sind und die Gebühren je nach Tageszeit unterschiedlich sind, lassen sich keine Aussagen zur durchschnittlichen Parkdauer ermitteln. Eine solche ist auch nicht im System ermittelbar.

von Fr. 5'000.- zu leisten. Maximalwerte für Parkplätze oder die Berücksichtigung der ÖV-Erschliessungsqualität sind im Reglement nicht vorgesehen.

Eine Beeinträchtigung der Durchfahrt der Quartierstrassen aufgrund der Parkierung über Nacht konnte laut Gemeinde nur vereinzelt festgestellt werden.

Keine Beeinträchtigung Quartierstrassen

Stärken	Schwächen
Parkierungsreglement ermöglicht örtliche und zeitliche Beschränkungen der öffentlichen Parkplätze	Parkplatz-Reglement sieht keine Maximalwerte an Parkplätzen oder die Berücksichtigung der ÖV-Erschliessungsqualität vor
Grossteil der öffentlichen Parkplätze ist entweder zeitlich auf eine Stunde begrenzt oder bewirtschaftet (CHF 1.-/h bzw. CHF 4 – 5.-/d)	Hohe Verfügbarkeit von öffentlichen Parkplätzen im Dorfzentrum, aber unterschiedliche Auslastung ober- und unterirdische Parkplätze

3.8 Laufende Projekte

Sowohl auf Ebene der Gemeinde als auch beim Kanton sind schon Projekte in Planung, welche einige der genannten Schwächen voraussichtlich reduzieren oder ganz eliminieren können. Es ist zu beachten, dass diese Projekte noch vor Beschluss des vorliegenden Verkehrskonzepts gestartet sind und damit teilweise unter anderen Prämissen erarbeitet wurden.

Kommunale Projekte:

- Anbindung Bahnhof an den Dorfkern wird zu Fuss als ungenügend empfunden: Derzeit liegt das Vorprojekt zur Vorprüfung bei der Kantonspolizei. Diese sind kompatibel mit dem hier vorliegenden Konzept.
- Subjektive Sicherheitsdefizite für Fussgängerinnen und Fussgänger in der Kirchgasse: Der Gemeinderat hat die Realisierung einer Begegnungszone beschlossen. Dies ist kompatibel mit dem hier vorliegenden Konzept. Die Bevölkerung hat dieses Projekt und den Kredit anlässlich einer Urnenabstimmung genehmigt.
- Wohn-/ Gewerbequartier nördlich der Eisenbahnlinie vom Rest der Gemeinde abgeschnitten: Eine Unterführung Unterrain ist bereits in Projektierung. Diese ist kompatibel mit dem hier vorliegenden Konzept.
- Schwachstelle Veloverkehr Malver: Neuer Fuss-/ Veloweg entlang Rhein (Projekt Rheinaufweitung Maienfeld/Bad Ragaz). Dieser ist kompatibel mit dem hier vorliegenden Konzept.

Kantonale Projekte:

- Sarganserstrasse Fussgängerschutz (B36.2.001.844); Bauprojekt, Stellungnahme der Gemeinde nach Art. 35 Strassengesetz im Herbst 2020 eingereicht.
- Sarganserstrasse Lärmschutzwand Ochsenbrunnen (B36.7.036.001.150); Vorprojekt, Stellungnahme im Kontext mit Projekt Fussgängerschutz im Herbst 2020 eingereicht.

Gerade bei den beiden vorliegenden Projekten auf der Sarganserstrasse lässt sich feststellen, dass aufgrund der bereits mehrjährigen Bearbeitungsdauer und stark fortgeschrittenem Projektstand beim Kanton St.Gallen nicht

Wiedererwägung Sarganserstrasse

alle Ansprüche, die sich aus dem neuen vorliegenden Konzept ergeben, berücksichtigt sind. Ursprung des Projekts war das Begehren der Gemeinde Bad Ragaz den Fussgängerschutz zu verbessern. Die Gemeinde hat im Wissen des damaligen Begehrens im Herbst 2020 beim Kanton eine Wiedererwägung der Projekte unter Berücksichtigung der im Folgenden beschlossenen Ziele und Strategien beantragt.

Weitere (Sanierungs-)Projekte sind beim Kanton in Projektierung (u.a. Stützbauwerk Valurrank), diese haben jedoch keine verkehrliche Wirkung, weswegen sie hier nicht im Detail beschrieben sind.

Weitere Sanierungsprojekte ohne Wirkung auf den Verkehr

3.9 Fazit

In der Situationsanalyse wurden alle Stärken und Schwächen beschrieben – dabei wurde insbesondere auch der Input aus den öffentlichen Foren berücksichtigt. Die zusammenfassende Karte ist im Anhang A5 dargestellt. Aus Sicht der Gemeinde und des Kantons ergeben sich daraus die im Folgenden zusammengefassten zentralen Herausforderungen, die im Rahmen des Verkehrskonzepts angegangen werden sollen.

Der Wert des Dorfkernes mit den schützenswerten Bauten, den Plätzen sowie Läden, Gastronomie und Hotellerie kommt nicht voll zum Tragen. Verbesserungsfähig sind die Aufenthaltsqualität und die Quermöglichkeiten im Dorfkern sowie die Vernetzung mit dem Bahnhofgebiet und dem Kurpark für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Besucherinnen und Besucher.

Potenzial
Dorfkern

Grundsätzlich weist Bad Ragaz aufgrund der Kleinräumigkeit ein bedeutendes Fussverkehrspotenzial auf. Viele Ziele in der Gemeinde sind gut zu Fuss erreichbar, so beispielsweise der Bahnhof, der Dorfkern oder das Naherholungsgebiet Giessenpark. Ein gewisses Potenzial zur Verlagerung von MIV-Fahrten hin zum Fussverkehr ist vorhanden.

Potenzial
Fussverkehr

Grundsätzlich weist das Dorfgebiet aufgrund der Kleinräumigkeit und Topografie ein bedeutendes Veloverkehrspotenzial auf. Alle Ziele im Dorfgebiet sind gut mit dem Velo erreichbar. Potenzial zur Verlagerung von MIV auf Velo-Fahrten ist vorhanden. Aufgrund der teilweise nicht optimalen Veloinfrastruktur wird dieses Potenzial nicht ausgeschöpft.

Potenzial
Veloverkehr

Bad Ragaz ist mit dem Schienenverkehr gut erschlossen. Diese gute Ausgangslage für den öffentlichen Verkehr wird heute insbesondere im Pendlerverkehr noch zu wenig genutzt. Die bestehenden ÖV-Erschliessungslücken und die grosse Attraktivität und Affinität zur Nutzung des eigenen Autos lassen den ÖV wenig attraktiv erscheinen.

Potenzial ÖV

Attraktive Bedingungen für den MIV und die grosse private wie öffentliche Parkplatz-Verfügbarkeit ist es attraktiv, Wege mit dem Auto zurückzulegen, was wiederum das ÖV-/Velopotenzial einschränkt.

Nutzung MIV
sehr attraktiv

4. Ziele

4.1 Übergeordnete Ziele des Kantons

Bad Ragaz wird im kantonalen Raumkonzept dem Raumtyp «Landschaft mit kompakten Siedlungen» zugeordnet¹⁵. Das Raumkonzept macht folgende strategische Kernaussagen für die Entwicklung dieser «Landschaften mit kompakten Siedlungen»:

- Zersiedlung eindämmen durch klare Abgrenzung zwischen Dorfstrukturen und Kulturlandschaft
- Siedlungsentwicklung ermöglichen, aber konzentriert an verkehrlich gut erschlossenen Standorten
- Regionale ÖV-Angebote ausbauen und Anbindung an Zentren optimieren
- Dorfkerne aufwerten

Für Tourismusgebiete, die dem Raumtyp überlagert werden und in Bad Ragaz vorkommen, bestehen zusätzlich folgende strategische Kernaussagen:

- Vorhandene Nutzungen landschaftsverträglich gestalten und touristisch stärker in Wert setzen
- Bestehende Gebäudesubstanz erneuern und landschaftsverträglich entwickeln
- Öffentliche Verkehrserschliessung von Tourismusorten ausbauen

Darüber hinaus legte der Kanton in der Gesamtverkehrsstrategie (GVS SG) seine Ziele für die Verkehrsentwicklung fest. Diese sind als Rahmen für die kommunalen Zielsetzungen zu berücksichtigen.

Die GVS SG formuliert – abgeleitet aus den in der Kantonsverfassung verankerten Prinzipien einer nachhaltigen Mobilität – folgende vier Oberziele:

Kantonale Gesamtverkehrsstrategie

— **Erreichbar**

Sicherstellung der inner- und ausserkantonalen Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit innerhalb des Kantons und insbesondere der urbanen Verdichtungsräume wird auf dem heutigen Niveau sichergestellt. Die Erreichbarkeit nach aussen, insbesondere in Richtung Zürich und München, wird verbessert. Zur Erreichbarkeit tragen alle miteinander optimal vernetzten Verkehrsmittel bei.

— **Ökologisch**

Reduktion des Energie- und Ressourcenverbrauchs sowie der Belastung von Bevölkerung und Umwelt

Die verkehrsbedingte Belastung von Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie der Ressourcenverbrauch pro Kopf vermindern sich gegenüber heute.

¹⁵ Neben den «Landschaften mit kompakten Siedlungen» sind im Richtplan des Kantons St.Gallen auch «urbane Verdichtungsräume», «Kultur- und Agrarlandschaften» und «Naturlandschaften» als Raumtypen ausgewiesen.

— **Solidarisch und sicher**

Berücksichtigung der Sicherheit und der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden

Die Bedürfnisse aller Personen, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, werden angemessen berücksichtigt. Die Verkehrssicherheit wird gegenüber heute erhöht.

— **Finanzierbar und wirtschaftlich**

Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des staatlichen Mitteleinsatzes und Sicherstellung der Finanzierbarkeit des Verkehrs

Die langfristige Finanzierbarkeit des Gesamtverkehrssystems wird sichergestellt. Der gesamtwirtschaftliche Nutzen des kantonalen Finanzeinsatzes muss weiter erhöht werden.

Die Oberziele werden in der GVS SG in Bezug auf die heutigen Herausforderungen weiter konkretisiert. Wichtig für das Verkehrskonzept Bad Ragaz sind folgende für den Gesamtkanton gültigen Aussagen:

- Ausrichtung des Verkehrsangebots auf eine konzentrierte Siedlungsentwicklung resp. konzentrierte Siedlungsentwicklung an gut mit ÖV erschlossenen Lagen
- Abwicklung Mehr-/Neuverkehr mit ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr
- Berücksichtigung aller Verkehrsmittel: Nutzung der spezifischen Vorteile ohne gegenseitiges Auspielen
- Effiziente Nutzung bestehender Verkehrsinfrastrukturen vor einer Angebotserweiterung
- Bei der Gestaltung des Strassenraums im bebauten Raum haben die Bedürfnisse des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs Priorität
- Das Parkierungsangebot ist auf die Kapazitäten des Strassennetzes sowie auf die alternativen Verkehrsangebote auszurichten
- Deckung der Verkehrskosten vermehrt nach Verursacher- und Nutznießerprinzip
- Erweiterung Angebot nur bei Bedarfsnachweis, Prüfung verkehrsträgerübergreifender Alternativen, Zweckmässigkeit und gesicherter Finanzierung
- Priorisierung von verkehrlichen Vorhaben nach ihrer Wirtschaftlichkeit

Darüber hinaus werden für die Region Sarganserland-Werdenberg folgende strategischen Stossrichtungen benannt (Auswahl):

- Optimierung und Ausbau der Infrastrukturen für den kombinierten Verkehr, v.a. an den Bahnhöfen
- Verbesserung des Images von ÖV und FVV und Schaffung einer höheren Akzeptanz
- Optimierung der gesamtverkehrlichen Erschliessung touristischer Gebiete
- Prüfung einer optimierten ÖV-Feinerschliessung von Siedlungsgebieten

4.2 Kommunale Ziele der Siedlungsentwicklung

Abgeleitet aus den im Kapitel 2 formulierten Grundsätzen, den Vorgaben des Kantons sowie den Entwicklungsvorstellungen der Bevölkerung und der Gemeinde werden folgende Ziele für die Siedlungsentwicklung in Bad Ragaz festgelegt:

- S1. Für die verschiedenen Generationen soll ein vielfältiges Wohn- und Freizeitangebot bestehen. Altersgerechter Wohnraum sorgt dafür, dass Ein- und Mehrfamilienhäuser für junge Familien verfügbar bleiben.
- S2. Die Qualität des Wohnumfeldes und Freiraumangebots soll erhalten und punktuell verbessert werden.
- S3. Die Innenentwicklung soll ortsverträglich erfolgen und wichtige Freiflächen sollen erhalten bleiben. Der Charakter als "Dorf" soll gewahrt werden.
- S4. Die Siedlungsentwicklung soll primär im Gebiet Unterrain stattfinden. Eine massvolle Siedlungsentwicklung an peripheren Lagen soll jedoch weiterhin möglich sein. Es soll bedarfsgerecht Land eingezont und die Entwicklung auf die Verkehrsinfrastruktur abgestimmt werden.
- S5. Die Entwicklungsmöglichkeiten für das lokale Gewerbe und die Industrie sollen erhalten bleiben.

Die Ziele müssen im Rahmen der Ortsplanungsrevision durch den Gemeinderat vertieft respektive ergänzt werden.

4.3 Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung

Abgestimmt auf die Grundsätze, die Ziele der Siedlungsentwicklung und basierend auf den Erkenntnissen der Analyse sowie den Vorgaben des Kantons und den Entwicklungsvorstellungen der Bevölkerung resp. der Gemeinde werden die Ziele der Verkehrsentwicklung festgelegt:

Herleitung und Abstimmung mit anderen Planungen

- V1. Der Anteil am Modalsplit des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs soll erhöht werden. Insbesondere der Neuverkehr wird mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr abgewickelt.
- V2. Die Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Strassenraum soll erhöht werden. Insbesondere sollen die Bedürfnisse von Fussgängern und Velofahrenden besser berücksichtigt werden.
- V3. Die wichtigen Orte der Gemeinde und die Quartiere sollen besser erschlossen und vernetzt werden. Insbesondere ist die Erschliessung der Wohngebiete mit dem ÖV und zu Fuss resp. mit dem Velo zu verbessern.
- 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.
- V5. Der ortsfremde Verkehr soll auf überregionale Achsen gelenkt werden.
- V6. Die verkehrsbedingten Umweltbelastungen sollen minimiert werden (Lärm, Luft, Bodenverbrauch).

5. Strategien

Die Strategien zeigen auf, wie die in Kapitel 4.3 formulierten Ziele der Verkehrsentwicklung (V1-V6) erreicht werden sollen, aber noch ohne konkrete Massnahmen zu formulieren. Die Strategien dienen dazu, im nächsten Schritt geeignete Massnahmen abzuleiten.

Strategie					
<p>A. Verbesserung Aufenthaltsqualität Dorfkern</p> <p>Die Nutzungsvielfalt und Aufenthaltsqualität im Dorfkern soll erhalten bleiben und identitätsstiftend weiterentwickelt werden. Im Strassenraum sollen die Bedürfnisse der verschiedenen Anspruchsgruppen berücksichtigt werden. Autos, Velos, öffentliche Verkehrsmittel und Fussgänger sollen nebeneinander Platz finden. Die Anforderungen der Anwohner, des Gewerbes und der Gastrobetriebe sind gleichermassen zu berücksichtigen. Die Lage und Anzahl der öffentlichen Parkplätze sollen optimiert werden.</p>	V1	V2	V4		
<p>B. Verbesserung Aufenthaltsqualität und Sicherheit Sarganser- und Maienfelderstrasse</p> <p>Die Trennwirkung der Sarganser- und Maienfelderstrasse soll reduziert werden, entweder durch eine Temporeduktion und/oder durch eine andere Aufteilung des Strassenraums. Den Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs soll mehr Beachtung geschenkt werden. Dabei sind auch die Anforderungen des Kantons zu berücksichtigen.</p>	V1	V2	V3	V6	
<p>C. Gezielte Lenkung des übergeordneten Verkehrs</p> <p>Der Verkehr, der ohne Ziel oder Quelle durch Bad Ragaz verkehrt, soll gezielt über die Hauptachsen gelenkt und siedlungsverträglich abgewickelt werden. Er ist nach Möglichkeit aus dem Dorfkern und den Wohnquartieren fern zu halten. Dies gilt im besonderen Masse auch für den Schwerverkehr.</p>	V2	V5	V6		
<p>D. Verbesserte Vernetzung Bahnhof mit dem Dorfkern</p> <p>Über die Strassenraumgestaltung, bauliche Aufwertung und Begrünung entlang der Bahnhofstrasse, der Fläscherstrasse und der Kirchgasse sowie durch zukunftsgerichtete Verkehrslösungen soll der Bahnhof besser mit dem Dorfkern vernetzt werden.</p>	V1	V2	V3	V6	
<p>E. Bahnhof als Empfangsadresse von Bad Ragaz aufwerten</p> <p>Rund um den Bahnhof soll die Aufenthaltsqualität verbessert werden, etwa durch eine ortsbauliche Aufwertung und geschickte Lenkung aller Verkehrsteilnehmenden. Reisende sollen sich willkommen fühlen und sich sofort zurechtfinden.</p>	V1	V2	V6		

Strategie

F. Ortseinfahrten als Einfallsachsen von Bad Ragaz aufwerten V1 V2

Dort wo die Hauptachsen auf das Siedlungsgebiet treffen, soll der Strassenraum sorgfältig und sicher gestaltet werden. Den Autofahrenden soll bewusst werden, dass sie sich auf einer von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen benutzten Strasse bewegen.



G. Verbesserung Aufenthaltsqualität und Sicherheit in den Quartieren

V1 V2 V3 V6

Die Abwicklung des Verkehrs zu Naherholungsgebieten soll siedlungsverträglich und sicher erfolgen, quartierfremder Verkehr soll auf Hauptverkehrsachsen gelenkt werden.



H. Parkplatzbedarf auf ÖV-Erschliessungsqualität abstimmen

V1 V4

Die Bemessung des Parkplatzbedarfs soll die Erschliessungsqualität mit dem ÖV berücksichtigen.



I. Parkplatzbewirtschaftung optimieren

V4

Für alle Nutzergruppen sollen am richtigen Ort die notwendigen öffentlichen Parkplätze zur Verfügung stehen. Die Kosten werden von den Verursachern getragen.



J. Verbesserung Erschliessung Dorfkern mit dem Velo

V1 V6

Bei den Geschäften im Dorfkern sollen mehr attraktive Veloabstellplätze realisiert werden.



K. Verbesserung Erschliessung Wohngebiete mit dem ÖV

V1 V3

Eine verkehrliche Grundversorgung ist für die gesamte Bevölkerung zu gewährleisten. Dies betrifft insbesondere die Erschliessungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Einerseits soll die ÖV-Erschliessung der peripheren Quartiere verbessert werden. Andererseits ist die Abstimmung des Busnetzes mit dem Fern- und Regionalverkehr zu optimieren.



Strategie				
<p>L. Verbesserung Erschliessung Wohngebiete zu Fuss und mit dem Velo</p> <p>Die bestehenden Wohngebiete sollen mit dem Zentrum sowie mit dem Bahnhof über attraktive und sichere Fuss- und Veloverbindungen verbunden sein.</p>	V1	V3	V6	
				
<p>M. Siedlungsentwicklungsgebiete mit dem ÖV erschliessen</p> <p>Bei der Entwicklung von neuen Wohngebieten soll darauf geachtet werden, dass diese von Beginn an gut mit dem ÖV erschlossen sind. Das Angebot an neuen privaten Parkplätzen ist auf eine erhöhte Nutzung von ÖV auszurichten.</p>	V1	V3	V4	V6
				
<p>N. Siedlungsentwicklungsgebiete mit dem Fuss- und Veloverkehr erschliessen</p> <p>Bei der Entwicklung von neuen Wohngebieten soll darauf geachtet werden, dass diese von Beginn an zu Fuss und mit dem Velo gut erschlossen sind und der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt wird.</p>	V1	V3	V4	V6
				
<p>O. Verbesserte Erschliessung Naherholungsgebiete mit dem ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr</p> <p>Publikumsintensive Nutzungen sind bedürfnisgerecht mit dem ÖV zu erschliessen und sollen zu Fuss und mit dem Velo auf attraktiven Wegen gut erreichbar sein. Dies beinhaltet auch eine aktive Bewirtschaftung der dazugehörigen Parkplätze.</p>	V1	V3	V4	
				
<p>P. Ausbau der intermodalen Angebote</p> <p>Die Infrastruktur, die einen einfachen und niederschweligen Umstieg zwischen verschiedenen Angeboten ermöglichen (z.B. B+R-Anlagen, Sharing-Angebote, etc.), sollen ausgebaut werden.</p>	V1	V4		
				
<p>Q. Sensibilisierung und Information</p> <p>Bewohnerinnen, Bewohner, Arbeitnehmende und Gäste sollen auf ihr Mobilitätsverhalten sensibilisiert und über mögliche Alternativen informiert werden.</p>	V1	V6		
				

6. Massnahmen

Zur Behebung der genannten Schwachstellen und zur Erreichung der definierten Ziele wurden in den Foren mit der Bevölkerung und unter Beteiligung der Fachexperten verschiedene Massnahmen entwickelt, welche dazu dienen, die Strategien umzusetzen. Diese wurden im Anschluss gemäss dem einleitend beschriebenen Mitwirkungsprozess fachlich anhand der Ziele und der Strategien sowie auch politisch geprüft und vom Gemeinderat festgesetzt. Massnahmenideen, die in den Foren aufgenommen und geprüft wurden, aber nicht zur Umsetzung kommen, sind im Anhang A2 beschrieben.

Massnahmen zur Umsetzung der Strategien

Die Massnahmen sind nach verschiedenen Aspekten gegliedert:

- **(Strassen-)Eigentümer resp. Zuständigkeit:** Projekte, die in Federführung der Gemeinde umgesetzt werden, sind als «kommunale» Massnahmen bezeichnet. Projekte auf Kantonsstrassen, für die der Lead beim Kanton liegt, werden kantonale Massnahmen genannt, es handelt sich hierbei primär um Massnahmen zur Entlastung des Dorfkerns und zur siedlungsverträglichen und sicheren Verkehrsabwicklung auf der Sarganser- resp. Maienfelderstrasse. Aber auch bei kommunalen Massnahmen hat der Kanton je nach Art der Massnahme und Verfahren eine Mitsprache oder die Verfügungsgewalt inne, beispielsweise bei der Genehmigung von Signalisationsänderungen (z.B. Tempo 30-Zonen) auf dem Strassennetz der Gemeinde oder auch bei den ÖV-Massnahmen.
- **Verkehrsmittel:** Die kommunalen Massnahmen sind unterteilt nach FVV, ÖV, MIV, Parkierung (P) und Gesamtverkehr (GV). Die kantonalen Massnahmen betreffen alle primär den MIV, haben aber auch wichtige Auswirkungen auf alle anderen Verkehrsmittel.

Unterscheidung der Massnahmen

Die kommunalen Massnahmen sind in Kapitel 6.2 nach Verkehrsmittel zusammengefasst. Die Massnahmen unter Federführung des Kantons sind in Kapitel 6.3 dokumentiert. Weitere Details zu sämtlichen Massnahmen finden sich unter Verweis der jeweiligen Nummer in den Massnahmenblättern im Anhang A1.

Kurze Beschreibung im Bericht, Details im Anhang

Die untersuchten Varianten zur Entlastung des Dorfkerns und die aus dem Variantenvergleich hervorgehende Bestvariante sind vorab in Kapitel 6.1 beschrieben. Diese gehören zu den kantonalen Massnahmen, da die Strasse durch den Dorfkern resp. die Pfäferserstrasse heute eine Kantonsstrasse ist und damit der Kanton zuständig ist für allfällige Anpassungen.

Entlastung Dorfkern als kantonale Massnahmen

6.1 Entlastung Dorfkern

Untersuchte Varianten

Die Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität im Dorfkern durch den (Durchgangs-)Verkehr wird von den Forumsteilnehmenden und vom Gemeinderat als das grösste Problem in Bad Ragaz wahrgenommen. Nicht umsonst werden seit Jahren Umfahrungsvarianten untersucht. Auch im vorliegenden Verkehrskonzept kommt der Lösung dieses Problems einen hohen Stellenwert zu – neu aber in Abstimmung mit den Grundsätzen und Zielen gemäss Kapitel 2 und 4.

Verschiedene Varianten zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Dorfkern untersucht

Diese Grundsätze und Ziele wurden im Rahmen des Mitwirkungsprozesses mit der interessierten Öffentlichkeit entwickelt und vom Gemeinderat verabschiedet und sind neben den Vorgaben des Kantons die zentrale Leitlinie für die Bestimmung der Bestvariante. Die Beurteilung, welche Variante die kommunalen und kantonalen Ziele am besten erfüllt, ist eine Facharbeit und nicht Gegenstand des Mitwirkungsprozesses. Der auf den Ergebnissen des Variantenvergleichs basierende Entscheid zur Bestvariante ist Aufgabe des Gemeinderats in Abstimmung mit dem Kanton. Der Variantenvergleich wird zuhanden der interessierten Öffentlichkeit aber transparent dargelegt und der Entscheid von Gemeinde und Kanton im vorliegenden Kapitel begründet.

Entscheidungskompetenzen

Aus dem beschriebenen Mitwirkungsprozess wurden knapp 30 Ideen und Vorschläge für die Entlastung des Dorfkerns gesammelt und gemäss der folgenden Tabelle in vier thematisch ähnlichen Gruppen zusammengefasst: Die erste Gruppe umfasst Optimierungsmassnahmen im Bestand und nur kleinere bauliche Anpassungen resp. Umgestaltung von bestehenden Strassen. Die zweite Gruppe umfasst Varianten, welche einen anderen Betrieb resp. eine andere Steuerung im bestehenden Strassennetz vorsehen. Die dritte Gruppe beinhaltet alle Ideen für eine Umfahrung nahe dem Dorfkern und die vierte und letzte Gruppe die weiträumigen Umfahrungsvarianten.

