

Ergebnisbericht Info-Forum 4

25. und 27. Mai 2021

Mehrzweckgebäude Bad Ragaz



BAD RAGAZ mobil

Inhaltsverzeichnis

1.	Begrüssung und Einführung	3
2.	Infostand 1: Bestvariante aus Variantenvergleich Entlastung Dorfkern	5
3.	Infostand 2: Strassenbauprogramm und Finanzierung Bestvariante, Tempo 30 auf Kantonsstrassen	7
4.	Infostand 3: Weitere Massnahmen Verkehrskonzept und Nutzungsstrategie	7
5.	Infostand 4: Rückblick Prozess «Bad Ragaz mobil»	8
6.	Schlussbetrachtung und weiteres Vorgehen	9

Anhang

A1	Präsentation	11
A2	Fotoprotokoll Infostände	12
A3	Liste der Teilnehmenden	15

1. Begrüssung und Einführung

Gemeindepräsident Daniel Bühler begrüsst die Anwesenden zum vierten und letzten öffentlichen Forum von «Bad Ragaz mobil». Die COVID19-Pandemie nach dem dritten Forum im November 2019 hat es verunmöglicht, das vierte und letzte Forum wie geplant im Sommer oder Herbst 2020 durchzuführen. Deshalb wird dieses im Rahmen eines Info-Forums im Mai 2021 nachgeholt. Damit die noch immer geltenden Schutzbestimmungen eingehalten werden können, wird das 4. Info-Forum zweimal identisch durchgeführt. So können trotz Personenbeschränkung alle Interessierten teilnehmen. Es sind an beiden Abenden je rund 40 Personen anwesend, darunter auch ca. zehn Personen vom Projektteam, vom Kanton St. Gallen und vom Gemeinderat (vgl. Anhang 3).

Im Rahmen vom partizipativen Prozess «Bad Ragaz mobil» haben der Gemeinderat und der Kanton St.Gallen mit Fachleuten aus den Bereichen Verkehr und Raumplanung ein Verkehrskonzept sowie eine «Nutzungsstrategie Dorfkern» erarbeitet. Basis dafür waren mehrere Foren mit der Bevölkerung und dem lokalen Gewerbe. Das Verkehrskonzept hat der Gemeinderat im Februar 2021 beschlossen. Die «Nutzungsstrategie Dorfkern» ist seit dem Sommer 2020 veröffentlicht. Die Ergebnisse des ersten und zweiten Forums sowie einer Veranstaltung mit den Jugendlichen wurden im Rahmen von gemeinsamen Grundsätzen für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie in Zielen und Strategien für die Verkehrsentwicklung festgehalten und jeweils vom Gemeinderat verabschiedet. Aus dem dritten Forum sind Massnahmenvorschläge für das Verkehrskonzept hervorgegangen