Gesammelte Massnahmen aus 3. Forum

1) Varianten im Bestand	2) Varianten Steuerung / Betrieb
Begegnungszone im Dorfkern	Einbahnregime 1: Dorfkern nur südwärts, Mühlerainstrasse nur nordwärts befahrbar
Tempo 30 im Dorfkern	Einbahnverkehr 2: Dorfkern nur nordwärts, Mühlerainstrasse nur südwärts befahrbar
«Shared Space» im Dorfkern	Zweirichtungsverkehr Mühlerainstrasse mit Ampel (ohne Sperrung Dorfkern)
Umgestaltung Dorfkern (ohne Temporeduktion)	Zweirichtungsverkehr Mühlerainstrasse mit Ampel und Sperrung Dorfkern
3) Umfahrungsvarianten nahe Dorfkern	4) Weiter entfernte Umfahrungsvarianten
Ausbau Mühlerainstrasse (ohne Sperrung Dorfkern)	Grossräumige Umfahrung Rosenbergli mit Tunnel Schlossrank (ohne Sperrung Dorfkern)
Ausbau Mühlerainstrasse mit Sperrung Dorfkern	Grossräumige Umfahrung Rosenbergli mit Tunnel Schlossrank und Sperrung Dorfkern
Tunnel Wartensteinstrasse – Hans-Albrecht-Strasse (ohne Sperrung Dorfkern)	Grossräumige Umfahrung Rosenbergli mit offener Linienführung (ohne Sperrung Dorfkern)

Alle am 3. Forum genannte Varianten, gegliedert in vier thematische Gruppen

Tunnel Wartensteinstrasse – Hans-Albrecht-Strasse mit Sperrung Dorfkern	Grossräumige Umfahrung Rosenbergli mit offener Linienführung und Sperrung Dorfkern
Tunnel Kurpark kurz (ohne Sperrung Dorfkern)	Ausbau Sarellistrasse (ohne Sperrung Dorfkern)
Tunnel Kurpark kurz mit Sperrung Dorfkern	Ausbau Sarellistrasse mit Sperrung Dorfkern
Tunnel Kurpark lang (ohne Sperrung Dorfkern)	Grossräumige Umfahrung Rosenbergli mit Tunnel Schlossrank (ohne Sperrung Dorfkern)
Tunnel Kurpark lang mit Sperrung Dorfkern	
Tunnel Kurpark lang mit Tiefgarage unter Kurpark (ohne Sperrung Dorfkern)	
Tunnel Kurpark lang mit Tiefgarage unter Kurpark mit Sperrung Dorfkern	

Auch aus fachlicher Sicht ist wichtig, dass ein möglichst breites Variantenspektrum unvoreingenommen untersucht wird, um die Wirkungen verschiedener Lösungsansätze in der vollen Breite ermitteln und abwägen zu können. Entsprechend wird von jeder Gruppe mindestens eine repräsentative Variante untersucht, gestützt auf den Mitwirkungsprozess auch zum früher abgelehnten Projekt der nahen Umfahrung Mühlerain. Diese war im Variantenvergleich aus dem Jahr 2012 aus fachlicher Sicht am besten geeignet, das Problem mit einem adäquaten Kosten-Nutzen-Verhältnis zu beheben¹⁶.

Breites Variantenspektrum untersucht inkl. bisherigen Varianten

Genauso gehören dazu aber auch die in den Diskussionen immer wieder erwähnten Rosenbergli-Varianten als auch die vor rund 20 Jahren präferierte Variante mit einem Tunnel unter dem Kurpark sowie Varianten mit vergleichsweise kleineren baulichen Eingriffen. In einer ersten groben Abschätzung wurde aus fachlicher Sicht beurteilt, welche der Varianten innerhalb einer Gruppe die beste Zielerreichung haben und wurden so bestimmt, die ganze Gruppe zu repräsentieren.

Grobbeurteilung zur Reduktion der Anzahl Varianten

Grundsätzlich kann die Entlastung des Dorfkerns auf zwei Arten erreicht werden: Entweder es wird die Anzahl der Fahrzeuge reduziert, die durch den Dorfkern fahren, und/oder deren Geschwindigkeit wird gesenkt. Beides führt zur gewünschten Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Die sechs repräsentativen Varianten setzen sich aus diesen beiden Elementen zusammen:

Entlastung durch Geschwindigkeitsreduktion oder Verkehrsverlagerung

1. Niedriggeschwindigkeitszone im Dorfkern (Optimierung im Bestand):

In der Nutzungsstrategie Dorfkern wird die Einrichtung einer Zone mit reduzierter Geschwindigkeit zwischen Bartholomé- und Bernard-Simon-Platz empfohlen. In einer Tempo-30-Zone darf maximal 30 km/h gefahren werden und die Fahrzeuge haben Vortritt. Alternativ könnte eine Niedriggeschwindigkeitszone auch mit einer Begegnungszone umgesetzt werden, in welcher maximal 20 km/h gefahren werden dürfte und die Fussgänger und Fussgängerinnen Vortritt hätten. Zusätzlich wird der Abschnitt neu gestaltet. Der Vorteil einer Niedriggeschwindigkeitszone liegt in den

16 Siehe Bericht «Variantenvergleich Verkehrsentslastung Bad Ragaz. Schlussbericht 22.06.12»

vergleichsweise tiefen Investitionskosten und der kurzen Bauzeit, dafür bleibt die Anzahl der durchfahrenden Fahrzeuge in etwa gleich hoch.

2. **Einbahnregime** (Anpassung Steuerung und Betrieb): Im dritten Forum wurde u.a. vorgeschlagen, ein Einbahnregime einzuführen. Dabei würde man in Richtung Süden durch den Dorfkern und in Richtung Norden durch die Mühlerainstrasse fahren. Dieses Verkehrsregime benötigt tiefere Investitionskosten als der Gegenrichtungsverkehr in der Mühlerainstrasse, da die Strasse weniger stark verbreitert werden muss. Die Anzahl der Fahrzeuge, die den Dorfkern durchquert, könnte so in etwa halbiert werden. Die Wirkung wird mit einer reduzierten Geschwindigkeit auf beiden Achsen und einer Umgestaltung des Dorfkerns verstärkt.
3. **Ausbau Mühlerainstrasse** (Dorfkernnahe Umfahrung, ohne Tunnel): Die Variante aus der Abstimmung vom 17. Mai 2017 wird als eine Möglichkeit zur Entlastung des Dorfkerns nochmals mitbeurteilt. Sie war gemessen an den Kriterien des kantonalen Strassenbauprogramms die Bestvariante in früheren Untersuchungen. Auch in dieser Variante wird für den verbleibenden Verkehr im Dorfkern eine Niedriggeschwindigkeitszone eingeführt und die Durchfahrt gestalterisch aufgewertet. Die Durchfahrtsstrasse würde dann zu einer Gemeindestrasse.¹⁷
4. **Grossräumige Umfahrung Rosenbergli mit Sperrung Pfäferserstrasse**: Schon lange wird von einer Interessengruppe eine grossräumige Umfahrung von Bad Ragaz Richtung Pfäfers gefordert. Eine solche wird im Variantenvergleich mit einer offenen Linienführung berücksichtigt¹⁸. Die Entlastungswirkung im Dorfkern kann maximiert werden, wenn die Pfäferserstrasse beim Dorfausgang (Höhe Parkplatz Grand Resort) gesperrt und das Tempo im Dorfkern reduziert sowie der Strassenraum umgestaltet wird. Sämtliche Fahrten von/nach Pfäfers würden dann nur über diese neue Umfahrung führen, was zu Umwegfahrten, aber gleichzeitig auch einer höheren Entlastung des Dorfkerns führen wird.
5. **Grossräumige Umfahrung Rosenbergli ohne Sperrung Pfäferserstrasse**: In dieser Variante wird davon ausgegangen, dass das Verkehrsregime im Dorfkern wie bisher bleibt und es keine Sperrungen nach Pfäfers gibt. Die Durchfahrt durch den Dorfkern würde aber umgestaltet und die Geschwindigkeit gesenkt.
6. **Tunnel Kurpark lang** (Dorfkernnahe Umfahrung, mit Tunnel): Der lange Kurparktunnel wurde vor dem geplanten Projekt Mühlerainstrasse bereits als mögliche Variante gehandelt. Sie stiess von allen Umfahrungen nahe dem Dorfkern trotz hohen Investitionskosten auf die grösste Akzeptanz, weil die Tunnelportale ausserhalb des Dorfkernes zu liegen kommen. Damit die Entlastung im Dorfkern möglichst gross ist, wird als flankierende Massnahme beim Dorfausgang die Pfäferserstrasse für die Durchfahrt

17 Diese Variante ist analog zur Variante der Volksabstimmung 2017, aber nicht analog der Mühlerain-Variante, die 2012 vom Kanton in der Zweckmässigkeitsbeurteilung untersucht wurde (dort wurde von einer Sperrung des Dorfkerns ausgegangen)

18 Der Bau eines Tunnels würde zu grösseren Investitionskosten führen und sich demnach nur rechtfertigen, wenn der Nutzen der offen geführten Umfahrung viel grösser ist als die Investitionskosten.

für die Durchfahrt gesperrt. Die Fahrt von/nach Pfäfers könnte also nur noch via Kurparktunnel erfolgen. Auch in dieser Variante wird für den verbleibenden Verkehr im Dorfkern eine Niedriggeschwindigkeitszone eingeführt und eine Umgestaltung vorgenommen.

Diese sechs untersuchten Varianten sind in der folgenden Abbildung 17 dargestellt. Dabei ist auch gekennzeichnet, welche Strasse welchen Eigentümer hätte und welche Geschwindigkeiten signalisiert würden.

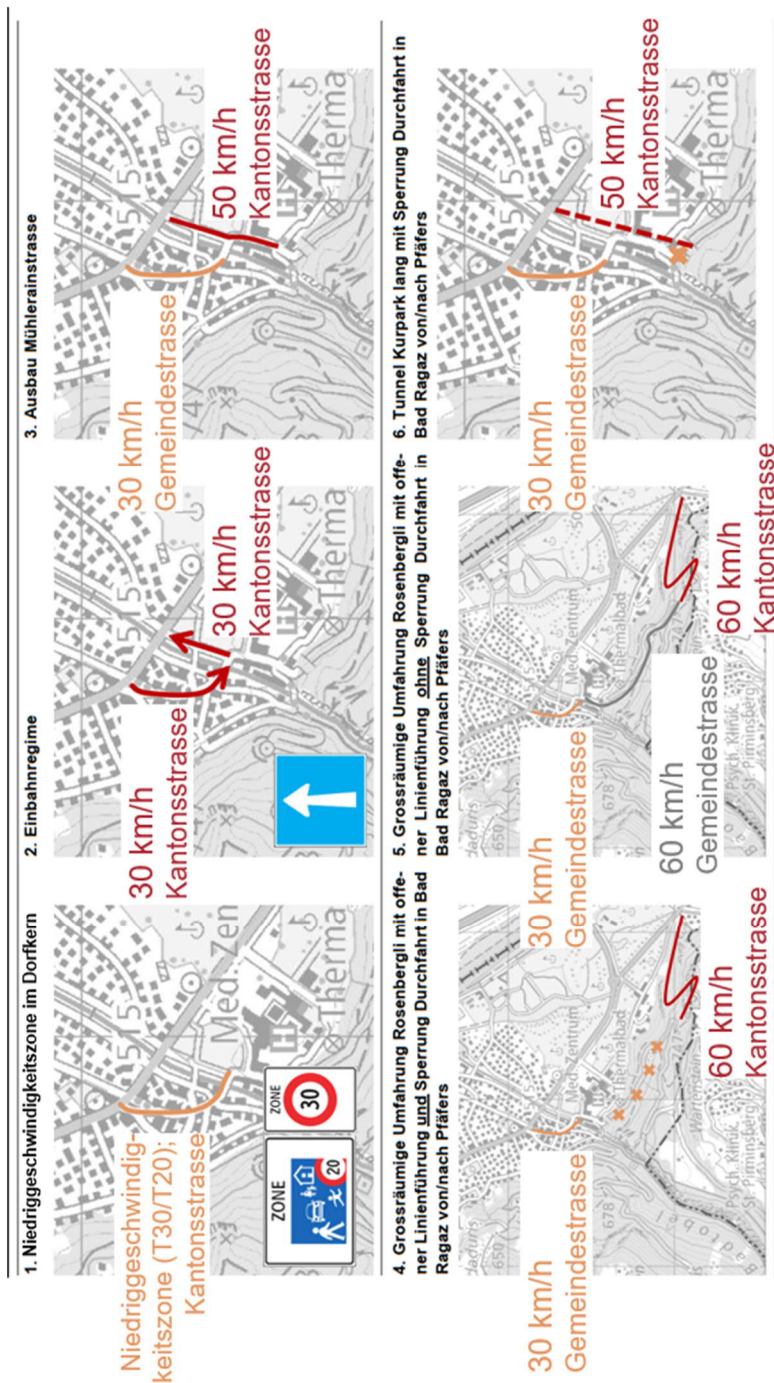


Abbildung 17: Untersuchte Varianten zur Entlastung des Dorfkerns (für die Bewertung musste in der Niedriggeschwindigkeitszone Dorfkern eine Annahme über die signalisierte Geschwindigkeit getroffen werden, diese ist jedoch noch nicht abschliessend bestimmt und Gegenstand der weiteren Vertiefung)

Die Wahl der zu untersuchenden Varianten sowie der Bestvariante ist unabhängig von den in Kapitel 3.6 genannten kleineren Sicherheitsdefiziten auf der Pfäferserstrasse. Bei fast allen Varianten ist ein separates Projekt für deren Behebung notwendig und kann daher auch kostenmässig nicht angerechnet werden, da es sich um Kosten handelt, die der Kanton ohnehin investieren müsste. Ausnahme bildet die Variante 4, in der mit Eröffnung der Rosenbergli-Umfahrung die heutige Strasse soweit zurückgebaut würde, dass sie nur noch für den Fuss- und Veloverkehr sowie den Unterhalt des Waldes und des Trinkwasserreservoirs St. Niklausen genutzt werden kann.

Umgang mit Sanierungsbedarf Pfäferserstrasse

Gleiches gilt für den beschriebenen Sanierungsbedarf der Mühlerainstrasse. Unabhängig der gewählten Variante muss die heutige Gemeindestrasse baulich saniert und den einschlägigen Normen angepasst werden (siehe Kapitel 3.6). Die Kosten für die Sanierung sind als kommunale Ohnehin-Kosten zu betrachten und können den Projekten nicht angerechnet werden. Nur in Variante 3 würde sich diese kleine Sanierung erübrigen, weil die Strasse ausgebaut werden müsste.

Umgang mit Sanierungsbedarf Mühlerainstrasse

Bewertungsmethodik

Wie einleitend beschrieben, muss die Umsetzung der Bestvariante für die Entlastung des Dorfkerns dem Kanton im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms beantragt werden. Massgebend sind damit die Aussagen und Ziele resp. Strategien der GVS. Erfahrungsgemäss werden von allen st.gallischen Gemeinden viel mehr Anträge eingereicht, als in vier Jahren finanziert werden können. Entsprechend muss der Kanton eine Abwägung resp. Priorisierung zwischen den Projekten vornehmen. Dabei stützt er sich auf eine bewährte Bewertungsmethodik. Diese zeigt die Nutzen einer Variante anhand von 15 Indikatoren (=Gesamtnutzen, siehe Abbildung 18) auf und setzt diesen in Bezug zu den Kosten einer Massnahme (=Kostenwirksamkeit). Diese beiden Grössen werden vom Kanton dazu verwendet, dem Kantonsrat eine aus fachlicher Sicht priorisierte (und gekürzte Liste) vorzulegen: Je höher die Kostenwirksamkeit einer Massnahme ist, je grösser ist deren Chance, ins Programm aufgenommen zu werden. Projekte mit einem negativen Gesamtnutzen werden vom Tiefbauamt nicht vorgelegt und in der Regel auch politisch nicht in ein Programm aufgenommen.

Gleiche Methode wie zur Beurteilung in den Strassenbauprogrammen

Die Bewertung erfolgt aus einer volkswirtschaftlichen Sicht: Es wird nicht unterschieden, wer welchen finanziellen Beitrag leistet an Bau, Betrieb und Unterhalt, sondern es werden die gesamten Kosten resp. die Jahreskosten über den Amortisierungszeitraum angerechnet. Entsprechend spielen in der fachlichen Bewertung allfällige Beiträge von Grand Resort oder der Gemeinde keine Rolle. Diese können aber natürlich bei den anschliessenden politischen Erwägungen einen Einfluss haben. Ob der im Kapitel 1 erwähnte frühere «Kurortartikel» bei den Abwägungen des Kantonsrats eine Rolle spielen wird, muss offen gelassen werden. In der GVS und der angewendeten Bewertungsmethodik wird dieser Artikel nicht berücksichtigt.

Um mit der von Bad Ragaz eingereichten Variante im interkommunalen Vergleich möglichst konkurrenzfähig zu sein, werden die sechs Varianten basierend auf dieser kantonalen Bewertungsmethodik beurteilt. Dies erlaubt

Verwendung der kantonalen Methodik für das kommunale Konzept

neben der Abschätzung der Chance zur Aufnahme ins 18. Strassenbauprogramm im Quervergleich zu Projekten aus anderen Gemeinden auch das Erkennen von Optimierungspotenzialen für die weitere Variantenvertiefung.

Da die Ziele der GVS auch Vorgabe waren für die kommunalen Ziele der Verkehrsentwicklung (Kapitel 4.3) ist die Übereinstimmung grundsätzlich gegeben. So ist beispielsweise das kommunale Ziel V1 (Modalsplit-Anteil ÖV/FVV erhöhen) indirekt bei den ökologischen Teilzielen abgebildet, während die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit im FVV (V2) direkt bei den Teilzielen unter «Solidarisch und sicher» abgebildet ist. Das kommunale Erschliessungsziel (V3) entspricht den Kriterien im Oberziel «Erreichbar». Die Ziele V4 (Parkierung) und V5 (übergeordnete Achsen) sind nicht direkt, aber bezüglich ihrer Auswirkungen ebenfalls berücksichtigt, beispielsweise bei der Trennwirkung innerorts. Die systematische Beurteilung der Erreichung der kommunalen Ziele ist für alle untersuchten Varianten am Ende des Kapitels als Grundlage für die politische Entscheidungsfindung dargestellt.

Erreichung der kommunalen Ziele ebenfalls berücksichtigt

Oberziel GVS	G (%)	Teilziel	G (%)	Kriterium / Indikator	Nr.	G (%)
Erreichbar	28%	Funktionsfähigkeit des Strassennetzes sicherstellen	9%	Verkehrsfluss, Stauhäufigkeit	1.1	9%
		Standortgunst bzw. Erreichbarkeit verbessern (Personen- und Güterverkehr)	14%	Reisezeitgewinne bzw. -verluste auf ausgewählten Beziehungen	1.2.1	6%
				Erschliessungswirkung Arbeitsplatzgebiete	1.2.2	8%
		Gewährleistung Erschliessung	5%	Erschliessungswirkung Einwohner *	1.3	5%
Solidarisch und sicher	34%	Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr verbessern	10%	Attraktivität Fuss- und Veloverkehr	2.1	10%
		Trennwirkung durch Strassen reduzieren	11%	Trennwirkung infolge Verkehrsbelastung innerorts	2.2	11%
		Verkehrssicherheit verbessern	8%	Unfälle reduzieren	2.3	8%
		Kosten für Strassenverkehrsteilnehmer minimieren	5%	Betriebskosten MIV	2.4	5%
Ökologisch	38%	Luftqualität verbessern	7%	Luftschadstoffemissionen	3.1.1	3%
				Luftschadstoffimmissionen	3.1.2	4%
		Lärmbelastung senken	9%	Verkehrslärmbelastung	3.2	9%
		Sparsamer Umgang mit dem Boden	6%	Flächenbeanspruchung	3.3	6%
		Landschaft, Ortsbild, Siedlungsraum und Lebensräume für Tiere und Pflanzen erhalten und aufwerten	12%	Veränderung von Landschaft, Ortsbild, Siedlungsraum und Lebensräumen	3.4	12%
		Beeinträchtigung des Klimas minimieren	2%	CO2-Emissionen	3.5	2%
		Energiebedarf minimieren	2%	Energieverbrauch	3.6	2%
Finanzierbar und wirtschaftlich		Infrastrukturkosten minimieren		Investitionskosten, Ersatzinvestitionen		Vergleichsgrösse (Annuität)
		Sicherstellung Betrieb und Unterhalt		Betriebs- und Unterhaltskosten		

* Die Erschliessung von Einwohnern wird hier dem GVS-Oberziel "Erreichbar" zugeordnet. Es wäre auch eine Zuordnung zum GVS-Oberziel "Solidarisch und sicher" möglich.

Abbildung 18: Ziele und Indikatoren des Strassenbauprogramms

Als Grundlage für die detaillierte Bewertung wurde unter anderem die neue Verkehrserhebung (siehe Anhang A4) verwendet, aber auch statische sowie räumliche Grundlagendaten von Gemeinde und Kanton sowie teilweise Experteneinschätzungen. Für Details wird auf den Anhang A3 verwiesen.

Bewertungsgrundlagen

Bewertungsergebnisse: Gesamtnutzen

Die Bewertung der sechs Varianten entlang der in Abbildung 18 dargestellten Indikatoren führt zu den in Abbildung 19 dargestellten Ergebnissen. Darin ist ersichtlich, welchen Gesamtnutzen die sechs Varianten in Bezug auf die 15 Indikatoren erreichen. Am grössten sind die positiven (oberhalb der Null-Linie aufgetragen) und negativen Nutzen (unterhalb der Null-Linie) bei folgenden, in der Abbildung in dicker Schrift aufgeführten Indikatoren:

- **1.2.1 Reisezeit:** grösster Reisezeitverlust resp. negativer Nutzen bei der Variante Niedriggeschwindigkeitszone wegen der Temporeduktion, minimaler Reisezeitgewinn in Variante Rosenbergli ohne Sperrung
- **2.2 Attraktivität für den Fuss-/Veloverkehr:** durch Umgestaltung, Temporeduktion und Verkehrsentlastung erzielen alle Varianten einen positiven Nutzen
- **2.3 Trennwirkung:** grösster Nutzen in Rosenbergli-Varianten, weil hier auch die Sarganser- und ein Teil der Maienfelderstrasse vom Verkehr entlastet werden
- **2.4 Unfälle:** Umgestaltung und Verkehrsverlagerung von innerorts nach ausserorts reduzieren Unfallzahlen; Rosenbergli-Varianten erzielen höchsten Nutzen
- **2.5 Betriebskosten MIV:** höhere Kosten aufgrund Fahrleistungszunahme in Rosenbergli-Varianten
- **3.1.2 Luftschadstoffimmissionen:** Rosenbergli-Varianten erzielen höchsten Nutzen, weil Verkehrsverlagerung vom Siedlungsgebiet in Nicht-Siedlungsgebiet
- **3.2 Verkehrslärmbelastung:** Positiver Nutzen aufgrund Geschwindigkeitsreduktion und Verkehrsverlagerung vom Siedlungsgebiet in Nicht-Siedlungsgebiet
- **3.3 Flächenbeanspruchung:** Grösster negativer Nutzen in Rosenbergli-Varianten aufgrund Bodenversiegelung
- **3.4 Landschaft-/ Ortsbild:** Positiver Nutzen bzgl. Ortsbild aufgrund Umgestaltung Dorfkern in allen Varianten; negativer Nutzen bzgl. Ortsbild aufgrund Tunnelportale in Tunnel-Variante; negativer Nutzen bzgl. Landschaftsbild in Rosenbergli-Varianten
- Die Wirkungen bei den anderen Indikatoren sind vernachlässigbar.

Der höchste Gesamtnutzen erzielt mit 1.3 Punkten die Mühlerain-Variante. Sie weist im Indikatorensystem des Kantons praktisch keine negativen Nutzen auf.

Mühlerain hat höchsten Gesamtnutzen

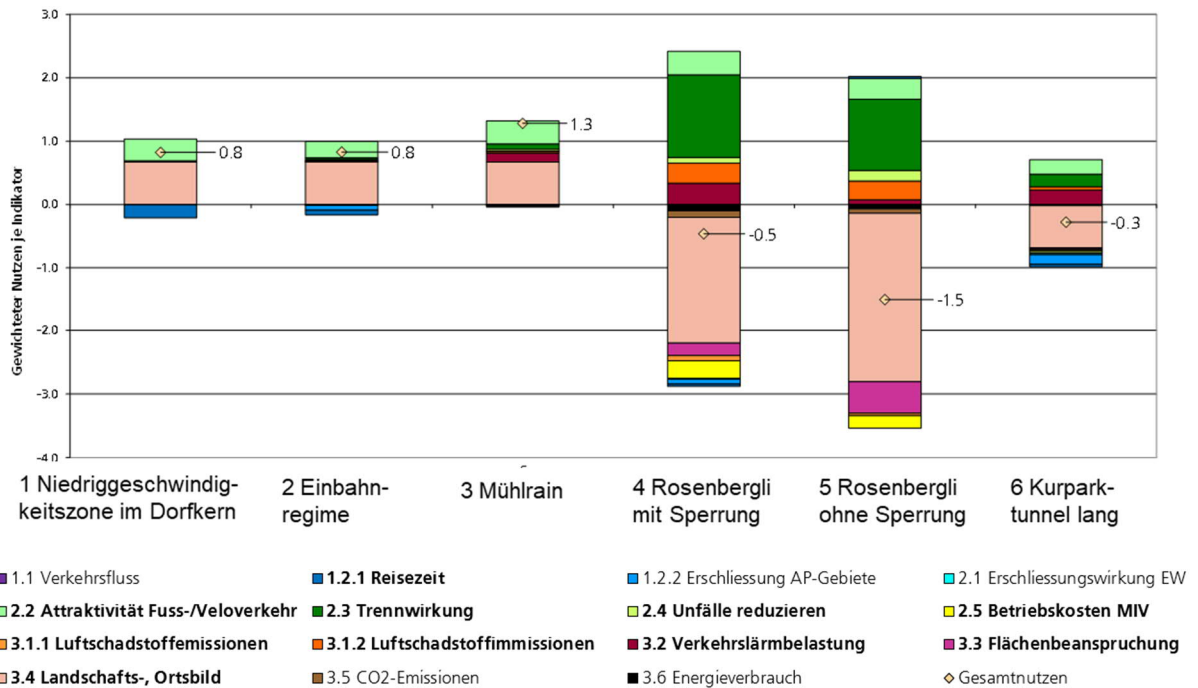


Abbildung 19: Gerundeter gewichteter Gesamtnutzen nach Indikator je Variante (Einzelwerte in Anhang A3 ersichtlich)

Um zu beurteilen, wie stabil und damit schlüssig diese Ergebnisse sind, werden verschiedene Gewichtungsfälle hinterlegt. In der folgenden Abbildung 20 sind die Ergebnisse ersichtlich, wobei der höchste und tiefste Gesamtnutzen jeweils farblich hinterlegt sind:

Gegenüberstellung von Nutzen und Kosten

Sensitivitätsfall	Niedriggeschwindigkeitszone	Einbahn	Mühlerain	Rosenbergli mit Sperrung	Rosenbergli ohne Sperrung	Kurparktunnel
Standardgewichtung (Abbildung 18)	0.8	0.8	1.3	-0.5	-1.5	-0.3
Erhöhte Gewichtung Oberziel «Erreichbar»	0.3	0.4	0.9	-0.3	-0.9	-0.4
Erhöhte Gewichtung Oberziel «Solidarisch und Sicher»	0.8	0.8	1.2	0.9	0.2	0.1
Erhöhte Gewichtung Oberziel «Ökologisch»	1.0	1.0	1.4	-1.4	-2.8	-0.5

Abbildung 20: Gerundeter gewichteter Nutzen bei verschiedenen Sensitivitätsfällen

Es zeigt sich, dass die Mühlerrainvariante bei allen Gewichtungsfällen den höchsten Gesamtnutzen (grün hinterlegt) erreicht, damit kann das Ergebnis als stabil bezeichnet werden. Die Rosenbergli-Variante ohne Sperrung hat mit Ausnahme bei der erhöhten Gewichtung von «Solidarisch und sicher» immer den tiefsten Gesamtnutzen (rot hinterlegt). Weitere Details zur Bewertung der Varianten sind in Anhang A3 enthalten.

Aussage zum Gesamtnutzen stabil

Bewertungsergebnisse: Kostenwirksamkeit

Zur Beurteilung der Kostenwirksamkeit werden diese Gesamtnutzen den anfallenden Kosten für Bau, Betrieb und Unterhalt gegenübergestellt. Dazu werden die Investitionskosten sowie der finanzielle Aufwand für Betrieb und Unterhalt auf Jahreskosten zurückgerechnet (Abbildung 21). Dabei werden die unterschiedlichen Lebens- resp. Amortisationsdauern je Bauteil gemäss Schweizer Norm (SN) 640 820 berücksichtigt, beispielsweise 25 Jahre für die Deckbeläge oder 75 Jahre für Tagbautunnels. Die Abschätzung von Kosten für Betrieb und Unterhalt richtet sich nach SN 641 286.

Berechnung der
Jahreskosten

Variante	Gesamtnutzen	Investitionskosten (inkl. Genauigkeit) ¹⁹	Jahreskosten (inkl. Betrieb und Unterhalt)
1 Niedriggeschwindigkeitszone im Dorfkern	0.8	1.2 Mio. (±30%)	CHF 38'000
2 Einbahnregime	0.8	2.1 Mio. (±40%)	CHF 62'000
3 Mühlerain	1.3	6.1 Mio. (±10%)	CHF 173'000
4 Rosenbergli mit Sperrung	-0.5	21.9 Mio. (±10%)	CHF 710'000
5 Rosenbergli ohne Sperrung	-1.5	24.9 Mio. (±10%)	CHF 828'000
6 Kurparktunnel lang	-0.3	22.8 Mio. (±20%)	CHF 575'000

Abbildung 21: Übersicht über die Bewertungsergebnisse (bei den aufgeführten Kosten handelt es sich um die volkswirtschaftliche Betrachtung der Gesamtkosten ohne Berücksichtigung allfälliger Beiträge Dritter, welche für die Bewertung nicht relevant sind)

In der folgenden Abbildung 22 werden nur mehr die drei Varianten mit positiven Gesamtnutzen berücksichtigt, da eine negative Kostenwirksamkeit nicht erwünscht ist.

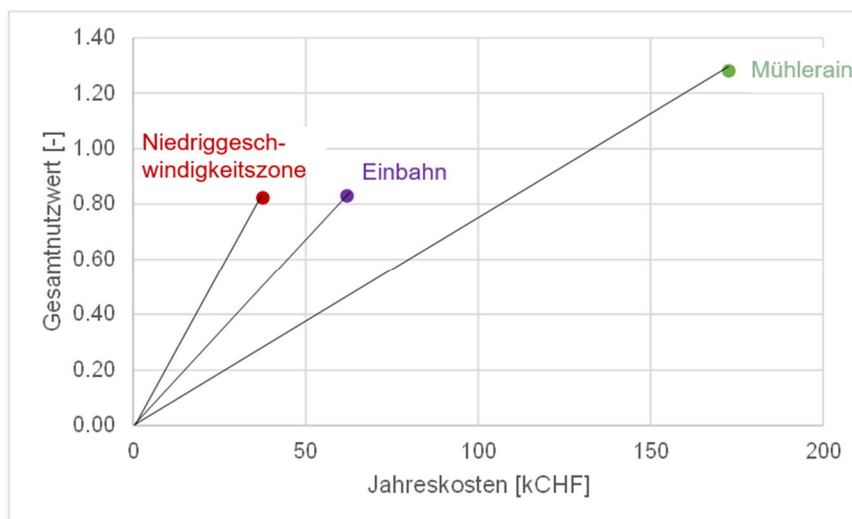


Abbildung 22: Kostenwirksamkeit der drei Varianten mit positivem Gesamtnutzen

¹⁹ Kostenstand 2019, inkl. Landerwerb, exkl. Mehrwertsteuer. Unterschiedliche Genauigkeiten sind durch verschiedene Projektstände begründet. Die Umgestaltung des Dorfkerns ist als flankierende Massnahme bei allen Varianten enthalten. Die Investitionskosten werden gemäss Schweizer Norm (SN) 640 820 auf Jahreskosten umgerechnet. Betrieb und Unterhalt sind gemäss SN 641 286 abgeschätzt.

Die Abbildung 22 liest sich folgendermassen: Der Gesamtnutzen von 0.8 für die Niedriggeschwindigkeitszone im Dorfkern kostet aus volkswirtschaftlicher Sicht total CHF 1.2 Mio. resp. jährlich CHF 38'000. Die Kostenwirksamkeit (=Steigung der Geraden) ist damit höher als bei der Einbahnvariante (0.8 Punkte für jährlich CHF 62'000) resp. Mühlerain (1.3 Punkte für jährlich CHF 173'000). Eine negative Kostenwirksamkeit hingegen würde bedeuten, dass jährliche Kosten anfallen, um einen negativen Nutzen zu realisieren.

Die höchste Kostenwirksamkeit stellt sich bei der Niedriggeschwindigkeitszone im Dorfkern ein.

Niedriggeschwindigkeitszone hat höchste Kostenwirksamkeit

Bewertungsergebnisse: Zusammenfassung und Empfehlung

Aus fachlicher Sicht sind diese Ergebnisse folgendermassen zusammenzufassen und einzuordnen:

Fachliche Einordnung der Ergebnisse

- Der deutlich höchste Gesamtnutzen in allen untersuchten Gewichtungsfällen stellt sich mit Realisierung der Variante Mühlerain ein.
- Die höchste Kostenwirksamkeit, d.h. am meisten Nutzen pro eingesetztem Franken, bringt die Niedriggeschwindigkeitszone im Dorfkern.
- Die Kostenwirksamkeit der Mühlerain-Variante könnte noch etwas steigen, wenn die Kosten, welche für eine Sanierung der Mühlerainstrasse ohnehin anfallen würden, von den Jahreskosten abgezogen würden – sie erreicht aber dennoch nicht die Kostenwirksamkeit der Niedriggeschwindigkeitszone.
- Die drei Varianten mit einem negativen Gesamtnutzen haben kaum eine Chance, im kantonalen Strassenbauprogramm berücksichtigt zu werden, das voraussichtlich nach denselben Kriterien bewertet wird wie der hier vorliegende Variantenvergleich – insbesondere vor dem Hintergrund, dass Lösungen mit positiven Gesamtnutzen, guter Kostenwirksamkeit und geringerer Investition vorliegen. Dies gilt auch für die Rosenbergli-Variante 4, die auch bei einer potenziellen Anrechnung der wegfallenden Sanierungskosten für den bestehenden Tunnel weiterhin einen negativen Gesamtnutzen und damit eine negative Kostenwirksamkeit aufweist.
- Beiträge Dritter haben keinen Einfluss auf dieses Ergebnis, weil es sich um eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung handelt und die Gesamtkosten berücksichtigt werden

Aufgrund dieser Ergebnisse des Variantenvergleichs und unter Berücksichtigung der Ziele und Absichten des hier vorliegenden Verkehrskonzepts wird aus fachlicher Sicht empfohlen, **eine Niedriggeschwindigkeitszone im Dorfkern** umzusetzen.

Fachliche Empfehlung für Niedriggeschwindigkeitszone

Einerseits hat diese Variante die grösste Kostenwirksamkeit, andererseits ist sie auch aufwärtskompatibel und lässt den Handlungsspielraum für kommende Generationen offen. Zudem entspricht sie auch dem Ergebnis der Nutzungsstrategie Dorfkern und kann mit der kommunale Massnahme «T30-Zone im Dorfkern» (siehe Kapitel 6.2) kombiniert werden.

Da die heutige Belastung des Dorfkerns auch ein «emotionales» Thema ist und weniger von einer absolut hohen Verkehrsmenge bestimmt wird, erscheint dies eine zweckmässige und auch rasch umsetzbare Lösung. Obwohl der Gesamtnutzen einer Mühlerainvariante insgesamt etwas grösser ausfallen würde, sind damit auch höhere Kosten verbunden. Bei dieser Empfehlung wird zudem berücksichtigt, dass bei der Mühlerainvariante aufgrund der Vorgeschichte die Gefahr besteht, dass das Vorhaben aufgrund unterschiedlicher Meinungen über Jahren blockiert wird und sich damit auch keine rasche Verbesserung im Dorfkern realisieren lässt. Dies betrifft auch die weiteren Umfahrungsvarianten: Wenn auf diese gesetzt würde, dann wird damit eine rasche Umgestaltung des Dorfkerns auf das Spiel gesetzt. Zudem kann aus fachlicher Sicht nicht empfohlen werden, eine Variante mit negativen Gesamtnutzen weiter zu verfolgen.

Berücksichtigung der Vorgeschichte

Bestvariante

Der Gemeinderat und der Kanton haben aufgrund dieser fachlichen Empfehlungen gemeinsam die «**Niedriggeschwindigkeitszone Dorfkern**» als Bestvariante zur Entlastung des Dorfkerns bestimmt.

Bestvariante aus Sicht Gemeinde und Kanton

Für diese Festlegung waren folgende Überlegungen ausschlaggebend:

Begründung

- Erfüllungsgrad der Grundsätze, Ziele und Strategien aus dem Verkehrskonzept gem. qualitativer Einschätzung der Zielerreichung je Variante (Abbildung 23): Insbesondere fördert diese Massnahme die Aufenthaltsqualität im Dorfkern (V2) und unterstützt die Veränderung des Verkehrsverhaltens (V1). Dadurch, dass keine neuen Infrastrukturen gebaut werden müssen, sind auch die Auswirkungen auf die Umwelt leicht positiv zu werten – was bei allen anderen Varianten nicht gegeben ist. Die Variante ist zudem kompatibel mit den Strategien in Kapitel 5.

Ziele GVK	V1 Modal Shift	V2 Aufenthaltsqualität	V3 Erschliessung	V4 Parkierung	V5 Verkehrslenkung	V6 Umweltbelastungen
Niedriggeschwindigkeitszone im Dorfkern	++	+++	0	0	0	+
Einbahnregime	+	+	0	0	0	0
Ausbau Mühlerainstrasse	+	++	0	0	+	-
Umfahrung Rosenbergli mit Sperrung	++	+++	0	0	++	-
Umfahrung Rosenbergli ohne Sperrung	+	+	0	0	+	-
Tunnel Kurpark lang	++	+++	0	0	++	-

Abbildung 23: Erfüllungsgrad der kommunalen Ziele (qualitative Beurteilung)

- Planungsgeschichte (Ablehnung Ausbau Mühlerain an der Urne im Jahr 2017) und vermuteter politischer Widerstand gegen diese Variante.
- Erkenntnisse und Empfehlungen der Nutzungsstrategie Dorfkern: Als Massnahmen für die Stossrichtung B «Das Raumerlebnis des Oberdorfes und seiner Plätze schärfen» wird empfohlen, die Durchfahrt im Dorfkern in ein siedlungsverträgliches Regime zu überführen (B1), was mit der Niedriggeschwindigkeitszone erreicht werden kann.
- Rasche Umsetzbarkeit.

- Eigentümerschaft resp. Handlungsspielraum der Gemeinde auf ihrem Strassennetz: Die Einbahn-Variante erzielt zwar denselben Gesamtnutzen wie die Niedriggeschwindigkeitszone, sie ist aber v.a. im Betrieb teurer, weil zwei gleichermaßen ausgebaute Strassen unterhalten und betrieben werden müssen. Zudem wird der Kanton Eigentümer beider Strassen, was weder im Interesse der Gemeinde noch des Kantons liegt.
- Minimierung der negativen Auswirkungen resp. der Betroffenen: Die Bauzeit ist vergleichsweise kurz, es kommt während dieser Zeit auch nicht zu grösseren Beeinträchtigungen ausserhalb des Dorfkerns.
- Handlungsspielraum für kommende Generationen: mit einem neuen Geschwindigkeitsregime und der Umgestaltung des Dorfkerns werden spätere Varianten nicht verunmöglicht.
- Bewilligungs- und Planungsverfahren: Bis jetzt gibt es im Kanton St.Gallen noch keine Niedriggeschwindigkeitszonen auf Kantonsstrassen, es sind jedoch einige Begehren von anderen Gemeinden hängig sowie Pilotstudien in Vorbereitung. Bad Ragaz will diese Dynamik nutzen und an vorderster Front mit dabei sein, auch wenn dies bedeutet, dass der Zeitplan für das weitere Vorgehen und der Umsetzungszeitraum noch nicht abschliessend klar ist. Die Gemeinde ist gewillt das Projekt mit den verfügbaren politischen Mitteln voranzutreiben.
- Umsetzungschancen: Beim kantonalen Tiefbauamt werden für das nächste Strassenbauprogramm sehr viele Anträge erwartet. Aufgrund der knapp vorhandenen Finanzmittel möchte die Gemeinde deshalb auf einen Antrag setzen, der vor diesem Hintergrund die grössten und raschesten Umsetzungschancen hat.

Weiterer Vertiefungsbedarf für die Bestvariante

Folgende Aspekte der Niedriggeschwindigkeitszone konnten im Rahmen dieses Verkehrskonzepts noch nicht abschliessend geklärt und sollten idealerweise vor dem Antrag an den Kanton für die Umsetzung einer Niedriggeschwindigkeitszone im Dorfkern für das 18. Strassenbauprogramm vertieft werden:

- Die Niedriggeschwindigkeitszone soll den ganzen Dorfkern also auch die kommunalen Strassen inkl. Mühlerainstrasse umfassen (siehe auch kommunale Massnahme MIV2, Anhang A1). Mit einer Integration der Mühlerainstrasse in eine Niedriggeschwindigkeitszonen sinken voraussichtlich die Anforderungen an deren Ausbaustandards, was sowohl den Interessen der Gemeinde als auch der Anstösser Rechnung tragen würde.
- Linienführung und Haltestellen der Busse im Normalbetrieb: Wie in der Analyse dargelegt, ist die Situation bei der Bushaltestelle Post vor dem Rathaus heute unbefriedigend. Es muss geklärt werden, welche Optimierungen im Rahmen der Umgestaltung des Dorfkerns möglich sind (u.a. auch bezüglich des barrierefreien Zugangs).
- Für die öffentliche Parkierung im Dorfkern wird sowohl in dieser Analyse als auch in der Nutzungsstrategie Handlungsbedarf erkannt. Auch dieser soll im Rahmen der weiteren Vertiefungen für die Niedriggeschwindigkeitszone angegangen werden.

- Temporäre Sperrungen des Dorfkerns für Veranstaltungen sollen weiterhin möglich sein, die MIV-Verkehrsführung und Linienführung und Haltestelle der Busse für diesen Fall müssen noch festgelegt werden.
- Die Niedriggeschwindigkeitszone ist «von Fassade bis Fassade» zu planen, es soll nicht nur der Strassenraum im engeren Sinne umgestaltet werden. Dabei sind auch die weiteren Erkenntnisse der Nutzungsstrategie zu berücksichtigen.

6.2 Kommunale Massnahmen

Die folgende Liste zeigt den Überblick über die beschlossenen kommunalen Massnahmen. Anhang A2 listet die Massnahmen auf, die in den Foren zusätzliche vorgeschlagen, aber begründet verworfen wurden.

Nr.	Name	Kurzbeschreibung
FVV1	Erarbeitung Veloverkehrskonzept	Erarbeitung eines Veloverkehrskonzepts zur Attraktivierung des Veloverkehrs
FVV2	Zentrale Veloabstellplätze im Dorfkern	Erstellung einer zentralen Veloabstellanlage im Dorfkern mit weiteren Veloabstellplätzen, die in naher Gehdistanz zu den Einkaufsläden, der Papeterie, der Post, dem Gemeindehaus und den Restaurants liegen.
FVV3	Veloabstellanlage Bahnhof Nord	Erstellung attraktive Veloabstellplätze nördlich des Bahnhofs, die in naher Gehdistanz zu den Perrons liegen.
FVV4	Fusswege durch Quartiere	Umgestaltung / Beleuchtung Unterrainstrasse im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gebiets Unterrain. Zudem Erstellung neue / Optimierung bestehende Fusswege durch Quartiere inkl. Beleuchtung.
FVV5	Begegnungsplätze	Aufwertung bestehende und Erstellung neuer Begegnungs-/ Erholungsplätze. Denkbar sind Grünflächen mit Sitzmöglichkeiten und allenfalls einem kleinen Spielplatz.
FVV6	Vernetzung Dorfkern – Kurpark	Die Vernetzung zwischen dem Dorfkern und dem Kurpark soll verbessert werden. Die Sichtbarkeit und Attraktivität dieser bestehenden Verbindung ist zu erhöhen.
ÖV1	Optimierung ÖV-Angebot	Optimierung ÖV-Angebot und Prüfung alternativer Angebotsformen in Abstimmung mit dem regionalen Buskonzept 2025.
ÖV2	Umgestaltung Bushof	Der Bahnhof selbst soll in den nächsten Jahren als Ankunftsort für Gäste und BewohnerInnen optimiert werden. Zudem sind die Haltekanten neu anzuordnen und es ist die Konformität mit dem Behindertengleichstellungsgesetz sicherzustellen.
MIV1	Umgestaltung Bahnhofstrasse	Mit einer Umgestaltung und Sanierung der Bahnhofstrasse soll die Fuss- und Veloanbindung des Bahnhofs ans Dorf verbessert werden. Dazu liegt bereits ein Vorprojekt vor.
MIV2	Tempo 30-Zonen in Quartieren	Etappenweise Umsetzung vom Tempo 30-Zonen in den Quartieren. Prioritär sind Zonen umzusetzen, in welchen schon ein Bevölkerungsbegehren nach Geschwindigkeitsreduktion und Aufwertung besteht bzw., sich entsprechende Massnahmen gut und einfach umsetzen lassen.
MIV3	Optimierung Erschliessung Grand Resort	Die Erschliessung Grand Resort für MitarbeiterInnen und Gäste soll unter Berücksichtigung der Bestvariante zur Entlastung Dorfkern optimiert werden.
P1	Parkplatzerstellungspflicht für private Parkplätze	Das Bau- resp. Parkplatz-Reglement soll im Rahmen der Ortsplanungsrevision überarbeitet werden, sodass die ÖV-Erschliessung berücksichtigt wird

		und bei Vorlegen eines Massnahmenkonzeptes die Mindestzahl auch unterschritten werden kann.
P2	Parkierungsreglement für öffentliche Parkplätze	Das Parkierungsreglement für öffentliche Parkplätze soll überarbeitet werden, sodass eine nach Lage abgestufte und koordinierte flächendeckende Bewirtschaftung umgesetzt werden kann.
GV1	Sensibilisierung und Information	Die BewohnerInnen, ArbeitnehmerInnen und Gäste werden durch die Gemeinde auf ihr Mobilitätsverhalten sensibilisiert. Dazu gehört auch die Bewusstseinsbildung über positive gesundheitliche Effekte und über Gefahrenstellen. Die Gemeinde informiert auf ihrer Webseite aktiv über die Mobilität und die verfügbaren Angebote. Eine «Fragen und Anregungen» Webseite für die Bevölkerung wurde als Sofortmassnahme bereits umgesetzt.
GV2	Umsetzung Verkehrskonzept und Nutzungsstrategie Dorfkern	Die Gemeinde beauftragt eine externe Person mit der Umsetzung der Massnahmen aus dem Verkehrskonzept sowie der Nutzungsstrategie Dorfkern (bereits erfolgt).
GV3	Unterstützung von Massnahmen Dritter	Die Gemeinde unterstützt Anstrengungen Dritter, die eine Veränderung des Verkehrsverhaltens zugunsten von ÖV sowie Fuss-/Veloverkehr begünstigen.

6.3 Kantonale Massnahmen

Die folgende Tabelle umfasst die Massnahmen unter Federführung des Kantons, entweder direkt auf der Sarganser-/Maienfelderstrasse oder indirekt durch die Entlastung dieser Strassen vom übergeordneten Verkehr. Die Details je Massnahme sind im Anhang A1 (Massnahmenblätter) beschrieben.

Nr.	Name	Kurze Beschreibung
MIV5	Umgestaltung Sarganserstrasse	Die Sarganserstrasse ist vom Kanton in Koordination mit der Gemeinde so umzugestalten, dass den Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs mehr Beachtung geschenkt wird. Dabei sind die Abhängigkeiten mit den laufenden Projekten «Fussgängerschutz» und «Lärmschutz» gem. Kapitel 3.8 zu beachten.
MIV6	Umgestaltung Maienfelderstrasse	Die Maienfelderstrasse ist vom Kanton in Koordination mit der Gemeinde so umzugestalten, dass den Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs mehr Beachtung geschenkt wird.
MIV7	Signalisationsänderung auf Autobahn	Beim Bund soll zusammen mit dem Kanton eine Anpassung der Signalisation von/nach Bad Ragaz beantragt werden, um die Beeinträchtigung des Siedlungsgebietes zu minimieren.
MIV8	Schliessung Autobahnausfahrt und Tardisbrücke bei Stau	Beim Bund soll zusammen mit dem Kanton und benachbarten Regionen in Bündnerland eine temporäre Schliessung der Autobahnausfahrt und Tardisbrücke bei Staubildung auf der Autobahn erwirkt werden. Dadurch soll das Dorfgebiet von temporären Ausweichverkehr und den damit verbundenen negativen Auswirkungen entlastet werden. <i>Hinweis: Eine erste Antwort auf einen Ende 2020 eingereichten ähnlich lautenden politischen Vorstoss mit derselben Absicht fiel negativ aus (Geschäft EA 61.20.68)</i>

6.4 Umsetzungsprioritäten

Die aufgeführten Massnahmen haben nicht alle die gleiche zeitliche und inhaltliche Dringlichkeit. Zudem gibt es zu berücksichtigende Abhängigkeiten und die kommunalen Ressourcen erlauben es auch nicht, alle Massnahmen gleichzeitig umzusetzen. Der Gemeinderat hat mit Beschluss des vorliegenden Konzepts daher die folgenden Umsetzungsprioritäten beschlossen:

Bereits umgesetzt / in Planung / Sofortmassnahmen:

Folgende Massnahmen und Projekte sind bereits umgesetzt, in Planung und/oder sollen im Sinne von Sofortmassnahmen rasch umgesetzt werden:

- **GV2** Umsetzung Verkehrskonzept und Nutzungsstrategie Dorfkern
- **MIV1** Umgestaltung Bahnhofstrasse
- **MIV2** Tempo 30-Zonen in Quartieren, St. Leonhard in Planung
- **MIV5** Umgestaltung Sarganserstrasse, beim Kanton in Planung
- **FVV2** Zentrale Veloabstellplätze im Dorfkern
- **FVV3** Veloabstellanlage Bahnhof Nord
- **MIV7** Signalisationsänderung auf Autobahn
- **MIV8** Schliessung Autobahnausfahrt und Tardisbrücke bei Stau

In der nächsten Legislaturplanung

In den kommenden vier Jahren werden einerseits weitere Tempo 30-Zonen umgesetzt sowie die planerischen Arbeiten für die Niedriggeschwindigkeitszone im Dorfkern, das Parkierungsreglement sowie das Veloverkehrskonzept aufgenommen:

- **MIV2** Tempo 30-Zonen in Quartieren, Dorfkern inkl. Mühlerain, Fluppi und Gebiet Sandtrasse/Seestrasse, mit Einbezug der Massnahme **FVV6** (Vernetzung Dorfkern-Kurpark)
- **Niedriggeschwindigkeitszone Dorfkern** Antrag im 18. Strassenbauprogramm, mit Einbezug der Massnahme **MIV2** (Dorfkern) und **FVV6** (Vernetzung Dorfkern-Kurpark)
- **P2** Parkierungsreglement für öffentliche Parkplätze
- **FVV1** Erarbeitung Veloverkehrskonzept
- **ÖV1** Optimierung ÖV-Angebot

Laufende Aufgaben

Darüber hinaus gibt es laufende Aufgaben, welche die Gemeinde im Zusammenhang mit anderen Planungen, v.a. der anstehende Revision der Ortsplanung, anpacken resp. umsetzen wird:

- **FVV4** Fusswege durch Quartiere
- **FVV5** Begegnungsplätze
- **P1** Parkplatzerstellungspflicht für private Parkplätze
- **GV1** Sensibilisierung und Information
- **GV3** Unterstützung von Massnahmen Dritter

In den späteren Legislaturplanungen

Die folgenden Projekte sind weniger dringlich und werden voraussichtlich erst in den späteren Legislaturperioden umgesetzt:

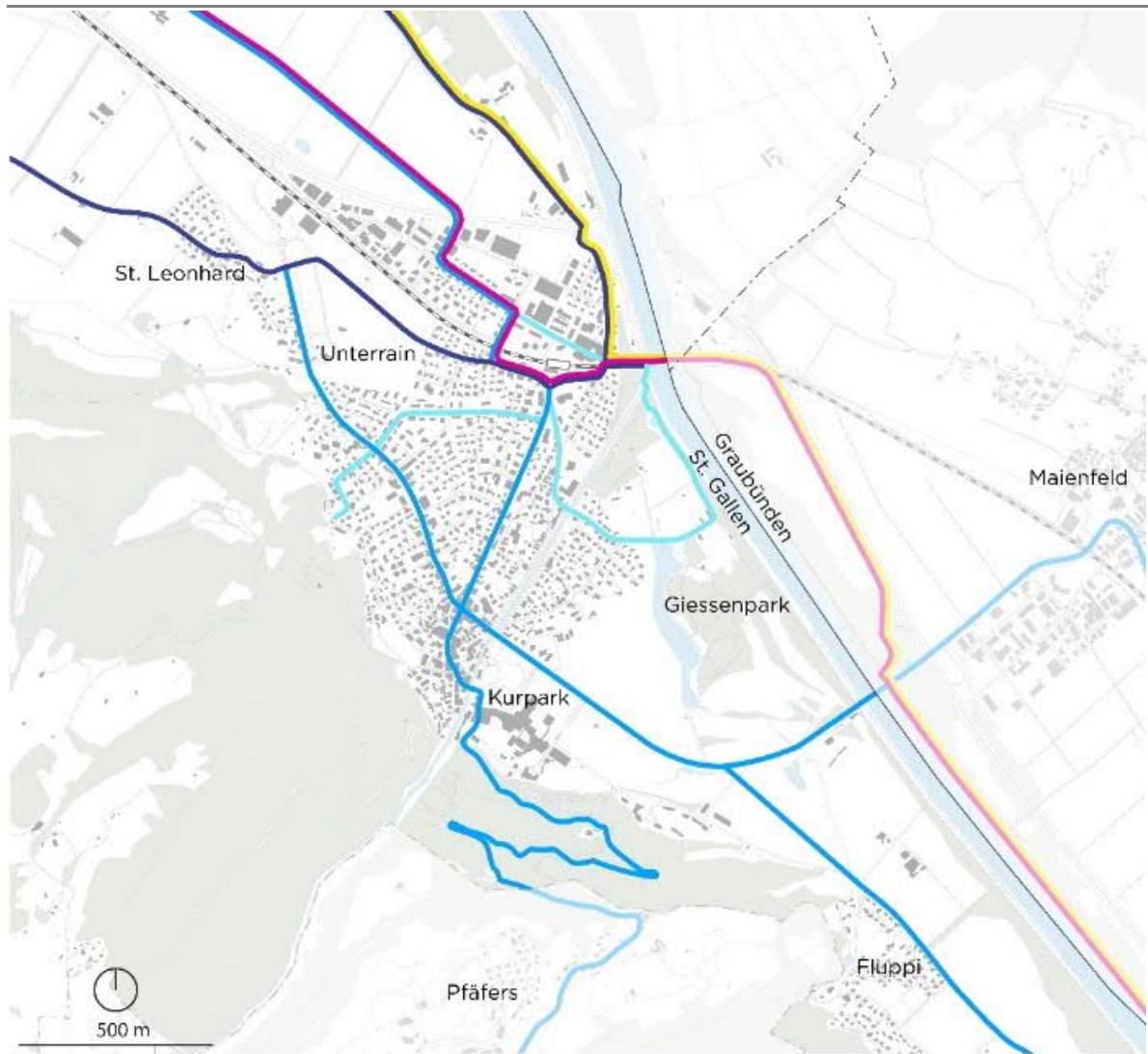
- **ÖV2** Umgestaltung Bushof
- **MIV2** Tempo 30-Zonen in Quartieren, weitere Quartiere
- **MIV6** Umgestaltung Maienfelderstrasse

A1 Massnahmenblätter

Kommunale Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

FVV1: Erarbeitung Veloverkehrskonzept

Problembeschrieb:	Mit zwei Dritteln dominiert der MIV als Hauptverkehrsmittel bei der Bad Ragazer erwerbstätigen Bevölkerung. Der MIV-Anteil an den Wegen ist sowohl im Vergleich zum kantonalen Durchschnitt als auch zum Schweizer Durchschnitt grösser. Grundsätzlich weist das Dorfgebiet aufgrund der Kleinräumigkeit und Topografie ein bedeutendes Veloverkehrspotenzial auf. Alle Ziele im Dorfgebiet sind gut mit dem Velo erreichbar. Potenzial zur Verlagerung von MIV auf Velo-Fahrten ist vorhanden. Aufgrund der teilweise nicht optimalen Veloinfrastruktur wird dieses Potenzial nicht ausgeschöpft.
Beschreibung Massnahme:	<p>Erarbeitung eines Veloverkehrskonzepts zur Attraktivierung des Veloverkehrs. Folgende Inhalte sollte das Konzept mindestens behandeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Definition eines durchgängigen, lückenlosen Velonetzes nach den Vorgaben des Kantons resp. des Bundes und in Koordination mit dem Fusswegnetz — Behebung der Velo-Schwachstellen gem. Schwachstellenanalyse Kanton (Bericht, Kapitel 3.4 Veloverkehr, Abbildung 12) — Ausbau/Verbesserung der Bahn-Unterführungen für den Fuss-/ Veloverkehr — Neue Fuss-/Velo-Unterführung zur Verbindung Quartier Unterrain und Quartiere nördlich der Bahn — Velo-Erschliessung der Quartiere Unterrain / St. Leonhard / Fluppi / Aeuli für Schulkinder — Prüfung Lückenschluss Erlenweg westlich und östlich der Tamina, neue Brücke oder Verbreiterung der bestehenden Tamina-Brücke «Erlenweg» — Optimierung Bahngleis-Unterführungen (verschiedene Optionen prüfen) — Anbindungen an Nachbargemeinden, insbesondere auch für den touristischen Freizeitverkehr — Anzahl und Lage von Veloabstellanlagen <p>Allenfalls sind Veloverkehrszählungen im Rahmen der Erarbeitung des Veloverkehrskonzepts sinnvoll.</p>
Darstellung:	



Velorouten in Bad Ragaz

Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung:	<input checked="" type="checkbox"/> V1: Modal Split	<input checked="" type="checkbox"/> V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit	<input checked="" type="checkbox"/> V3: Erschliessung
	<input type="checkbox"/> V4: Parkierung	<input type="checkbox"/> V5: Ortsfremder Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> V6: Umweltbelastungen

Kostenkategorie: gering (Erarbeitung Konzept) mittel (Umsetzung Massnahmen) hoch

Beteiligte: **Gemeinde Bad Ragaz**
 Kanton St.Gallen, Tiefbauamt (Kantonsstrassen, kantonale und regionale Routen)
 Weitere:

Umsetzungshorizont: kurzfristig mittelfristig langfristig Daueraufgabe

Abhängigkeiten: Aufweitung Alpenrhein, Maienfeld / Bad Ragaz, Neue Fuss-/ Veloverkehrsbrücke
 Entwicklungsplanung Unterrain
 FVV2/3: Veloabstellanlagen Dorfzentrum und Bahnhof Nord
 FVV4: Fusswege durch Quartiere

Nächste Schritte: Erarbeitung Veloverkehrskonzept, anschliessend Umsetzung der Veloverkehrsmassnahmen (z.B. Erstellung Veloinfrastruktur, Schliessung von Netzlücken)

FVV2: Zentrale Veloabstellplätze im Dorfkern

Problembeschrieb: Im Dorfkern stehen heute 50 Veloabstellplätze zur Verfügung: Beim Parkhaus Zentrum gibt es 21 gedeckte Veloabstellplätze, beim Rathaus sind es 10 gedeckte und 8 offene Veloabstellplätze und bei der Gemeindebibliothek gibt es 10 offene Veloabstellplätze. Weitere Veloabstellplätze müssen erstellt werden, um den Veloverkehr ins Dorfzentrum und insgesamt zu stärken.

Beschreibung Massnahme: Erstellung einer zentralen Veloabstellanlage im Dorfkern mit weiteren Veloabstellplätzen, die in naher Gehdistanz zu den Einkaufsläden, der Papeterie, der Post, dem Gemeindehaus und den Restaurants liegen (siehe Abbildung unten). Die Veloabstellplätze sollen beleuchtet und überdeckt sein und eine Möglichkeit zum Anschliessen der Velorahmen haben. Sie sollen ausserdem signalisiert und gut erkennbar sein. Die Konzentration und gezielte Anordnung von attraktiven Veloabstellplätzen verhindert das wilde Parkieren und erhöht damit auch die Attraktivität des Strassenraums für andere Verkehrsteilnehmende.

Darstellung:



Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung:

<input checked="" type="checkbox"/> V1: Modal Split	<input checked="" type="checkbox"/> V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit	<input type="checkbox"/> V3: Erschliessung
<input type="checkbox"/> V4: Parkierung	<input type="checkbox"/> V5: Ortsfremder Verkehr	<input type="checkbox"/> V6: Umweltbelastungen

Kostenkategorie: gering mittel hoch

Beteiligte: **Gemeinde Bad Ragaz**
 (fett: Federführung) Kanton St.Gallen
 Weitere:

Umsetzungshorizont: kurzfristig mittelfristig langfristig Daueraufgabe

Abhängigkeiten: FVV1: Veloverkehrskonzept (Abstellanlagen)
 Nutzungsstrategie Dorfkern

Nächste Schritte: Planung Veloabstellplätze, anschliessend Umsetzung

FVV3: Veloabstellanlage Bahnhof Nord

Problembeschrieb: Der Bahnhof verfügt im Süden über eine moderne Veloabstellanlage mit 260 gedeckten Veloabstellplätzen, welche gut genutzt werden. Nördlich des Bahnhofs sind noch keine entsprechend attraktiven Veloabstellplätze vorhanden.

Beschreibung Massnahme: Erstellung attraktive Veloabstellplätze nördlich des Bahnhofs, die in naher Gehdistanz zu den Perrons liegen. Die Veloabstellplätze sollen beleuchtet und überdeckt sein und eine Möglichkeit zum Anschliessen der Velorahmen haben. Dazu gehört auch der Ausbau Elestaweg, damit genügend Platz für Zufussgehende und Velofahrende vorhanden ist und die Abstellplätze gut und sicher erschlossen werden können.

Darstellung:



Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung:

<input checked="" type="checkbox"/> V1: Modal Split	<input checked="" type="checkbox"/> V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit	<input type="checkbox"/> V3: Erschliessung
<input type="checkbox"/> V4: Parkierung	<input type="checkbox"/> V5: Ortsfremder Verkehr	<input type="checkbox"/> V6: Umweltbelastungen

Kostenkategorie: gering mittel hoch

Beteiligte: **Gemeinde Bad Ragaz**
 (fett: Federführung) Kanton St.Gallen
 Weitere:

Umsetzungs-horizont: kurzfristig mittelfristig langfristig Daueraufgabe

Abhängigkeiten: FVV1: Veloverkehrskonzept (Abstellanlagen)

Nächste Schritte: Planung Veloabstellplätze, Machbarkeitsprüfung mit SBB, anschliessend Umsetzung

FVV4: Fusswege durch Quartiere

Problembeschrieb: Grundsätzlich weist Bad Ragaz aufgrund der Kleinräumigkeit ein bedeutendes Fussverkehrspotenzial auf. Viele Ziele in der Gemeinde sind gut zu Fuss erreichbar, so beispielsweise der Bahnhof, der Dorfkern oder das Naherholungsgebiet Giessenpark. Im Fusswegnetz gibt es allerdings noch einzelne Lücken. Der Fussweg zwischen dem Quartier St. Leonhard via Entwicklungsgebiet Unterrain zum Bahnhof (Unterrainstrasse) ist zudem v.a. bei Dunkelheit wenig beliebt. Die im Plan dargestellten Netzlücken sind nicht abschliessend und werden laufend geprüft resp. ergänzt.

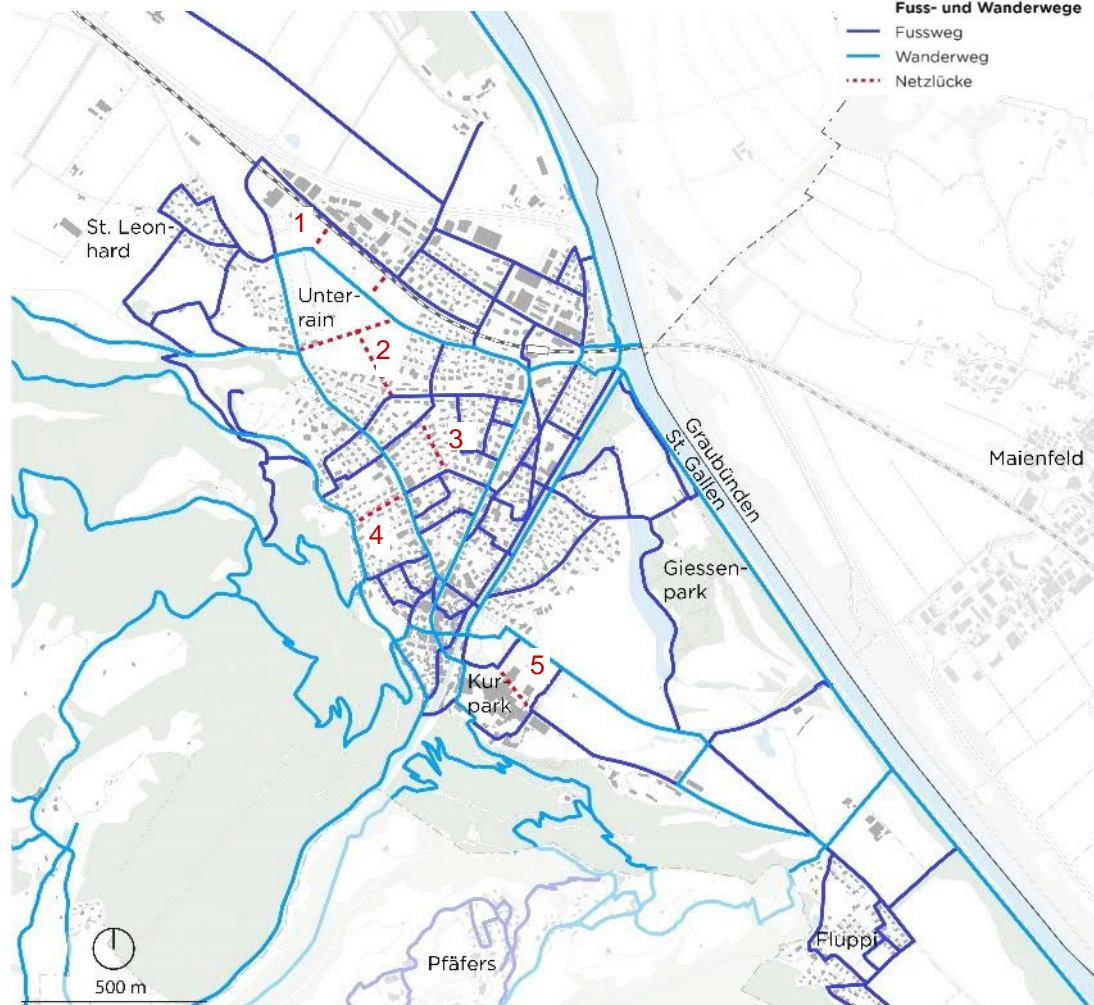
Beschreibung Massnahme: Umgestaltung / Beleuchtung Unterrainstrasse im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gebiets Unterrain.

Erstellung neue / Optimierung bestehende Fusswege durch Quartiere (gem. Abbildung unten), inkl. Beleuchtung:

- Verbindung zwischen Unterrain- und Industriestrasse (1)
- Verbindung zwischen Pizol-, Sarganser- und Unterrainstrasse (2)
- Verbindung zwischen Grossfeld- und Calandastrasse (3)
- Verbindung zwischen Weilig- und Sarganserstrasse (4)
- Verbindung zwischen Golfweg und Bernhard-Simonstrasse (5)

Sollten im Rahmen der Umsetzung des Verkehrskonzepts weitere relevante Lücken identifiziert werden, dann werden diese laufend behoben; die aufgeführten Verbindungen sind nicht abschliessend. Es wird jeweils aus einer gesamtheitlichen Perspektive entschieden, welche Ergänzungen am Fusswegnetz zweckmässig sind.

Darstellung:



Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung:	<input checked="" type="checkbox"/> V1: Modal Split	<input checked="" type="checkbox"/> V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit	<input checked="" type="checkbox"/> V3: Erschliessung
	<input type="checkbox"/> V4: Parkierung	<input type="checkbox"/> V5: Ortsfremder Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> V6: Umweltbelastungen
Kostenkategorie:	<input checked="" type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> hoch
Beteiligte: (fett : Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Bad Ragaz		
	<input type="checkbox"/> Kanton St.Gallen		
	<input type="checkbox"/> Weitere:		
Umsetzungs- horizont:	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig	<input type="checkbox"/> langfristig
	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		
Abhängigkeiten:	FVV1: Erarbeitung Veloverkehrskonzept (Neue Fuss-/Velo-Unterführung Unterrain) Entwicklungsplanung Unterrain		
Nächste Schritte:	Erstellung Projekte zur Netzlückenschliessung, bauliche Umsetzung der Massnahmen		

FVV5: Begegnungsorte

Problembeschreibung: Im Dorfkern gibt es verschiedene öffentliche Plätze, die ihr Potenzial als Begegnungsorte aus Sicht der Bevölkerung noch nicht ausgeschöpft haben (Bernard-Simon-Platz, Kronenplatz, Am Platz, Badplatz, Bartholoméplatz). Die Quartiere St.Leonhard und Fluppi liegen ausserhalb des kompakten Dorfes; die Fusswege in den Dorfkern bzw. zum Bahnhof sind entsprechend länger und sollten daher auch mit dezentralen Begegnungs-/ Erholungsplätzen aufgewertet werden. Diese sollen so geplant werden, dass sich daraus keine Konflikte mit dem Veloverkehr ergeben.

Beschreibung Massnahme: Aufwertung bestehende und Erstellung neuer Begegnungs-/ Erholungsplätze. Denkbar sind Grünflächen mit Sitzmöglichkeiten und allenfalls einem kleinen Spielplatz.

Darstellung:



Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung:

<input checked="" type="checkbox"/> V1: Modal Split	<input checked="" type="checkbox"/> V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit	<input checked="" type="checkbox"/> V3: Erschliessung
<input type="checkbox"/> V4: Parkierung	<input type="checkbox"/> V5: Ortsfremder Verkehr	<input type="checkbox"/> V6: Umweltbelastungen

Kostenkategorie: gering mittel hoch

Beteiligte: **Gemeinde Bad Ragaz**
 (fett: Federführung) Kanton St.Gallen
 Weitere:

Umsetzungs-horizont: kurzfristig (erste Massnahmen) mittelfristig (laufende Umsetzung) langfristig Daueraufgabe

Abhängigkeiten: FVV1: Veloverkehrskonzept
 FVV3: Fusswege durch Quartiere
 Nutzungsstrategie Dorfkern
 Entwicklungsplanung Unterrain
 Ortsplanungsrevision

Nächste Schritte: Anliegen in Bau- und Zonenordnung einfliessen lassen, neue Begegnungsorte projektieren

FVV6: Vernetzung Dorfkern – Kurpark

Problembeschrieb: Eine Fusswegverbindung ist vorhanden, die Vernetzung zwischen dem Dorfkern und dem Kurpark wird jedoch zu wenig wahrgenommen.

Beschreibung Massnahme: Die Vernetzung zwischen dem Dorfkern und dem Kurpark soll verbessert werden. Die Sichtbarkeit und Attraktivität dieser bestehenden Verbindung ist zu erhöhen.

Darstellung:



Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung:

<input type="checkbox"/> V1: Modal Split	<input checked="" type="checkbox"/> V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit	<input checked="" type="checkbox"/> V3: Erschliessung
<input type="checkbox"/> V4: Parkierung	<input type="checkbox"/> V5: Ortsfremder Verkehr	<input type="checkbox"/> V6: Umweltbelastungen

Kostenkategorie: gering mittel hoch

Beteiligte: **Gemeinde Bad Ragaz**
 (fett: Federführung) Kanton St.Gallen
 Weitere:

Umsetzungshorizont: kurzfristig mittelfristig langfristig Daueraufgabe

Abhängigkeiten: Bestvariante zur Entlastung Dorfkern
 Nutzungsstrategie Dorfkern

Nächste Schritte: -

Massnahmen Öffentlicher Verkehr

ÖV1: Optimierung ÖV-Angebot

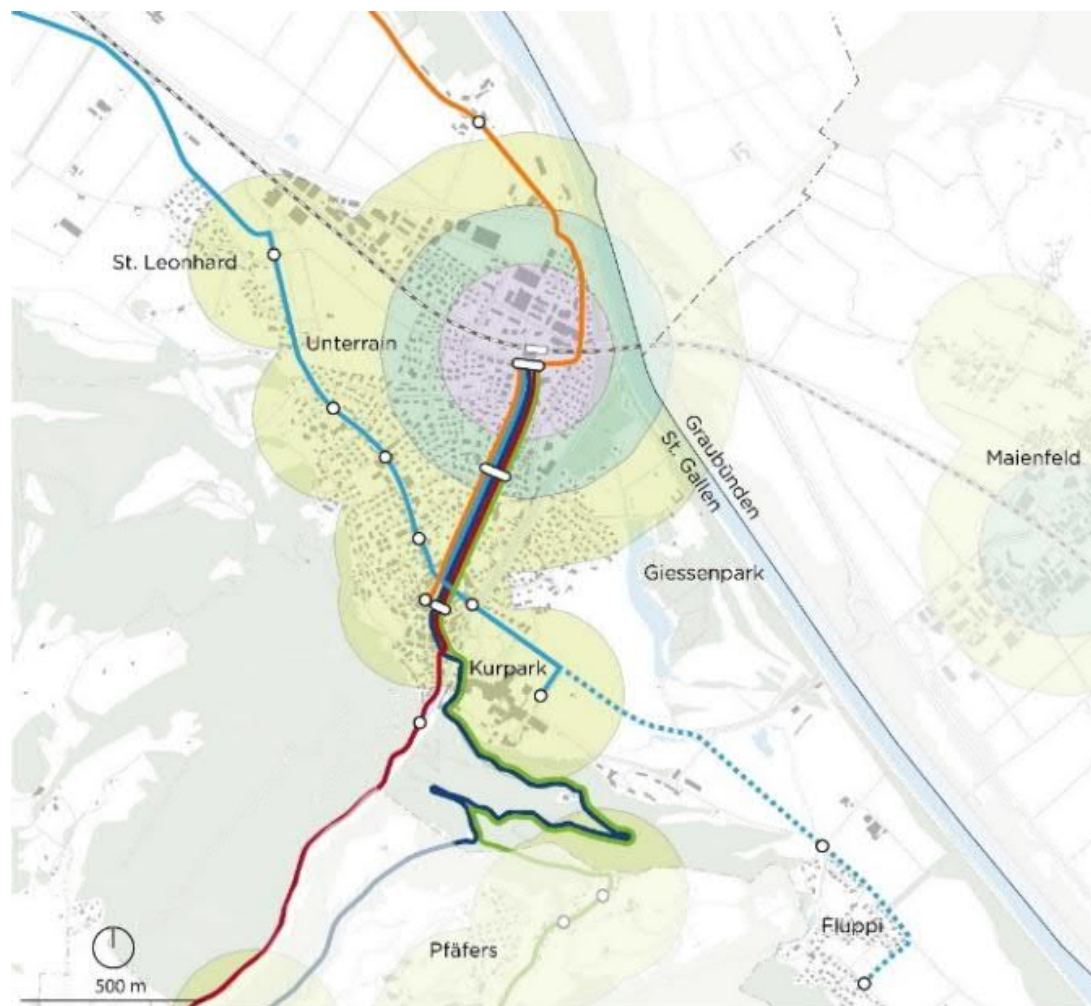
Problembeschrieb: Bad Ragaz ist mit dem Schienenverkehr gut erschlossen. Diese gute Ausgangslage für den öffentlichen Verkehr wird heute noch zu wenig genutzt, insbesondere im Pendlerverkehr. Die bestehenden ÖV-Erschliessungslücken und die wahrgenommene Unattraktivität des ÖV stehen in Konkurrenz zur grossen Attraktivität und Affinität zur Nutzung des eigenen Autos. Mit einer Optimierung des Angebots kann die Position des ÖV gestärkt und die Bevölkerung zum Umsteigen bewegt werden. Eine Herausforderung stellt die Wirtschaftlichkeit des ÖV bzw. das Erreichen der Mindest- und Zielvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad dar.

Beschreibung Massnahme: Optimierung ÖV-Angebot und Prüfung alternativer Angebotsformen:

- Prüfung Halbstundentakt für alle Buslinien
- Prüfung ÖV-Erschliessung Fluppi (Hinweis: letztmalige Prüfung im Frühjahr 2018)
- Prüfung Rufbus zur Erschliessung der peripheren Quartiere
- Prüfung von selbstfahrenden kleinen Shuttles zur Erschliessung der peripheren Quartiere und/oder des Grand Resorts resp. einer allenfalls revidierten Wartensteinbahn
- Prüfung Finanzierbarkeit ÖV, z.B. durch Umlagern

Diese Überprüfung und allfällige Optimierungen fliessen in das in Überarbeitung befindliche regionale Buskonzept 2025 ein und werden mit dem Kanton abgestimmt.

Darstellung:



Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung:	<input checked="" type="checkbox"/> V1: Modal Split	<input type="checkbox"/> V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit	<input checked="" type="checkbox"/> V3: Erschliessung
	<input type="checkbox"/> V4: Parkierung	<input type="checkbox"/> V5: Ortsfremder Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> V6: Umweltbelastungen

Kostenkategorie:	<input checked="" type="checkbox"/> gering (Optimierungskonzept)	<input checked="" type="checkbox"/> mittel (Umsetzung mit Kanton)	<input type="checkbox"/> hoch
------------------	--	---	-------------------------------

Beteiligte: (fett : Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Bad Ragaz
	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton St.Gallen, Amt für öffentlicher Verkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Busbetreiber, Region Sarganserland

Umsetzungs-horizont:	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (Konzept)	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (Umsetzung)	<input type="checkbox"/> langfristig	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
----------------------	---	---	--------------------------------------	---------------------------------------

Abhängigkeiten:	Regionales «Buskonzept 2025»; Bestvariante zur Entlastung Dorfkern; Entwicklungsplanung Unterrain
-----------------	---

Nächste Schritte:	Ausarbeitung Konzept ÖV-Optimierung in Übereinstimmung mit den Zielen von Bad Ragaz mobil und dem vorliegenden Verkehrskonzept.
-------------------	---

ÖV2: Umgestaltung Bushof

Problembeschreibung: Der Bahnhof Bad Ragaz ist nicht nur für Bad Ragaz, sondern auch für die Nachbargemeinden Pfäfers und Fläsch ein wichtiger Umsteigeort. Die Buslinien von/nach Pfäfers bzw. Fläsch erschliessen auch das Dorfgebiet von Bad Ragaz. Der Bushof ist noch nicht konform mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und die Anordnung der Bushaltekanten ist nicht ideal.

Beschreibung Massnahme: Die Umgestaltung Bushof umfasst eine BehiG-Konformität und Neuordnung der Bushaltekanten. Ein Variantenstudium liegt bereits vor (asa 2015). Der Bahnhof selbst soll in den nächsten Jahren als Ankunftsort für Gäste und Bevölkerung ebenfalls optimiert werden. Eine von der Gemeinde eingesetzte Arbeitsgruppe kümmert sich darum, erste Sofortmassnahmen sind bereits umgesetzt. Die Massnahmen müssen aufeinander abgestimmt sein.

Darstellung:



Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung: V1: Modal Split V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit V3: Erschliessung
 V4: Parkierung V5: Ortsfremder Verkehr V6: Umweltbelastungen

Kostenkategorie: gering mittel hoch

Beteiligte: **Gemeinde Bad Ragaz**
 (**fett:** Federführung) Kanton St.Gallen, Amt für öffentlicher Verkehr
 Weitere: SBB; Busbetreiber

Umsetzungshorizont: kurzfristig mittelfristig langfristig Daueraufgabe

Abhängigkeiten: ÖV1: Optimierung ÖV-Angebot
 Arbeitsgruppe zur Attraktivitätssteigerung des Bahnhofs als Ankunftsort

Nächste Schritte: Abstimmung Gemeinde mit SBB

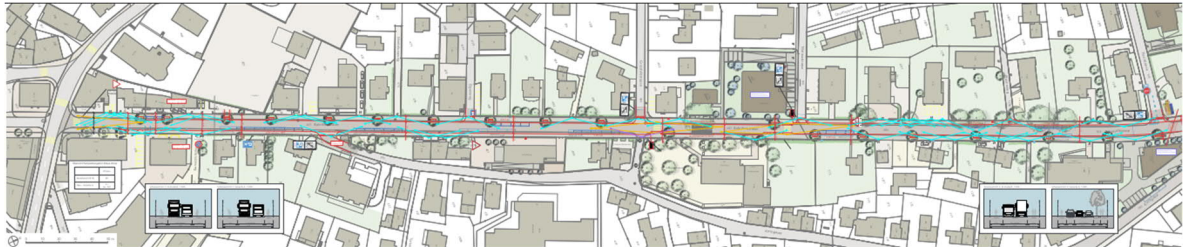
Kommunale Massnahmen Motorisierter Individualverkehr

MIV1: Umgestaltung Bahnhofstrasse

Problembeschreibung: Der Bahnhof ist vom Dorfzentrum entlang der Bahnhofstrasse oder über die Kirchgasse resp. Fläscherstrasse zu Fuss in rund 10 bis 12 Minuten erreichbar. Dies ist für den Fussverkehr eine relativ weite Distanz, die v.a. dann zurückgelegt wird, wenn der Weg attraktiv und sicher ist. Die Attraktivität und Sicherheit der heutigen Strassengestaltung werden von der Bevölkerung als ungenügend betrachtet.

Beschreibung Massnahme: Mit einer 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. Von einer attraktiven und sicheren Anbindung des Bahnhofs kann auch der ÖV profitieren. Zudem sinkt mittels einer geeigneten Gestaltung die Lärm- und Luftbelastung der angrenzenden Liegenschaften. Es muss aber sichergestellt sein, dass die Busführung sowie die Parkierung gewährleistet bleiben.

Darstellung:



Vorprojekt der Bahnhofstrasse (Variante A, Stand 2015)

Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung:

<input checked="" type="checkbox"/> V1: Modal Split	<input checked="" type="checkbox"/> V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit	<input checked="" type="checkbox"/> V3: Erschliessung
<input type="checkbox"/> V4: Parkierung	<input type="checkbox"/> V5: Ortsfremder Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> V6: Umweltbelastungen

Kostenkategorie: gering mittel hoch

Beteiligte: **Gemeinde Bad Ragaz**
 (fett: Federführung) Kanton St.Gallen
 Weitere: Anlieger

Umsetzungshorizont: kurzfristig mittelfristig langfristig Daueraufgabe

Abhängigkeiten: FVV1: Veloverkehrskonzept
 ÖV1: Optimierung ÖV-Angebot

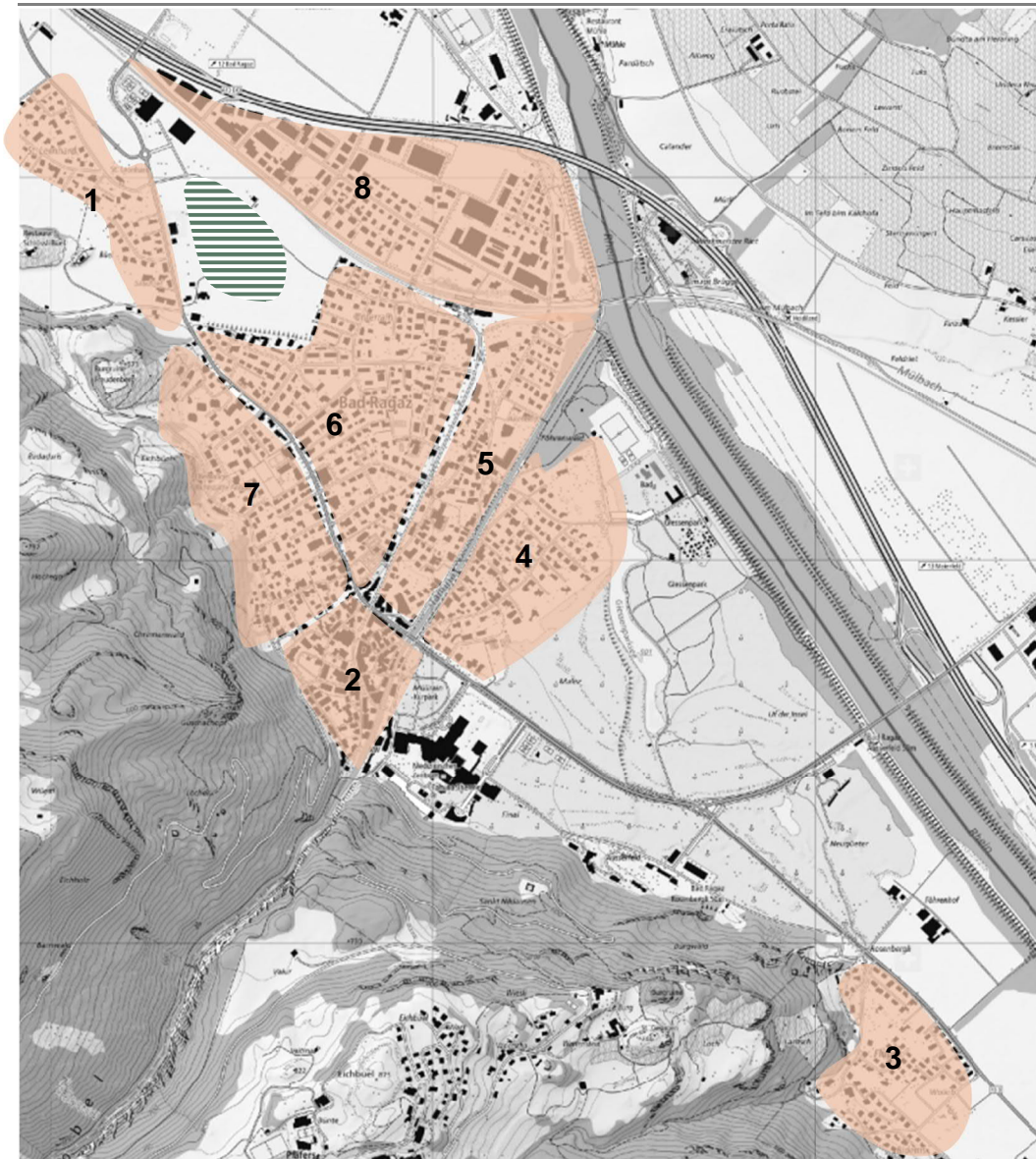
Nächste Schritte: Projekt umsetzen (Vorprojekt besteht bereits)

MIV2: Tempo 30-Zonen in Quartieren

Problembeschreibung: Derzeit gibt es in Bad Ragaz keine Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen. In der Kirchgasse ist eine Begegnungszone beschlossen, aber noch nicht umgesetzt. Auf allen (Quartier-)Strassen gilt generell Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Diese Geschwindigkeit wird insbesondere im Dorfkern und auf den Quartierstrassen subjektiv von der Bevölkerung als zu hoch empfunden. Eine Reduktion der Geschwindigkeit kann einerseits die Sicherheit und Attraktivität von Zufussgehenden und Velofahrenden, insbesondere Kindern, erhöhen. Andererseits sinken aber auch die Luftbelastung und Lärmimmissionen in den Quartieren. Die Reduktion der Geschwindigkeit hilft auch gegen Ausweichfahrten und Schleichverkehr in den Quartieren und sorgt dafür, dass der quartierfremde Verkehr auch auf den übergeordneten Achsen bleibt.

Beschreibung Massnahme: Etappenweise Umsetzung vom Tempo 30-Zonen in den Quartieren, die Zonen und die mögliche Reihenfolge sind im folgenden Plan dargestellt. Prioritär sind Tempo 30-Zonen umzusetzen, in welchen schon ein Bevölkerungsbegehren nach Geschwindigkeitsreduktion und Aufwertung besteht (1 St. Leonhard, 2 Dorfkern inkl. Mühlerainstrasse) bzw., sich entsprechende Massnahmen gut und einfach umsetzen lassen (3 Fluppi). Wohnzonen stehen vor Gewerbe-Industriezonen, weshalb Bad Ragaz Nord (8) an letzter Stelle steht. Das Gebiet Unterrain ist als Tempo 30-Zone zu planen. Ausgenommen bleiben vorerst Kantonsstrassen. Ausgenommen bleiben auch Quartiere, in denen sich die Bevölkerung mehrheitlich dagegen wehrt. Die Umsetzung macht nur dort Sinn, wo die Bevölkerung den Mehrwert erkennt und die Massnahme mitträgt.

Darstellung:



Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung: V1: Modal Split V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit V3: Erschliessung
 V4: Parkierung V5: Ortsfremder Verkehr V6: Umweltbelastungen

Kostenkategorie: gering mittel hoch

Beteiligte: **Gemeinde Bad Ragaz**
 (fett: Federführung) Kanton St.Gallen, Tiefbauamt (Kantonsstrasse), Kantonspolizei (Bewilligungsbehörde)
 Weitere: Quartierbevölkerung

Umsetzungshorizont: kurzfristig mittelfristig langfristig Daueraufgabe

Abhängigkeiten: FVV1: Veloverkehrskonzept (T30-Achsen in Quartieren sind attraktive Veloverbindungen)
 Entwicklungsplanung Unterrain
 Bestvariante zur Entlastung Dorfkern: Die Federführung für eine allfällige Tempo 30-Signalisation auf der Kantonsstrasse im Dorfkern liegt beim Kanton.

Nächste Schritte: Ausarbeitung Gesamtkonzept inkl. Gestaltung, Verkehrsgutachten für die einzelnen Zonen (inkl. Geschwindigkeitsmessungen), Auflage Signalisationsänderung und etappierte Umsetzung. Nachkontrolle und bei Bedarf bauliche Optimierung.

MIV3: Optimierung Erschliessung Grand Resort

Problembeschrieb: Aus dem Westen kommende Gäste des Grand Resorts, der Tamina Therme und des Casinos fahren von der Autobahnausfahrt Bad Ragaz auf der Kantonsstrasse durch das Dorf und biegen dann in die Bernhard-Simonstrasse ein (signalisierter und schnellster Weg). Aus dem Osten kommende Gäste benützen die Autobahnausfahrt Maienfeld und biegen vor dem Dorfeingang in die Bernhard-Simonstrasse. Von der Bernhard-Simonstrasse ist die Ausfahrt mit einem Pfeil Richtung Autobahnanschluss Maienfeld signalisiert. Der ankommende Verkehr aus Richtung Westen sowie der ortskundige wegfahrende Verkehr nach Westen fahren also durch den Dorfkern, obwohl es via Autobahnanschluss Maienfeld einen Weg gäbe, der das Siedlungsgebiet weniger beeinträchtigt.

Über die Pfäferserstrasse werden zudem rund 200 Angestellten-Parkplätze des Grand Resorts erschlossen. Teilzeitanstellungen und das Arbeiten in verschiedenen Schichten führen dazu, dass diese Parkplätze im Durchschnitt etwa 1,75 bis 2 Mal pro Tag belegt werden, was zu 350 bis 400 Durchfahrten durch den Dorfkern je Richtung pro Tag führt. Aufgrund von Erhebungen im Jahr 2012 und plausibilisierten Richtwerten durch das Büro asa in Rapperswil-Jona ist davon auszugehen, dass die Angestellten-Parkplätze pro Tag insgesamt 700 bis 800 Fahrzeugbewegungen generieren (Gemeinde Bad Ragaz: Gutachten und Antrag des Gemeinderates zur Stellungnahme der Gemeinde für die Dorfkernumfahrung Mühlerain. 7. März 2017).

Beschreibung Massnahme: Die Erschliessung Grand Resort für Angestellte und Gäste soll unter Berücksichtigung der Bestvariante zur Entlastung Dorfkern optimiert werden. Geprüft werden soll auch eine angepasste Signalisation von/nach der Autobahn. Zudem soll eine Verschiebung der Parkplätze für die Mitarbeitenden geprüft werden (z.B. Erweiterung bestehende Tiefgarage Grand Resort für Angestellte). Im Vordergrund sollte künftig nicht mehr der kürzeste Weg stehen, sondern derjenige, der das Siedlungsgebiet und den Dorfkern von Bad Ragaz am wenigsten belastet.

Darstellung:



Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung:

<input type="checkbox"/> V1: Modal Split	<input checked="" type="checkbox"/> V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit	<input checked="" type="checkbox"/> V3: Erschliessung
<input checked="" type="checkbox"/> V4: Parkierung	<input type="checkbox"/> V5: Ortsfremder Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> V6: Umweltbelastungen

Kostenkategorie: gering mittel hoch

Beteiligte: **Gemeinde Bad Ragaz**
 Kanton St.Gallen
 Weitere: Grand Resort, ASTRA (Signalisationsänderung)

Umsetzungshorizont: kurzfristig mittelfristig langfristig Daueraufgabe

Abhängigkeiten: Bestvariante zur Entlastung Dorfkern
MIV7: Signalisationsänderungen auf der Autobahn

Nächste Schritte: Abklärung mit Grand Resort, welche Ideen schon vorhanden sind.

Kommunale Massnahmen Parkierung

P1: Parkplatzerstellungspflicht für private Parkplätze

Problembeschrieb:	Das aktuell gültige Parkplatz-Reglement aus dem Jahr 1983 regelt den Parkplatzbedarf für Motorfahrzeuge auf privatem Grund. Die Berechnung des Bedarfs an Parkplätzen erfolgt anhand der Nutzungsart. In Härtefällen kann von den Richtwerten abgewichen werden. Für jeden fehlenden Parkplatz ist eine Ersatzabgabe von Fr. 5'000.- zu leisten. Maximalwerte für Parkplätze oder die Berücksichtigung der ÖV-Erschliessungsqualität sind im heutigen Reglement nicht vorgesehen. Mit der grossen Verfügbarkeit privater Parkplätze ist es attraktiv, Wege mit dem Auto zurückzulegen, was das ÖV-/Velopotenzial einschränkt. Durch weniger abgestellte Fahrzeuge steigen die Attraktivität und Sicherheit des Strassenraums, zudem können Bauherren und Investoren Kosten für die Erstellung von später allenfalls nicht benötigten Parkplatz einsparen.		
Beschreibung Massnahme:	Das Bau- resp. Parkplatz-Reglement soll im Rahmen der Ortsplanungsrevision in folgendem Sinne überarbeitet werden: <ul style="list-style-type: none"> — Neubauten: Abstimmung Parkplatzerstellungspflicht auf ÖV-Erschliessungsgüte (weniger private Pflichtparkplätze bei guter ÖV-Erschliessung) — Ermöglichung von gemeinsamen Parkierungslösungen bei Grossüberbauungen — Ermöglichung von autoarmen Überbauungen (siehe Beispiele unten) — Flexibilisierung der Ersatzabgabepflicht — Neubauten: Erstellungspflicht von attraktiven Veloabstellplätzen 		
Darstellung:	Beispiele von autoarmem Wohnen in ländlichen Gemeinden (weitere Bsp. https://wohnbau-mobilitaet.ch/):		
			
	Kochermatte, Aegerten	Pumera, Almens (in Planung)	
Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung:	<input checked="" type="checkbox"/> V1: Modal Split	<input checked="" type="checkbox"/> V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit	<input type="checkbox"/> V3: Erschliessung
	<input checked="" type="checkbox"/> V4: Parkierung	<input type="checkbox"/> V5: Ortsfremder Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> V6: Umweltbelastungen
Kostenkategorie:	<input checked="" type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> hoch
Beteiligte: (fett: Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Bad Ragaz		
	<input type="checkbox"/> Kanton St.Gallen		
	<input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Bauherren und Investoren (bei der Umsetzung)		
Umsetzungshorizont:	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig	<input type="checkbox"/> mittelfristig	<input type="checkbox"/> langfristig
	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		
Abhängigkeiten:	Ortsplanungsrevision Entwicklungsplanung Unterrain		
Nächste Schritte:	Überarbeitung Baureglement/Parkplatz-Reglement		

P2: Parkierungsreglement für öffentliche Parkplätze

Problembeschrieb: Das aktuell gültige Parkierungsreglement aus dem Jahr 2001 regelt das Parkieren auf öffentlichem Grund. Gemäss Reglement sind örtliche und zeitliche Beschränkungen der öffentlichen Parkplätze sowie eine Gebührenerhebung möglich. Eine Abstimmung zwischen den einzelnen Anlagen findet nur begrenzt statt, was teilweise zu Parksuchverkehr führt. Mit der grossen und kostengünstigen Verfügbarkeit öffentlicher Parkplätze ist es zudem attraktiv, Wege auch innerhalb des Dorfes mit dem Auto zurückzulegen, was das ÖV-/Velopotenzial einschränkt. Eine gezielte Lenkung des parkierenden Verkehrs ermöglicht zudem einen sicheren und attraktiven öffentlichen Raum und verhindert Suchverkehr.

Beschreibung Massnahme: Das Parkierungsreglement für öffentliche Parkplätze soll in folgendem Sinne überarbeitet werden:

- Entwicklung Zonenmodell mit abgestuften Bewirtschaftungsformen (Parkplatzgebühr abhängig von Nähe zum Dorfkern (nähere Parkplätze kosten mehr)
- Flächendeckende Bewirtschaftung der Parkplätze bei Freizeitanlagen
- Zeitliche (evtl. monetäre) Bewirtschaftung der oberirdischen Parkplätze im Dorfkern
- Abstufung Preise zwischen ober- und unterirdischen Parkplätzen im Dorfkern

Ausserdem soll der Kontrollmechanismus zur Einhaltung der Parkierungsvorschriften überprüft und bei Bedarf angepasst werden. Erfahrungsgemäss werden Regeln dann eingehalten, wenn zu Beginn eine Sensibilisierung und häufigere Kontrollen durchgeführt werden.

Bei der Ausarbeitung des neuen Reglements sollen die betroffenen Akteure (Verwaltung, Politik, Gewerbe, Vereine, Schule, Kirche) in geeigneter Form miteinbezogen werden.

Die Parking Pay App wurde als Sofortmassnahme bereits eingeführt.

Darstellung:



Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung:

<input checked="" type="checkbox"/> V1: Modal Split	<input checked="" type="checkbox"/> V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit	<input type="checkbox"/> V3: Erschliessung
<input checked="" type="checkbox"/> V4: Parkierung	<input type="checkbox"/> V5: Ortsfremder Verkehr	<input type="checkbox"/> V6: Umweltbelastungen

Kostenkategorie: gering mittel hoch

Beteiligte: **Gemeinde Bad Ragaz**
 (**fett:** Federführung) Kanton St.Gallen
 Weitere: Betroffene Akteure

Umsetzungshorizont: kurzfristig mittelfristig langfristig Daueraufgabe

Abhängigkeiten: -

Nächste Schritte: Überarbeitung Parkierungsreglement

Kommunale Massnahmen Gesamtverkehr

GV1: Sensibilisierung und Information

Problembeschrieb: Aufgrund der guten Bedingungen für den MIV und die grosse private wie öffentliche Parkplatz-Verfügbarkeit ist es attraktiv, auch kurze Wege innerhalb der Gemeinde mit dem Auto zurückzulegen. Der MIV dominiert als Hauptverkehrsmittel mit den entsprechenden Folgen für den Modalsplit sowie für die Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Strassenraum.

Beschreibung Massnahme: Die Bevölkerung, Arbeitnehmenden und Gäste werden durch die Gemeinde für ihr Mobilitätsverhalten sensibilisiert und über das Angebot von ÖV und Fuss- und Veloverkehr und der Vorteile dessen Benützung informiert. Dazu gehört auch die Bewusstseinsbildung über positive gesundheitliche Effekte und über Gefahrenstellen, insbesondere bei den besonders "gefährdeten" Gruppen (Senioren, Seniorinnen, Schulkinder).

Die Gemeinde informiert auf ihrer Webseite aktiv über die Mobilität und die verfügbaren Angebote. Eine «Fragen und Anregungen» Webseite für die Bevölkerung wurde als Sofortmassnahme bereits umgesetzt.

Mögliche Kampagnen: Aktionstage für einzelne Zielgruppen, Bike to Work, Gratis-Veloflicktag, mit dem Velo zur Schule (Weiterführung Veloprüfung), Spielerisches Velofahren z.B. in einem Parcours, Velo-Check-Tag bei Schulen mit kleinen Reparaturen vor Ort.

Evtl. kann die Mobilität resp. das Verkehrskonzept auch als Thema resp. attraktive Aktion in die Ausstellung Bad Ragartz Eingang finden.

Darstellung: Beispiele von Kampagnen:



Verkehrsverhalten spielerisch lernen
Schule



Veloförderung Wien



Veloförderung

Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung:

<input checked="" type="checkbox"/> V1: Modal Split	<input checked="" type="checkbox"/> V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit	<input type="checkbox"/> V3: Erschliessung
<input type="checkbox"/> V4: Parkierung	<input type="checkbox"/> V5: Ortsfremder Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> V6: Umweltbelastungen

Kostenkategorie: gering mittel hoch

Beteiligte: **Gemeinde Bad Ragaz**
(**fett:** Federführung) Kanton St.Gallen, Prävention und Gesundheitsförderung (www.zepa.info/gemeinde-bewegt)
 Weitere: Schulen, Vereine, Mobilitätsanbieter, Veranstalter, etc.

Umsetzungshorizont: kurzfristig mittelfristig langfristig Daueraufgabe

Abhängigkeiten: Idealerweise werden bestehende Gefässe (Veranstaltungen, Feste, Aktionen, Märkte) dafür genutzt und unter dem Mobilitätsaspekt angereichert. Der Kanton unterstützt mit entsprechenden Angeboten (<https://www.zepa.info/gemeinde-bewegt>). Koordination mit Umsetzung Nutzungsstrategie Dorfkern.

GV3: Unterstützung von Massnahmen Dritter

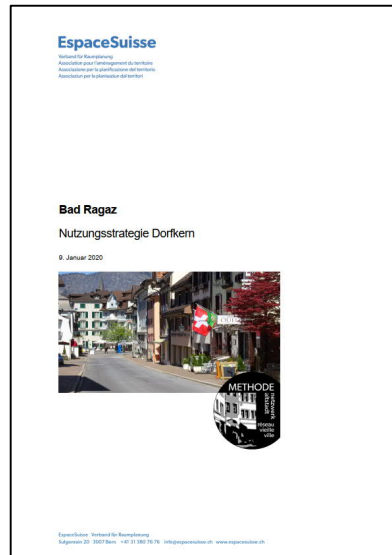
Nächste Schritte: Kampagnen in Abstimmung mit wichtigen Akteuren vorbereiten und durchführen. Es handelt sich hierbei um eine Daueraufgabe, die nach einer erstmaligen Umsetzung nicht fertig ist.

GV2: Umsetzung Verkehrskonzept und Nutzungsstrategie Dorfkern

Problembeschrieb: Das Verkehrskonzept Bad Ragaz sowie die Nutzungsstrategie Dorfkern enthalten verschiedene Massnahmen, die nach dem Beschluss vorangetrieben und umgesetzt werden sollen. Zeitliche Ressourcen und Fachwissen sind dafür notwendig.

Beschreibung Massnahme: Die Gemeinde beauftragt eine externe Person mit der Umsetzung der Massnahmen aus dem Verkehrskonzept sowie der Nutzungsstrategie Dorfkern.

Darstellung:



Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung: V1: Modal Split V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit V3: Erschliessung V4: Parkierung V5: Ortsfremder Verkehr V6: Umweltbelastungen

Kostenkategorie: gering mittel hoch

Beteiligte: **Gemeinde Bad Ragaz**
 (**fett:** Federführung) Kanton St.Gallen (Kantonale Massnahmen)
 Weitere:

Umsetzungs-horizont: kurzfristig mittelfristig langfristig Daueraufgabe

Abhängigkeiten: Koordination mit Umsetzung Nutzungsstrategie Dorfkern
 GV1: Sensibilisierung und Information
 GV3: Unterstützung von Massnahmen Dritter

Nächste Schritte: Beauftragung einer externen Person «DorfentwicklerIn». Es handelt sich hierbei um eine Daueraufgabe, die nach einer erstmaligen Umsetzung nicht fertig ist.

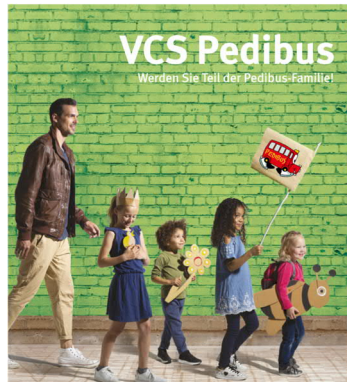
GV3: Unterstützung von Massnahmen Dritter

Problembeschrieb: Aufgrund der guten Bedingungen für den MIV und die grosse private wie öffentliche Parkplatz-Verfügbarkeit ist es attraktiv, auch kurze Wege innerhalb der Gemeinde mit dem Auto zurückzulegen. Der MIV dominiert als Hauptverkehrsmittel mit den entsprechenden Folgen für den Modalsplit sowie für die Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Strassenraum.

Beschreibung Massnahme: Die Gemeinde unterstützt Anstrengungen Dritter, die eine Veränderung des Verkehrsverhaltens zugunsten von ÖV sowie Fuss-/Veloverkehr begünstigen. Beispiele sind:

- Öffentliche Ladestationen für E-Autos und E-Bikes
- Pedibus für Kindergärtner (www.pedibus.ch): Eltern
- Bikesharing-Angebot ausbauen: Biker-Netzwerk
- Kombitickets ÖV und Freizeit: Gewerbe / Private
- Lieferdienst für Einkäufe im Dorf: Gewerbe / Private
- Attraktive Schaufenster für hohe Aufenthaltsqualität im Dorfkern (siehe auch Nutzungsstrategie)
- Verschiebung Markt in Dorfzentrum

Darstellung:



Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung:

<input checked="" type="checkbox"/> V1: Modal Split	<input type="checkbox"/> V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit	<input type="checkbox"/> V3: Erschliessung
<input type="checkbox"/> V4: Parkierung	<input type="checkbox"/> V5: Ortsfremder Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> V6: Umweltbelastungen

Kostenkategorie: gering mittel hoch

Beteiligte: **Gemeinde Bad Ragaz**
 Kanton St.Gallen
 Weitere: interessierte Akteure

Umsetzungshorizont: kurzfristig mittelfristig langfristig Daueraufgabe

Abhängigkeiten: GV1: Sensibilisierung und Information
 GV2: Umsetzung Verkehrskonzept und Nutzungsstrategie

Nächste Schritte: Unterstützung nach aussen kommunizieren und Akteure motivieren, Ideen zu entwickeln. Es handelt sich hierbei um eine Daueraufgabe, die nach einer erstmaligen Umsetzung nicht fertig ist.

Kantonale Massnahmen

Für die Umsetzung der folgenden Massnahmen ist der Kanton in Absprache mit der Gemeinde zuständig.

MIV5: Umgestaltung Sarganserstrasse

Problembeschrieb: Die Sarganserstrasse bildet als Kantonsstrasse ein Teil der Hauptverkehrsachse durch den Ort Bad Ragaz und ist deshalb verkehrsorientiert gestaltet. Der Ortseingang beim Kreisel St. Leonhard ist als solcher nicht deutlich erkennbar. Die regionale Veloroute führt gem. Geoportal Bad Ragaz entlang der Sarganserstrasse. Das bestehende Bauprojekt «Sarganserstrasse Fussgängerschutz» sieht vor, dass der Veloverkehr weiterhin im Mischverkehr geführt wird. Die Strassenbreite beträgt innerhalb des Siedlungsgebiets auf weiten Strecken lediglich 6.5 Meter. Damit ist sie zu schmal für die Markierung eines separaten Radstreifens. Nebst dem Strassenbauprojekt ist derzeit ein Lärmsanierungsprojekt in Erarbeitung, welches streckenweise eine Lärmschutzwand vorsieht.

Beschreibung Massnahme: Die Gemeinde beantragt dem Kanton ein Projekt für die Umgestaltung der Sarganserstrasse, das auch die Ziele des vorliegenden Konzepts sowie insbesondere den Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs gerecht wird (v.a. Sicherheit für Zufussgehende und Velofahrende inkl. Schulkinder entlang der Achse sowie Aufenthaltsqualität im Zentrumsbereich). Die Gemeinde hat dem Kanton im Herbst 2020 einen entsprechenden Antrag eingereicht, der auch die gleichzeitige Neu beurteilung der Lärmschutzwand beinhaltet. Die Trennwirkung ist mit der geeigneten Anordnung und Gestaltung von Übergängen zu reduzieren. Ebenso ist der Ortseingang so zu gestalten, dass sich die Autolenkenden bewusst(er) werden, dass sie sich in einem Siedlungsgebiet befinden, in dem auch Zufussgehende und Velofahrende verkehren und ihre Geschwindigkeit entsprechend anpassen. Falls eine Veloführung entlang der Sarganserstrasse nicht möglich sein sollte, ist in FVV1 eine alternative Veloroutenführung zu prüfen.

Darstellung:



Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung:

<input type="checkbox"/> V1: Modal Split	<input checked="" type="checkbox"/> V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit	<input type="checkbox"/> V3: Erschliessung
<input type="checkbox"/> V4: Parkierung	<input checked="" type="checkbox"/> V5: Ortsfremder Verkehr	<input type="checkbox"/> V6: Umweltbelastungen

Kostenkategorie:	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
------------------	---------------------------------	---------------------------------	--

Beteiligte:	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Bad Ragaz
(fett : Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton St.Gallen, Tiefbauamt ; Kantonspolizei
	<input type="checkbox"/> Weitere:

Umsetzungs- horizont:	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input type="checkbox"/> mittelfristig	<input checked="" type="checkbox"/> langfristig	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
--------------------------	--------------------------------------	--	---	---------------------------------------

Abhängigkeiten:	FVV1: Veloverkehrskonzept
	FVV5: Begegnungsplätze
	MIV3: Optimierung Erschliessung Grand Resort
	MIV6: Umgestaltung Maienfelderstrasse

Nächste Schritte:	Betriebs- und Gestaltungskonzept ausarbeiten
-------------------	--

MIV6: Umgestaltung Maienfelderstrasse

Problembeschrieb: Die Maienfelderstrasse ist als Kantonsstrasse die Hauptverkehrsstrasse durch den Ort Bad Ragaz und deshalb verkehrsorientiert gestaltet. Der Ortseingang bei der evangelischen Kirche ist als solcher nicht deutlich erkennbar. Die regionale Veloroute führt gem. Geoportal Bad Ragaz entlang der Maienfelderstrasse. Vom Zentrum bis zum Kreisel Ausserfeld/Neugüter besteht lediglich ein einseitiger Radstreifen. Dieser ist mit 1.20 Meter zu schmal.

Beschreibung Massnahme: Die Maienfelderstrasse ist vom Kanton in Koordination mit der Gemeinde so umzugestalten, dass den Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs mehr Beachtung geschenkt wird (v.a. Sicherheit für Zufussgehende und Velofahrende inkl. Schulkinder) entlang der Achse sowie Aufenthaltsqualität im Zentrumsbereich). Die Trennwirkung ist mit der geeigneten Anordnung und Gestaltung von Übergängen zu reduzieren. Ebenso ist der Ortseingang so zu gestalten, dass sich die Autolenkende bewusst(er) werden, dass sie sich in einem Siedlungsgebiet befinden, in dem Zufussgehende und Velofahrende verkehren und ihre Geschwindigkeit entsprechend anpassen.

Darstellung:



Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung: V1: Modal Split V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit V3: Erschliessung V4: Parkierung V5: Ortsfremder Verkehr V6: Umweltbelastungen

Kostenkategorie: gering mittel hoch

Beteiligte: Gemeinde Bad Ragaz
 (**fett:** Federführung) **Kanton St.Gallen, Tiefbauamt**
 Weitere:

Umsetzungshorizont: kurzfristig mittelfristig langfristig Daueraufgabe

Abhängigkeiten: FVV1: Veloverkehrskonzept
 FVV5: Begegnungsplätze
 MIV3: Optimierung Erschliessung Grand Resort
 MIV5: Umgestaltung Sarganserstrasse

Nächste Schritte: Betriebs- und Gestaltungskonzept ausarbeiten

MIV7: Signalisationsänderung auf Autobahn

Problembeschrieb: Aus dem Westen kommende Gäste des Grand Resorts, der Tamina Therme und des Casinos fahren von der Autobahnausfahrt Bad Ragaz auf der Kantonsstrasse durch das Dorf und biegen dann in die Bernhard-Simonstrasse ein (signalisierter und schnellster Weg). Aus dem Osten kommende Gäste benützen die Autobahnausfahrt Maienfeld und biegen vor dem Dorfeingang in die Bernhard-Simonstrasse. Von der Bernhard-Simonstrasse ist die Ausfahrt mit einem Pfeil Richtung Autobahnanschluss Maienfeld signalisiert. Der ankommende Verkehr aus Richtung Westen sowie der ortskundige wegfahrende Verkehr nach Westen fahren also durch den Dorfkern, obwohl es via Autobahnanschluss Maienfeld einen Weg gäbe, der das Siedlungsgebiet weniger beeinträchtigt.

Beschreibung Massnahme: Beim Bund soll eine angepasste Signalisation von/nach der Autobahn beantragt werden. Im Vordergrund sollte künftig nicht mehr der kürzeste Weg stehen, sondern derjenige, der das Siedlungsgebiet und den Dorfkern von Bad Ragaz am wenigsten belastet.
Auch bei der touristischen Signalisation Nationalstrassen fliessen diese Überlegungen ein.

Darstellung:



Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung: V1: Modal Split V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit V3: Erschliessung
 V4: Parkierung V5: Ortsfremder Verkehr V6: Umweltbelastungen

Kostenkategorie: gering mittel hoch

Beteiligte: Gemeinde Bad Ragaz
(**fett:** Federführung) Kanton St.Gallen, Tiefbauamt; Kantonspolizei
 Weitere: **ASTRA**

Umsetzungs-horizont: kurzfristig mittelfristig langfristig Daueraufgabe

Abhängigkeiten: MIV3: Optimierung Erschliessung Grand Resort

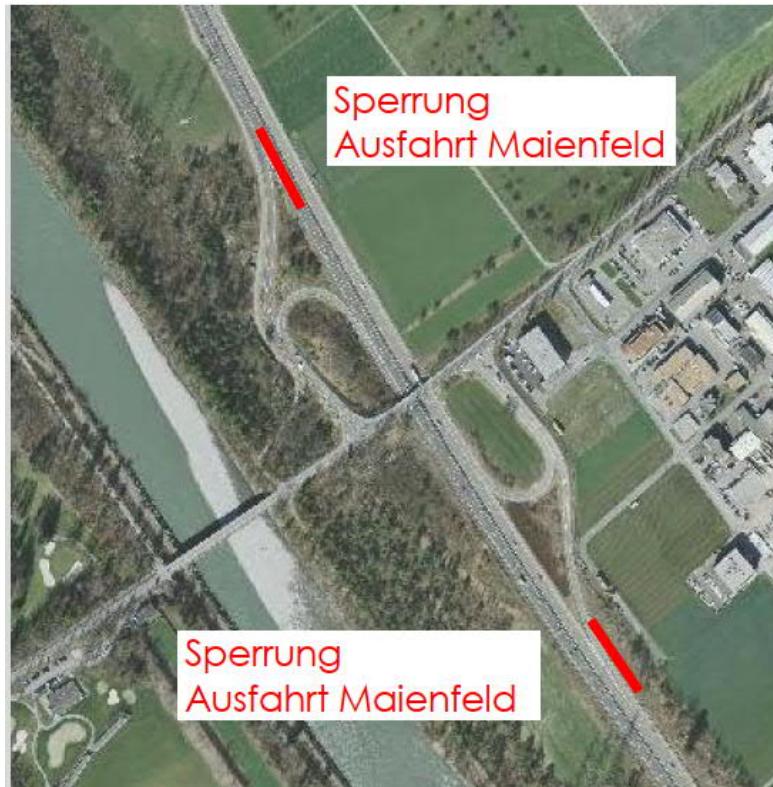
Nächste Schritte: Antrag beim Bundesamt für Strassen stellen (durch Kanton)

MIV8: Schliessung Autobahnausfahrt und Tardisbrücke bei Stau

Problembeschrieb: Wenn es zu Stau auf der Nationalstrasse kommt, dann werden immer wieder Autos beobachtet, welche die Autobahn verlassen und durch die Ortschaft fahren. Dies führt zu zusätzlichen Emissionen und Sicherheitsbedenken und lässt die Aufenthaltsqualität entlang der Hauptstrasse sowie im Dorfkern zu diesen Zeiten merkbar sinken.

Beschreibung Massnahme: Beim Bund soll daher eine temporäre Schliessung der Autobahnausfahrt und Tardisbrücke bei Staubildungen auf der Autobahn beantragt werden. Dadurch soll das Dorfgebiet von diesem temporären Ausweichverkehr und den damit verbundenen negativen Auswirkungen entlastet werden. Dieser Antrag soll in Abstimmung mit dem Nachbarkanton Graubünden gestellt werden, da die Gemeinden Maienfeld, Landquart, Igis und Zizers vor vergleichbaren Herausforderungen stehen und im Gesamtverkehrskonzept Region Landquart ähnliche Vorgehensschritte geplant haben. *Hinweis: eine erste Antwort auf einen Ende 2020 eingereichten ähnlich lautenden politischen Vorstoss mit derselben Absicht fiel negativ aus (Geschäft EA 61.20.68)*

Darstellung:



Quelle: Gesamtverkehrskonzept Region Landquart

Kommunale Ziele der Verkehrsentwicklung:	<input type="checkbox"/> V1: Modal Split	<input checked="" type="checkbox"/> V2: Aufenthaltsqualität / Sicherheit	<input type="checkbox"/> V3: Erschliessung
	<input type="checkbox"/> V4: Parkierung	<input checked="" type="checkbox"/> V5: Ortsfremder Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> V6: Umweltbelastungen

Kostenkategorie: gering mittel hoch

Beteiligte: Gemeinde Bad Ragaz
 (fett: Federführung) Kanton St.Gallen, Tiefbauamt
 Weitere: **ASTRA**, Kanton Graubünden, Region Landquart

Umsetzungshorizont: kurzfristig mittelfristig langfristig Daueraufgabe

Abhängigkeiten: Gesamtverkehrskonzept Region Landquart, Teil MIV, LV

Nächste Schritte: In Abstimmung mit Kanton Graubünden Antrag beim Bundesamt für Strassen stellen (Kanton)

A2 Verworfenne Massnahmen

Folgende Massnahmen wurden in den Foren genannt, im Anschluss an den Zielen und Strategien des Prozesses Bad Ragaz mobil gespiegelt und aus dem im Folgenden dargelegten Gründen nicht weiterverfolgt:

- Tempo 30 auf Sarganser-/Maienfelderstrasse und Umgestaltung. *Begründung: integriert in Umgestaltungsmassnahmen MIV5/6*
- Gestaltung Einfallsachsen. *Begründung: integriert in Umgestaltungsmassnahmen MIV5/6*
- Landwirtschaftsverkehr auf Umfahrung (Maienfeld/Heidiland/Fläsch) umlagern. *Begründung: zeigt sehr wenig Wirkung*
- SBB Unterführung Unterrain-Elestastrasse für MIV. *Begründung: die Verkehrsbelastung im Quartier soll nicht erhöht werden*
- Entlastung Dorfachse: Unterrainstrasse für MIV öffnen. *Begründung: die Verkehrsbelastung im Quartier soll nicht erhöht werden, Befahrung für Notfalldienste und allenfalls ÖV sollte möglich sein*
- Einbahnregime Bahnhof- & Fläscherstrasse. *Begründung: die Verkehrsbelastung im Quartier soll nicht erhöht werden*
- Monetäre Bewirtschaftung oberirdische Parkplätze im Dorfkern. *Begründung: zielführendste Variante im Parkplatzkonzept (P2) zuerst prüfen*
- Parkplätze Giessenpark: kostenpflichtig ab 1. Minute. *Begründung: bereits umgesetzt*
- Weiterführung Bus nach Vilters-Wangs und Sargans. *Begründung: Kosten-Nutzen-Verhältnis fraglich, andere Optimierungen werden in ÖV1 geprüft.*
- Prüfung Schulbus / Trennung Schulbus und ÖV. *Begründung: Das Anliegen wird in Massnahme ÖV1 aufgenommen, aber nicht als Trennung, sondern als Verbesserung ÖV-Erschliessung für periphere Quartiere*
- ÖV-Haltestelle bei der Badi. *Begründung: gem. Strategien im Kapitel 5 ist eine ÖV-Erschliessung der Badi nicht erwünscht*
- Veloabstellplätze vor jedem Geschäft und Restaurant. *Begründung: eine zentrale Abstellanlage im Dorfkern gem. FVV2 findet mehr Zuspruch als mehrere kleine Veloabstellanlagen*
- Öffentliche Ladestationen für E-Bikes. *Begründung: ist eher private Aufgabe, allfällige Bestrebungen Dritter werden im Rahmen von GV3 unterstützt*
- Öffentliche Ladestationen für E-Fahrzeuge. *Begründung: ist eher private Aufgabe, allfällige Bestrebungen Dritter werden im Rahmen von GV3 unterstützt*
- Umsetzung Verkehrskonzept mit einer zusätzlichen Stelle bei der Gemeindeverwaltung. *Begründung: Gegenvorschlag gem. Nutzungsstrategie (Verpflichtung Dorfkernentwickler) bevorzugt*
- Mobilitätsortsplan. *Begründung: geringe Wirkung*

A3 Variantenvergleich Entlastung Dorfkern

Die vergleichende Beurteilung der in Kapitel 6.1 beschriebenen Varianten zur Entlastung des Dorfkerns erfolgte anhand der Methodik des Kantons St.Gallen, die auch bei der Erarbeitung der letzten Strassenbauprogramme zum Einsatz kam²⁰. Diese basiert auf den Grundsätzen der Kantonsverfassung zur nachhaltigen Mobilität sowie auf dem Richtplan resp. dem darin enthaltenen Raumkonzept und der GVS. Gemäss diesen Vorgaben ist die Mobilität gleichwertig und langfristig auf die Bedürfnisse der Umwelt, der Wirtschaft und der Gesellschaft ausgerichtet. Verkehr ist kein Selbstzweck, sondern untrennbar mit der Siedlungsentwicklung sowie mit dem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umfeld verbunden.

Die von den Gemeinden zur Aufnahme ins Strassenbauprogramm beantragten Projekte im MIV sowie ÖV müssen beim Kanton zuerst eine Eingangsprüfung durchlaufen, in denen die Mindestanforderungen bezüglich Kompatibilität mit dem Raumkonzept und der GVS geprüft werden. Da der Kanton in die vorliegenden Arbeiten involviert war und die entsprechenden Dokumente als Vorgabe verstanden wurden, sind diese eingehalten. Anschliessend erfolgt eine Abstimmung zwischen MIV- und ÖV-Vorhaben und allenfalls eine Optimierung. Erst wenn diese Abstimmung erfolgt ist, werden die Strassenbauvorhaben bewertet und priorisiert. Dies geschieht parallel auch mit den ÖV-Vorhaben.

Oberziel GVS	G (%)	Teilziel	G (%)	Kriterium / Indikator	Nr.	G (%)
Erreichbar	28%	Funktionsfähigkeit des Strassennetzes sicherstellen	9%	Verkehrsfluss, Stauhäufigkeit	1.1	9%
		Standortgunst bzw. Erreichbarkeit verbessern (Personen- und Güterverkehr)	14%	Reisezeitgewinne bzw. -verluste auf ausgewählten Beziehungen	1.2.1	6%
				Erschliessungswirkung Arbeitsplatzgebiete	1.2.2	8%
		Gewährleistung Erschliessung	5%	Erschliessungswirkung Einwohner *	1.3	5%
Solidarisch und sicher	34%	Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr verbessern	10%	Attraktivität Fuss- und Veloverkehr	2.1	10%
		Trennwirkung durch Strassen reduzieren	11%	Trennwirkung infolge Verkehrsbelastung innerorts	2.2	11%
		Verkehrssicherheit verbessern	8%	Unfälle reduzieren	2.3	8%
		Kosten für Strassenverkehrsteilnehmer minimieren	5%	Betriebskosten MIV	2.4	5%
Ökologisch	38%	Luftqualität verbessern	7%	Luftschadstoffemissionen	3.1.1	3%
				Luftschadstoffimmissionen	3.1.2	4%
		Lärmbelastung senken	9%	Verkehrslärmbelastung	3.2	9%
		Sparsamer Umgang mit dem Boden	6%	Flächenbeanspruchung	3.3	6%
		Landschaft, Ortsbild, Siedlungsraum und Lebensräume für Tiere und Pflanzen erhalten und aufwerten	12%	Veränderung von Landschaft, Ortsbild, Siedlungsraum und Lebensräumen	3.4	12%
		Beeinträchtigung des Klimas minimieren	2%	CO ₂ -Emissionen	3.5	2%
Energiebedarf minimieren	2%	Energieverbrauch	3.6	2%		
Finanzierbar und wirtschaftlich	Infrastrukturkosten minimieren		Investitionskosten, Ersatzinvestitionen		Vergleichsgrösse (Annuität)	
	Sicherstellung Betrieb und Unterhalt		Betriebs- und Unterhaltskosten			

* Die Erschliessung von Einwohnern wird hier dem GVS-Oberziel "Erreichbar" zugeordnet. Es wäre auch eine Zuordnung zum GVS-Oberziel "Solidarisch und sicher" möglich.

Abbildung 24: Kriterienraster des Kantons für das 17. Strassenbauprogramm

20 Ob genau dieselbe Methodik auch für das anstehende 18. SBP zur Anwendung kommt, ist noch offen.

Im Zentrum der Bewertung stehen die vier Oberziele der GVS «Erreichbar», «Ökologisch», «Solidarisch und sicher» sowie «Finanzierbar und wirtschaftlich». Zu jedem dieser Oberziele hat der Kanton Teilziele und Indikatoren definiert und diese auch gewichtet (Abbildung 24).

Für die Beurteilung der einzelnen Indikatoren kommen verschiedene Grundlagen zur Anwendung, primär Zahlen zu den heutigen durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen (DTV). Diese wurden für die verschiedenen Varianten aufgrund der Verkehrserhebung im Sommer 2020 ermittelt (Anhang A4). Für die Plausibilisierung der Zahlen wurden auch die kantonalen Messstellen sowie das nationale Personenverkehrsmodell und die Erhebung aus dem Jahr 2012 beigezogen. Die folgenden Abbildungen zeigen die durch die Varianten ausgelösten Verkehrsverlagerungen (rot = Mehrbelastung, grün = Entlastung; gerundete Werte):

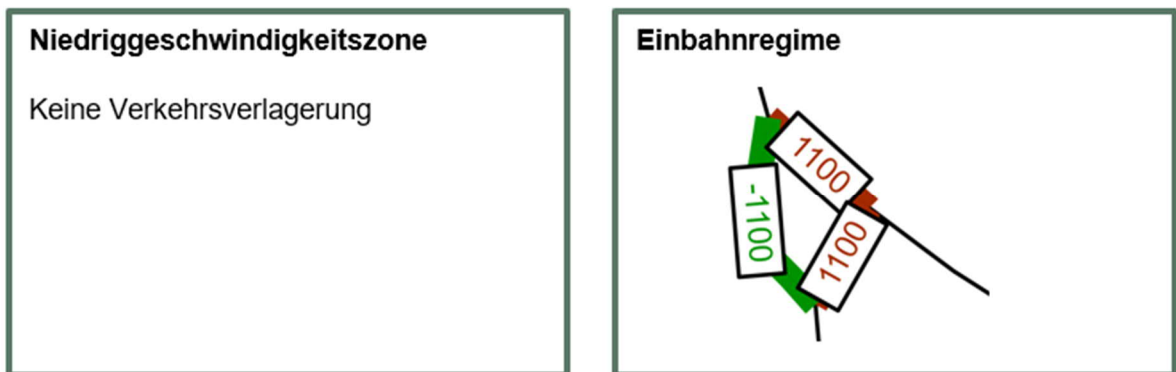


Abbildung 25: Verkehrsverlagerungen Niedriggeschwindigkeitszone und Einbahnregime (rot = Mehrbelastung, grün = Entlastung)

- Bei der Niedriggeschwindigkeitszone sind keine Verkehrsverlagerungen zu erwarten. Alle Fahrzeuge nehmen dieselbe Route wie heute, sind durch den Dorfkern einfach etwas langsamer unterwegs.
- Beim Einbahnregime fährt der Verkehr von Pfäfers Richtung Norden neu über die Mühlerainstrasse und Maienfelderstrasse Richtung Westen. Richtung Osten gibt sich keine Veränderung, weil diese Fahrten heute bereits über die Mühlerainstrasse führen. Es sind rund 1'100 Fahrzeuge pro Tag (DTV), die im Dorfkern wegfallen und die tägliche Belastung auf 3'000 Fahrzeuge reduzieren.

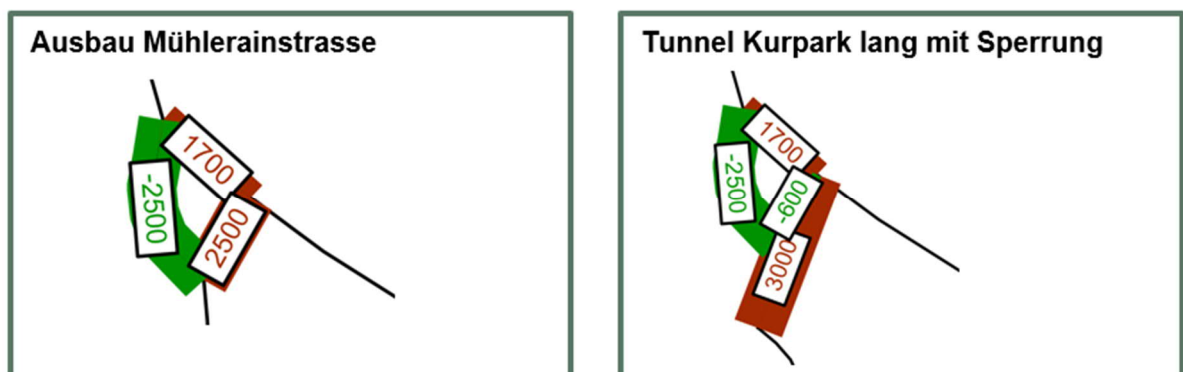


Abbildung 26: Verkehrsverlagerungen Ausbau Mühlerainstrasse und Kurparktunnel (rot = Mehrbelastung, grün = Entlastung)

- Wenn die Mühlerainstrasse ausgebaut wird, dann wird Verkehr in beide Richtungen vom Dorfkern auf die Mühlerainstrasse umgelagert, täglich ca. 2'500 Fahrzeuge. Im Dorfkern verbleiben 1'600 Fahrten Ziel-/Quellverkehr. Dieser verbleibende Verkehr hat sein Ziel oder seine Quelle im Dorfkern und könnte nur mit einer Sperrung weiter reduziert werden. Auf der Maienfelderstrasse Richtung Westen kommt es ebenfalls zu mehr Verkehr, rund 1'700 Fahrten täglich, was gut 20% der heutigen Belastung (DTV 7'500) entspricht.
- Einen ähnlichen Effekt hat der Kurparktunnel: der Dorfkern wird um rund 2'500 Fahrten täglich entlastet (Restbelastung 1'600 DTV). Zusätzlich wird auch die Mühlerainstrasse um 600 Fahrzeuge entlastet. Im neuen Tunnel verkehren somit gut 3'000 Fahrzeuge täglich.

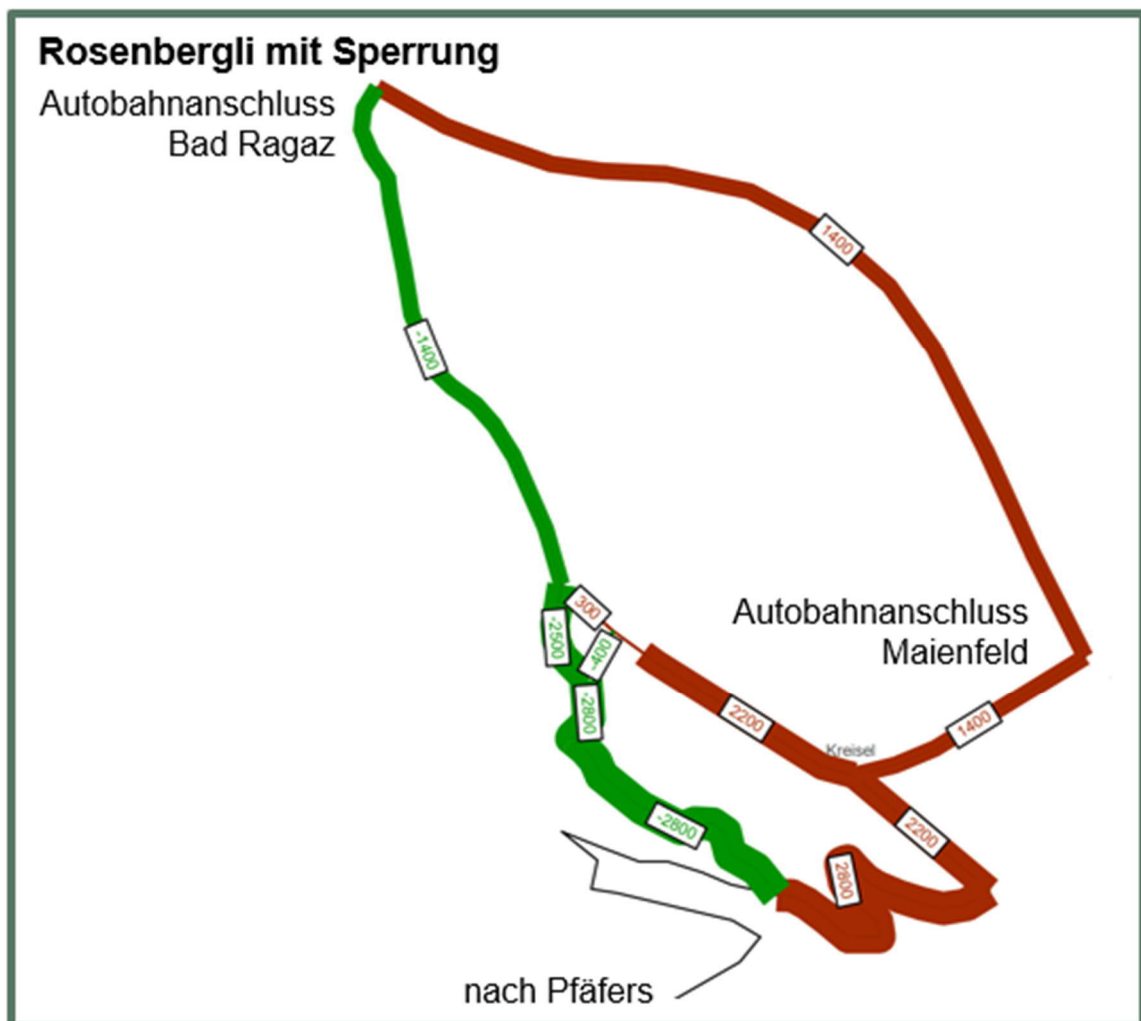


Abbildung 27: Verkehrsverlagerung Rosenbergli mit Sperrung Pfäferserstr. (rot = Mehrbelastung, grün = Entlastung)

- Bei der Variante Rosenbergli mit Sperrung wird der Dorfkern ebenfalls in beiden Richtungen zusammen um 2'500 Fahrten entlastet. Gleichzeitig sind aber auch grossräumigere Verkehrsverlagerungen zu erwarten: der übergeordnete Verkehr nimmt vermehrt den Autobahnanschluss Maienfeld, um nach Pfäfers zu gelangen. So könnte auch die Sarganserstrasse um ca. 1'400 Fahrten täglich (-15%) entlastet werden. Dafür ergibt sich eine Mehrbelastung der Maienfelderstrasse auf dem Abschnitt zwischen Einmündung Mühlerainstrasse und der Abzweigung zum Rosenbergli in der Höhe von ca. 2'200 Fahrten. Auf der neuen Umfahrung Rosenbergli würden sodann rund 2'800 Fahrzeuge pro Tag verkehren, auf der Pfäferserstrasse entsprechend weniger resp. keine Fahrzeuge mehr.

- Wenn die Pfäferserstrasse trotz einer neuen Umfahrung Rosenbergli nicht gesperrt würde, dann würden nur rund 2'000 Fahrzeuge die neue Strasse nutzen, der Rest fährt weiterhin durch den Dorfkern und über die Pfäferserstrasse. Die Entlastung des Dorfkerns in dieser Variante liegt mit -1'700 Fahrten zwischen Einbahnregime (-1'100 DTV) und den anderen Varianten (-2'500 DTV). Die Mehrbelastung der Maienfelderstrasse fällt entsprechend mit 1'400 Fahrten täglich auch etwas geringer aus.

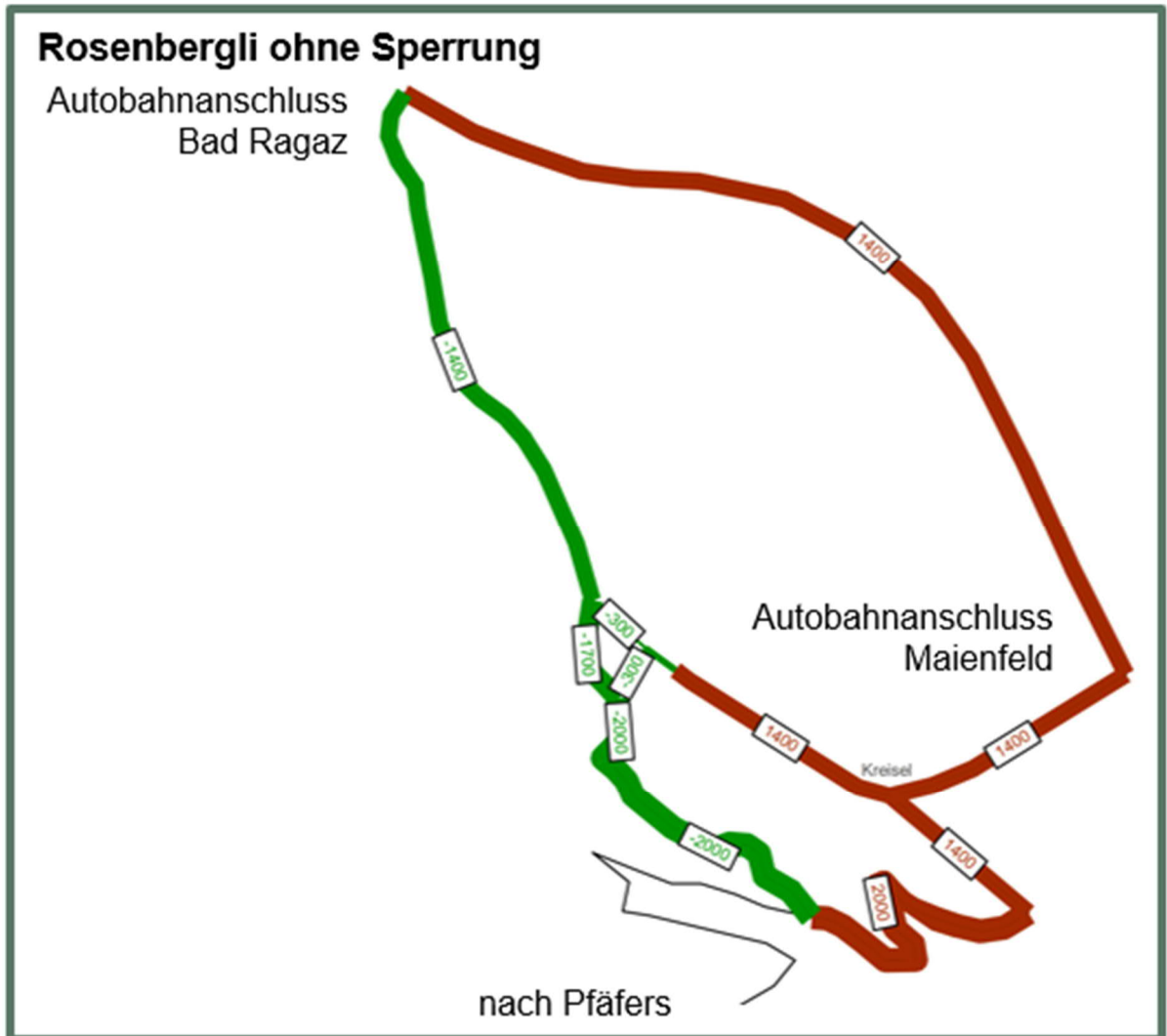


Abbildung 28: Verkehrsverlagerungen Rosenbergli ohne Sperrung Pfäferserstr. (rot = Mehrbelastung, grün = Entlastung)

Neben den Verkehrsbelastungen werden für die Bewertung weitere quantitative und qualitative Datenquellen herangezogen:

- Angaben zu Streckenlängen, Flächenbedarf, betroffenen EinwohnerInnen und Einwohner sowie Arbeitsplätze aus dem kantonalen geographischen Informationssystem
- Effektive Reisegeschwindigkeiten auf den einzelnen Abschnitten (Erhebung, Beobachtung)
- Lastwagenanteil aus der Verkehrserhebung
- Unfälle je Streckenabschnitt aus der kantonalen Statistik der letzten 5 Jahre
- Lärmimmissions- und Emissionsfaktoren gemäss nationalen Vorgaben

- Lage der Strasse und Zonierung aus dem Zonenplan
- Raumtyp aus dem kantonalen Raumkonzept (Landschaft mit kompakten Siedlungen)
- ÖV-Linien aus dem aktuellen Netzplan 2020

Die Bewertung der allermeisten Indikatoren erfolgt mittels vorgegebenen Berechnungsverfahren auf Basis der oben genannten Datenquellen. Einzig beim Landschafts- und Ortsbild ist eine qualitative Experteneinschätzung notwendig, die aber ebenfalls klar definierten Vorgaben folgt. Bewertet wird auf einer Skala von -3 bis +3 einerseits die Grösse des Eingriffs sowie andererseits die Empfindlichkeit des Orts- resp. Landschaftsbildes. Die Summierung von positiven und negativen Effekten und die Multiplikation mit der Empfindlichkeit ergeben die Bewertung gemäss folgender Tabelle mit Begründungen in Abbildung 29.

Grösse des Eingriffs (Ortsbild)	Niedriggeschwindigkeitszone	Einbahn	Mühlerain	Rosenbergli mit Sperrung	Rosenbergli ohne Sperrung	Kurparktunnel
Umgestaltung Dorfkern (in allen Varianten)	+0.5	+0.5	+0.5	+0.5	+0.5	+0.5
Entlastung Dorfkern um ca. 50% der maximal möglichen Verlagerung		+0.5			+0.5	
Maximal mögliche Entlastung des Dorfkerns			+1.0	+1.0		+1.0
Kleiner Ausbau Mühlerainstrasse (Einbahn)		-0.5				
Vollständiger Ausbau Mühlerainstrasse (beide Richtungen)			-1.0			
Tunnelportale Kurparktunnel in Siedlung						-2.0
Aufsummierte Grösse des Eingriffs	0.5	0.5	0.5	+1.5	+1.0	-0.5
Empfindlichkeit Ortsbild	2	2	2	2	2	2
Eingriff*Empfindlichkeit Ortsbild	1	1	1	3	2	-1
Grösse des Eingriffs (Landschaftsbild)						
Offene Linienführung Rosenbergli am Hang				-3.0	-3.0	
Aufsummierte Grösse des Eingriffs	0	0	0	-3.0	-3.0	0
Empfindlichkeit Landschaftsbild	2	2	2	2	2	2
Eingriff*Empfindlichkeit Landschaftsbild	0	0	0	-6	-6	0
Total Beeinträchtigung Orts- und Landschaftsbild	1	1	1	-3	-4	-1

Variante	Landschaftsbild (Begründung und Punktzahl)		Ortsbild (Begründung und Punktzahl)		Total
Niedriggeschwindigkeitszone Dorfkern	-	0	Kleine Aufwertung Dorfkern durch Umgestaltung	1	1
Einbahnregime	-	0	Kleiner Ausbau Mühlerain, mittlere Aufwertung Dorfkern durch Umgestaltung und teilweise Entlastung	1	1
Mühlerainstrasse	-	0	Grosser Ausbau Mühlerain, grosse Aufwertung Dorfkern durch Umgestaltung und Entlastung	1	1
Rosenbergli mit Sperrung	Langer neuer Strassenabschnitt in gut einsehbarer, unberührter Landschaft	-6	Grosse Aufwertung Dorfkern durch Umgestaltung und Entlastung	3	-3
Rosenbergli ohne Sperrung	Langer neuer Strassenabschnitt in gut einsehbarer, unberührter Landschaft	-6	Mittlere Aufwertung Dorfkern durch Umgestaltung und teilweiser Entlastung	2	-4
Tunnel Kurpark lang	-	0	Starke Beeinträchtigung durch Portalbauwerk in Siedlung, grosse Aufwertung Dorfkern durch Umgestaltung und Entlastung	-1	-1

Abbildung 29: Ergebnis der Bewertung Landschafts- und Ortsbild

Aus diesen Berechnungen ergeben sich die folgenden gewichteten Nutzwerte je Indikator und Variante (Abbildungen 30 und 31):

Gewichtete Nutzwerte	Niedriggeschwindigkeitszone	Einbahn	Mühlerain	Rosenbergli mit Sperrung	Rosenbergli ohne Sperrung	Kurpark-tunnel
1.1 Verkehrsfluss	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1.2.1 Reisezeit	-0.21	-0.07	-0.02	-0.04	0.03	-0.04
1.2.2 Erschliessung AP-Gebiete	0.00	-0.08	0.00	-0.08	0.00	-0.15
2.1 Erschliessungswirkung EW	0.00	-0.01	0.00	-0.01	0.00	-0.02
2.2 Attraktivität Fuss-/Veloverkehr	0.34	0.26	0.36	0.37	0.33	0.23
2.3 Trennwirkung	0.00	0.03	0.09	1.30	1.13	0.20
2.4 Unfälle reduzieren	0.02	0.02	0.03	0.09	0.16	-0.03
2.5 Betriebskosten MIV	0.00	0.00	0.00	-0.28	-0.20	-0.02
3.1.1 Luftschadstoffemissionen	0.00	0.00	0.00	-0.08	-0.04	-0.01
3.1.2 Luftschadstoffimmissionen	0.00	0.02	0.02	0.32	0.30	0.05
3.2 Verkehrslärmbelastung	0.00	0.01	0.14	0.34	0.08	0.23
3.3 Flächenbeanspruchung	0.00	0.00	-0.02	-0.20	-0.50	-0.02
3.4 Landschafts-, Ortsbild	0.67	0.67	0.67	-2.00	-2.67	-0.67
3.5 CO ₂ -Emissionen	0.00	0.00	0.00	-0.10	-0.07	-0.01
3.6 Energieverbrauch	0.00	0.00	0.00	-0.10	-0.07	-0.01
Gesamtnutzen (gerundet)	0.8	0.8	1.3	-0.5	-1.5	-0.3

Abbildung 30: Gewichteter und gerundeter Nutzerwerte je Variante und Indikator (grün = positiver Gesamtnutzen, rot = negativer Gesamtnutzen)

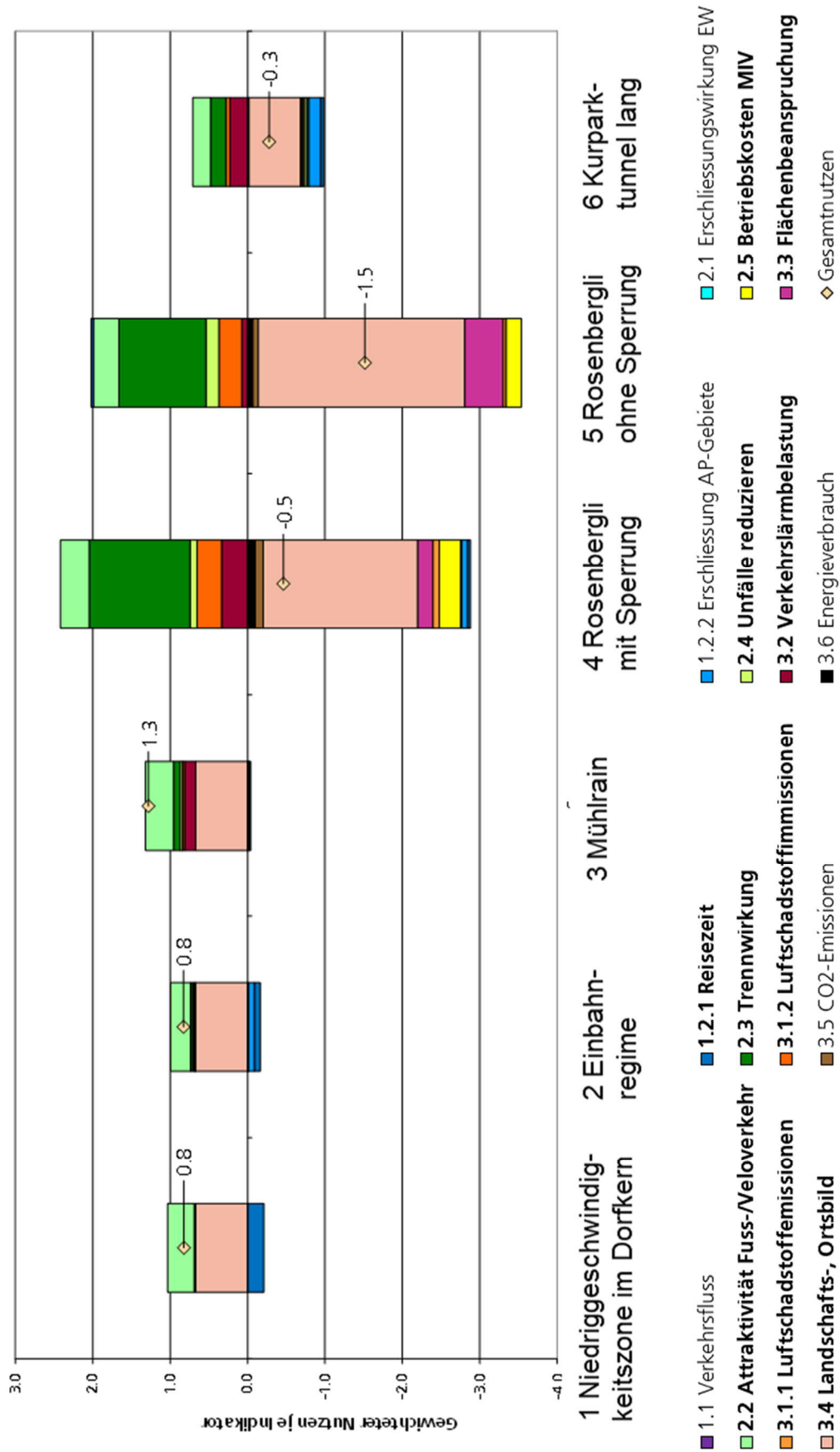


Abbildung 31: Gewichteter Nutzen je Indikator

Am grössten sind die positiven (in Abbildung 31 oberhalb der Null-Linie aufgetragen und in Abbildung 30 mit positiven Vorzeichen) und negativen Nutzen (unterhalb der Null-Linie resp. negatives Vorzeichen) bei den folgenden Indikatoren:

- **1.2.1 Reisezeit:** grösster Reisezeitverlust resp. negativer Nutzen bei Niedriggeschwindigkeitszone wegen Temporeduktion, kleiner Reisezeitgewinn in Variante Rosenbergli ohne Sperrung
- **2.2 Attraktivität für den Fuss-/Veloverkehr:** durch Umgestaltung, Temporeduktion und Verkehrsentlastung erzielen alle Varianten einen positiven Nutzen
- **2.3 Trennwirkung:** grösster Nutzen in Rosenbergli-Varianten, weil hier auch die Sarganser- und ein Teil der Maienfelderstrasse vom Verkehr entlastet werden
- **2.4 Unfälle:** Umgestaltung und Verkehrsverlagerung von innerorts nach ausserorts reduzieren Unfallzahlen; Rosenbergli-Varianten erzielen höchsten Nutzen
- **2.5 Betriebskosten MIV:** höhere Kosten aufgrund Fahrleistungszunahme in Rosenbergli-Varianten
- **3.1.2 Luftschadstoffimmissionen:** Rosenbergli-Varianten erzielen höchsten Nutzen, weil Verkehrsverlagerung vom Siedlungsgebiet in Nicht-Siedlungsgebiet
- **3.2 Verkehrslärmbelastung:** Positiver Nutzen aufgrund Geschwindigkeitsreduktion und Verkehrsverlagerung vom Siedlungsgebiet in Nicht-Siedlungsgebiet
- **3.3 Flächenbeanspruchung:** Grösster negativer Nutzen in Rosenbergli-Varianten aufgrund Bodenversiegelung
- **3.4 Landschaft-/ Ortsbild:** Positiver Nutzen bzgl. Ortsbild aufgrund Umgestaltung Dorfkern in allen Varianten; negativer Nutzen bzgl. Ortsbild aufgrund Tunnelportale in Tunnel-Variante; negativer Nutzen bzgl. Landschaftsbild in Rosenbergli-Varianten

Die Wirkungen bei den anderen Indikatoren sind vernachlässigbar. Der höchste Gesamtnutzen erzielt mit knapp 1.3 Punkten die Mühlerain-Variante. Sie weist im Indikatorensystem des Kantons praktisch keine negativen Nutzen auf. Den tiefsten Gesamtnutzen erreicht die Variante Rosenbergli ohne Sperrung, weil die positiven Nutzen aus Attraktivität FVV, Trennwirkung, Unfallreduktion, Emissionen und Immissionen primär vom Eingriff ins Landschaftsbild und sekundär durch die zusätzliche Flächenbeanspruchung und die steigenden Betriebskosten für den MIV aufgehoben werden.

Um zu beurteilen, wie stabil diese Ergebnisse sind, werden gemäss Vorgaben des Kantons verschiedene Gewichtungsfälle (Abbildung 32) hinterlegt:

Sensitivitätsfall	Gewicht Oberziel «Erreichbar»	Gewicht Oberziel «Solidarisch und Sicher»	Gewicht Oberziel «Ökologisch»	Total
Standardgewichtung	28%	34%	38%	100%
Erhöhte Gewichtung Oberziel «Erreichbar»	50%	25%	25%	100%
Erhöhte Gewichtung Oberziel «Solidarisch und Sicher»	25%	50%	25%	100%
Erhöhte Gewichtung Oberziel «Ökologisch»	25%	25%	50%	100%

Abbildung 32: Vom Kanton vorgegebene Gewichtungsfälle

In der folgenden Übersicht (Abbildung 33) sind die Ergebnisse unter Berücksichtigung dieser Gewichtungsfälle ersichtlich, wobei der höchste und tiefste Gesamtnutzen jeweils grün resp. rot hinterlegt ist:

Sensitivitätsfall	Niedriggeschwindigkeitszone	Einbahn	Mühlerain	Rosenbergli mit Sperrung	Rosenbergli ohne Sperrung	Kurparktunnel
Standardgewichtung	0.82	0.83	1.28	-0.46	-1.51	-0.28
Erhöhte Gewichtung Oberziel «Erreichbar»	0.33	0.39	0.86	-0.33	-0.85	-0.40
Erhöhte Gewichtung Oberziel «Solidarisch und Sicher»	0.79	0.75	1.23	0.88	0.16	0.07
Erhöhte Gewichtung Oberziel «Ökologisch»	0.96	0.99	1.41	-1.42	-2.83	-0.49

Abbildung 33: Gewichteter Nutzen bei verschiedenen Sensitivitätsfällen

Es zeigt sich, dass die Mühlerainvariante bei allen Gewichtungsfällen den höchsten Gesamtnutzen (grün hinterlegt) erreicht, damit kann das Ergebnis als stabil bezeichnet werden. Die Rosenbergli-Variante ohne Sperrung hat mit Ausnahme bei der erhöhten Gewichtung von «Solidarisch und sicher» den tiefsten Gesamtnutzen (rot hinterlegt). Ebenfalls erkennbar ist, dass sich die Ergebnisse bei einer höheren Gewichtung der Erreichbarkeit tendenziell eher angleichen, wobei die Rosenbergli-Varianten und der Kurparktunnel weiterhin einen negativen Gesamtnutzwert aufweisen. Leicht positive Nutzwerte erreichen sie nur bei einer erhöhten Gewichtung von Solidarität und Sicherheit, in diesem Fall ist die Variante Rosenberg mit Sperrung sogar die zweitbeste Variante nach Mühlerain. Bei einer höheren Gewichtung von ökologischen Zielen wiederum gehen die erreichten Gesamtnutzen noch weiter auseinander: Niedriggeschwindigkeitszone und Einbahn werden etwas besser bewertet als im Standardfall, Mühlerain in Etwa gleich und die Rosenbergli-Varianten sowie der Kurparktunnel deutlich schlechter.

Zur Beurteilung der Kostenwirksamkeit werden diese Gesamtnutzen den anfallenden Kosten für Bau, Betrieb und Unterhalt gegenübergestellt. Dabei werden die Investitionskosten sowie der finanzielle Aufwand für Betrieb und Unterhalt auf Jahreskosten²¹ zurückgerechnet. Bei den Kosten für Betrieb und Unterhalt kommt nur die Differenz zu den heute bereits anfallenden Betriebs- und Unterhaltskosten zum Tragen, eine solche ist bei der Niedriggeschwindigkeitszone nicht zu erwarten und bei den Varianten Einbahnregime und Mühlerain vernachlässigbar tief. Deutliche Mehraufwände für den Betrieb fallen bei den Varianten Rosenbergli ohne Sperrung und für den Unterhalt des Kurparktunnels an, weil es sich um zusätzliche neue Infrastrukturen handelt. Bei der Variante Rosenbergli mit Sperrung entfällt künftig der Unterhalt der Pfäferserstrasse, was gegenüber heute eine ebenfalls vernachlässigbare Differenz ergibt.

Die Kosten je Variante sind in Abbildung 34 dargestellt.

21 Annuität von Deckbelägen und Gestaltungsmaßnahmen: 25 Jahre, Tragschichten: 50 Jahre, Entwässerung, Brückenbau, Tunnelbau: 75 Jahre. Planung und Landerwerb auf 100 Jahre.

Variante	Investitionskosten (inkl. Genauigkeit) ²²	Annuität CHF pro Jahr	Jahreskosten (inkl. Be- trieb und Unterhalt)
1 Niedriggeschwindigkeitszone im Dorfkern	1.2 Mio. (±30%)	38'000	CHF 38'000
2 Einbahnregime	2.1 Mio. (±40%)	61'000	CHF 62'000
3 Mühlerain	6.1 Mio. (±10%)	172'000	CHF 173'000
4 Rosenbergli mit Sperrung	21.9 Mio. (±10%)	710'000	CHF 710'000
5 Rosenbergli ohne Sperrung	24.9 Mio. (±10%)	810'000	CHF 828'000
6 Kurparktunnel lang	22.8 Mio. (±20%)	565'000	CHF 575'000

Abbildung 34: Investitionskosten, Annuitäten und Jahreskosten (bei den aufgeführten Kosten handelt es sich um die volkswirtschaftliche Betrachtung der Gesamtkosten ohne Berücksichtigung allfälliger Beiträge Dritter, welche für die Bewertung nicht relevant sind)

Bei der Gegenüberstellung von Gesamtnutzen und Jahreskosten zeigt sich folgendes Bild (Abbildung 35). Bei dieser Betrachtung werden nur mehr die Varianten mit positiven Gesamtnutzen berücksichtigt, da eine negative Kostenwirksamkeit nicht erwünscht ist (es würden jährlich Kosten anfallen für einen negativen Nutzen):

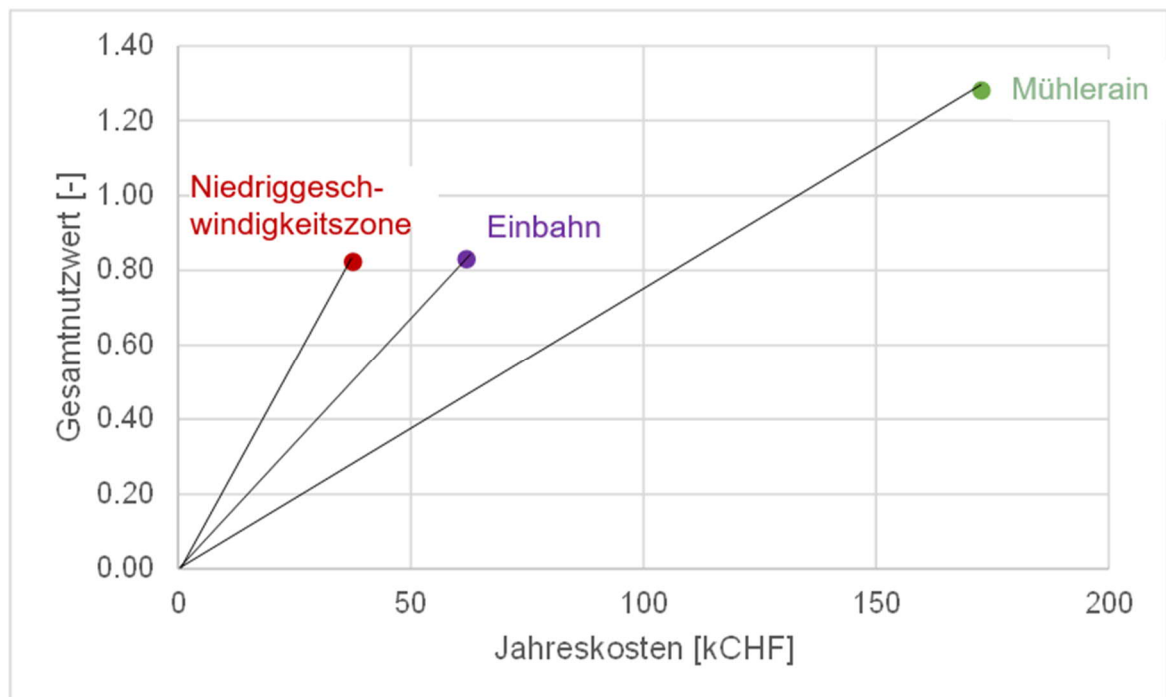


Abbildung 35: Kostenwirksamkeit der drei Varianten mit positivem Gesamtnutzen

Die Abbildung 35 liest sich folgendermassen: Der Gesamtnutzen von 0.8 für die Niedriggeschwindigkeitszone im Dorfkern kostet aus volkswirtschaftlicher Sicht total CHF 1.2 Mio. resp. CHF 38'000 pro Jahr. Die Kostenwirksamkeit (=Steigung der Geraden) ist damit höher als bei der Einbahnvariante (0.8 Punkte für jährlich CHF 62'000) resp. Mühlerain (1.3 Punkte für jährlich CHF 173'000).

²² Kostenstand 2019, inkl. Landerwerb, exkl. Mehrwertsteuer. Unterschiedliche Genauigkeiten sind durch verschiedene Projektstände begründet. Die Umgestaltung des Dorfkerne ist als flankierende Massnahme bei allen Varianten enthalten.

A4 Ergebnisse der Verkehrserhebung

Um die für die in Kapitel 6.1. und Anhang A3 dargestellte Bewertung benötigten Verkehrsdaten zu erheben, wurden neben automatischen Zählungen an ausgewählten Querschnitten auch Befragungen an zwei ausgewählten Strassen durchgeführt. Ziel dieser Befragung war es, ein möglichst detailliertes Bild der Routenwahl zu bekommen.

Es wurden an folgenden Orten mobile Zählstellen aufgestellt, welche für den Zeitraum vom 23. – 29. Januar 2012, 27. Februar – 4. März 2012, 19. August – 01. September 2020 resp. 19. Oktober – 1. November 2020 richtungsgetrennte Verkehrsmengen zählten:

- Bartholoméplatz (2012 und 2020)
- Mühlerainstrasse (2012 und 2020)
- Pfäferserstrasse (2012²³ und 2020)
- Valenserstrasse (nur 2012)
- Maienfelderstrasse (nur 2020)
- Sarellistrasse (nur 2020)

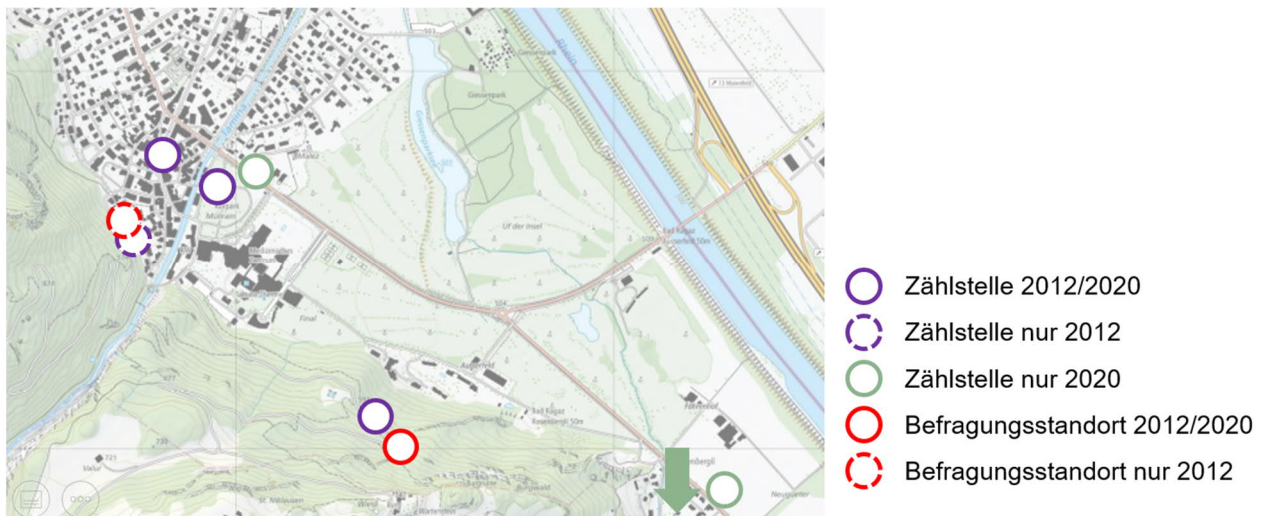


Abbildung 36: Zählstellen und Befragungsstandort

Die folgenden Tabellen zeigen die Ergebnisse dieser Verkehrserhebungen. Zur Ermittlung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs 2012 (DTV, auf 10 Fahrzeuge gerundet) wurden unkorrigierte²⁴ Mittelwerte über die gezählten Tage gebildet. Zur Ermittlung des DTV 2020 wurden jahreskorrigierte Mittelwerte über die gezählten Tage gebildet. Für die Abendspitzenstunde (ASP, auf 5 Fahrzeuge gerundet) wurden für den Zeitraum 17 bis 18 Uhr Mittelwerte über die Werktage gebildet.

²³ Im Jahr 2012 wurden die Zahlen des automatischen Verkehrszählers des Kantons, welcher beim Wartenstein an der Pfäferserstrasse installiert ist, für den gleichen Zeitraum verwendet

²⁴ Der Vergleich des Jahresmittels 2010 der Dauerzählstelle „Wartenstein“ (1630 Fz/Tag) mit dem Ergebnis der Stichprobe (1489 Fz/Tag) zeigt, dass die ausgewählte Woche als repräsentativ betrachtet werden kann.

Richtung	DTV 2012	DTV 2020	ASP 2012	ASP 2020
Maienfelderstrasse	380 Fz/Tag	570 Fz/d	40 Fz/h	80 Fz/d

Abbildung 37:
Mühlerainstrasse
(23.-29.1.2012)
(19.10.-1.11.2020)

Richtung	DTV 2012	DTV 2020	ASP 2012	ASP 2020
Bad Ragaz	690 Fz/Tag	1'430 Fz/Tag	60 Fz/h	160 Fz/h
Pfäfers	800 Fz/Tag	1'340 Fz/Tag	100 Fz/h	135 Fz/h

Abbildung 38:
Pfäferserstrasse
(23.-29.1.2012)
(19.8.-1.9.2020)

Richtung	DTV 2012	DTV 2020	ASP 2012	ASP 2020
Bad Ragaz	430 Fz/Tag	- Fz/Tag	60 Fz/h	- Fz/h
Valens	430 Fz/Tag	- Fz/Tag	40 Fz/h	- Fz/h

Abbildung 39:
Valenserstrasse
(23. – 29.1.2012)
(gesperrt im 2020)

In Abbildung 38 und Abbildung 39 zeigt sich, dass der Verkehr, der im Jahr 2012 auf der Valenserstrasse verkehrt ist, heute auf der Pfäferserstrasse unterwegs ist.

Richtung	DTV 2012	DTV 2020	ASP 2012	ASP 2020
Pfäfers	2'070 Fz/Tag	2'400 Fz/Tag	250 Fz/h	245 Fz/h
Maienfelderstrasse	1'650 Fz/Tag	1'690 Fz/Tag	170 Fz/h	170 Fz/h

Abbildung 40:
Bartholoméplatz
(27.2. – 4.3.2012)
(19.10.-1.11.2020)

Richtung	DTV 2012	DTV 2020	ASP 2012	ASP 2020
Sargans	- Fz/Tag	3'770 Fz/Tag	- Fz/h	400 Fz/h
Landquart	- Fz/Tag	3'740 Fz/Tag	- Fz/h	350 Fz/h

Abbildung 41:
Maienfelderstrasse
(2012 nicht erfasst)
(19.8.-1.9.2020)

Richtung	DTV 2012	DTV 2020	ASP 2012	ASP 2020
Landquart	- Fz/Tag	240 Fz/Tag	- Fz/h	30 Fz/h
Pfäfers	- Fz/Tag	240 Fz/Tag	- Fz/h	30 Fz/h

Abbildung 42:
Sarellistrasse
(2012 nicht erfasst)
(19.8.-1.9.2020)

An den meisten Erfassungsstellen hat der tägliche Verkehr zwischen 2012 und 2020 zugenommen²⁵, am deutlichsten mit fast 50% auf der Mühlerainstrasse und aufgrund der Schliessung der Valenserstrasse auch auf der Pfäferserstrasse. Im Dorfkern hingegen beträgt die Zunahme im Querschnitt nur 3%, wobei der Verkehr in Fahrtrichtung Pfäfers deutlicher zugenommen hat (+10%), in der anderen Richtung hingegen eine Abnahme um ein paar wenige Prozente zu verzeichnen ist, weil mehr Fahrzeuge als vor acht Jahren über die Mühlerainstrasse fahren. Auf welchen Umstand diese Routenwähländerung zurückzuführen ist, konnte nicht ermittelt werden.

Neben den Zählungen wurden Befragungen der Verkehrsteilnehmenden durchgeführt. Es wurden folgende Befragungstage ausgewählt: Donnerstag, 26.1. und Montag, 30.1. im Jahr 2012 sowie Dienstag, 18.8., Samstag, 22.8. und Donnerstag, 27.8. im Jahr 2020. An beiden Tagen im Jahr 2012 wurden an der Valenserstrasse und an der Pfäferserstrasse jeweils am Morgen von 06.00-08.00 Uhr und am Abend von 16.00-18.00 Uhr die Fahrzeuglenkenden richtungsgetreunt befragt. Im Jahr 2020 wurde nur an der Pfäferserstrasse befragt. An beiden Querschnitten und in beiden Jahren wurden die gleichen Fragen gestellt: Die Fahrzeuglenkenden in Richtung Bad Ragaz fahrend wurden gefragt, wohin sie fahren, die Fahrzeuglenkenden aus Richtung Bad Ragaz kommend wurden gefragt, woher sie kommen. Es wurde

²⁵ Die Zunahmen sind vergleichbar mit den an den Dauerzählstellen gemessenen Zunahmen von 2% bis 9% bei einer gleichzeitigen Bevölkerungsentwicklung in Bad Ragaz von 14%.

folgende Genauigkeit der Antworten verlangt: Für Quellen/Ziele ausserhalb von Bad Ragaz wurde die Gemeinde erhoben, für Quellen/Ziele innerhalb von Bad Ragaz die in Abbildung 43 dargestellten Zonen.

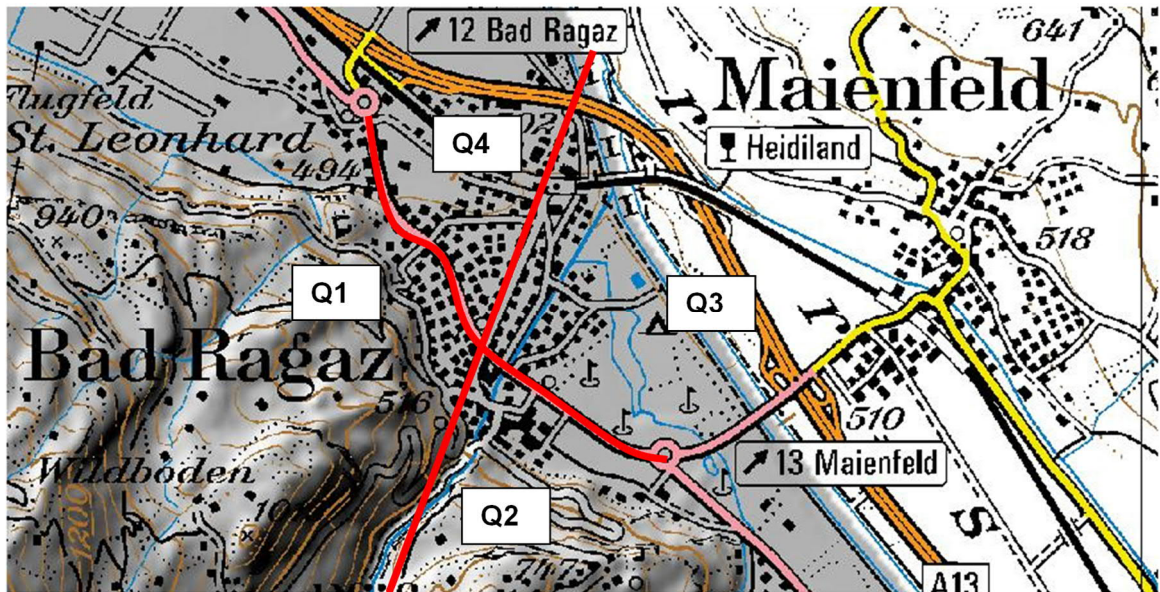


Abbildung 43: Quartieraufteilung Bad Ragaz (Q1 = südwestlich, Q2 = südöstlich, Q3 = nordöstlich, Q4 = nordwestlich, Q5 = Zentrum)

Für die Auswertung der Befragungen wurde für den Verkehr mit Quelle oder Ziel in Bad Ragaz eine Zonierung gemäss Abbildung 43 gewählt, wobei das Grand Resort als Teilgebiet von Q2 im Jahr 2020 separat erfasst wurde. Für den Aussenverkehr (Verkehr mit Quelle oder Ziel ausserhalb von Bad Ragaz) wurde folgende Zoneneinteilung verwendet:

- Zone Z1: Autobahn Richtung Zürich
- Zone Z2: Autobahn Richtung Chur
- Zone Z3: Kantonsstrasse Richtung Landquart
- Zone Z4: Kantonsstrasse Richtung Maienfeld
- Zone Z5: Kantonsstrasse Richtung Vilters-Wangs

Die Auswertung der Befragungen ergibt die in Abbildung 44 und Abbildung 45 dargestellte Verkehrsverteilung zwischen den Zonen. Dabei wurden die Fahrten von und nach Valens mit den Fahrten von und nach Pfäfers zusammengelegt, da nach dem Bau der Taminabrücke auch der Verkehr nach Valens über die Pfäferserstrasse fährt.

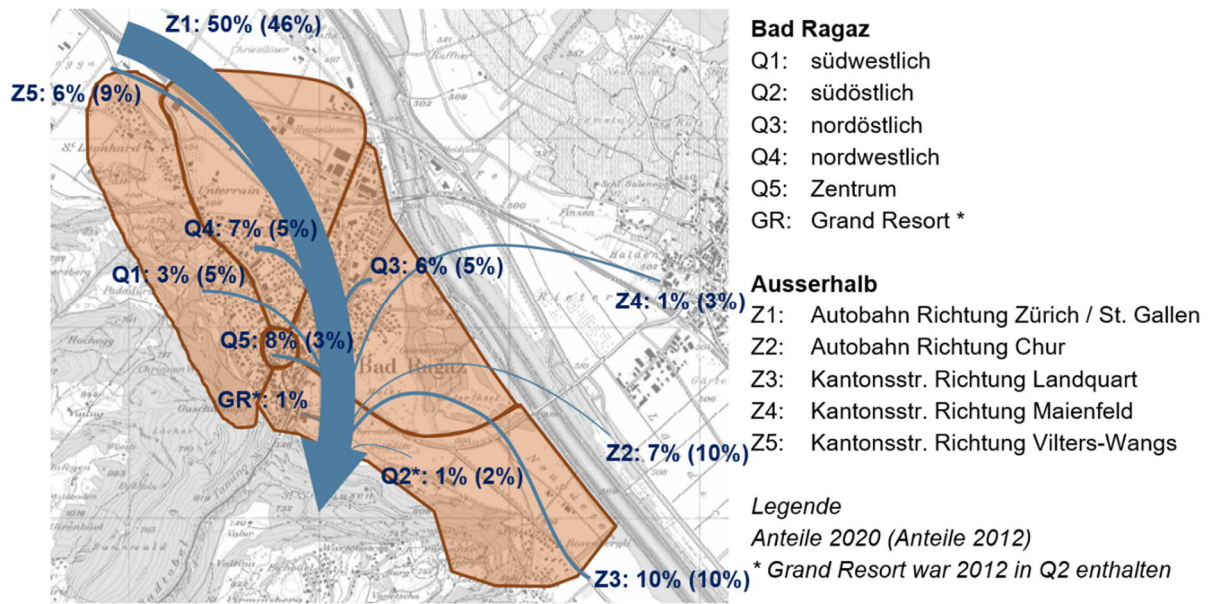


Abbildung 44: Verkehrsverteilung in Richtung Pfäfers

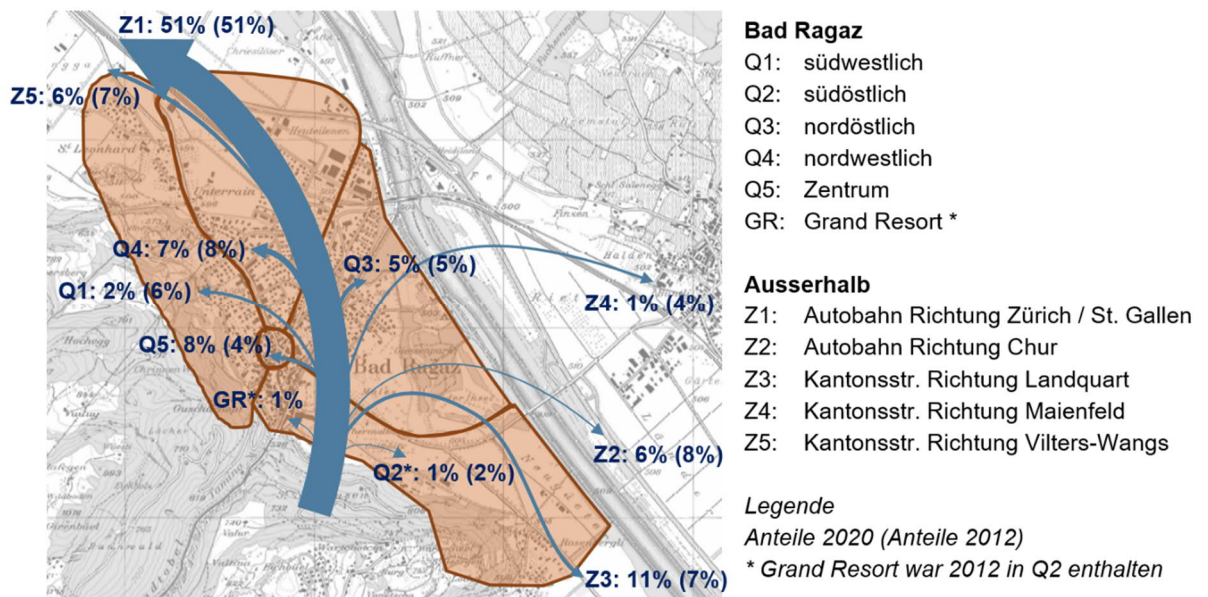













Abbildung 45: Verkehrsverteilung von Pfäfers in Richtung Bad Ragaz

A5 Karte Situationsanalyse







(siehe Folgeseite)

Situationsanalyse








Verkehr

-  Nationalstrasse
-  Kantonsstrasse
-  Dauerzählstelle Kanton
-  Einmalige Zählung / Erhebung Gemeinde
-  Bahnlinie
-  Bahnhof
-  Bahnquerung Fussverkehr
-  Fahrverbot
-  Parkhaus
-  Parkplatzanlage
-  Veloabstellanlage


Nutzungen

-  Wohnzone
-  Wohn-Gewerbezone
-  Gewerbe-Industriezone
-  Kernzone
-  Kurzone
-  Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
-  Entwicklungsgebiet
-  Naherholungsgebiet
-  Parkanlage
-  Sportanlage
-  Freibad
-  Schule
-  Einkaufen

Schwächen

-  Ort mit drei oder mehr registrierten Unfällen (2013-2017)
-  Aufenthaltsqualität eingeschränkt
-  Lineare Schwachstelle Veloverkehr
-  Punktuelle Schwachstelle Veloverkehr
-  Lineare Schwachstelle Fussverkehr
-  Netzlücke Fussverkehr
-  Durchgangsverkehr / Quartierfremder Verkehr

Informationsinhalt

-  Kantonsgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Wald
-  Gewässer

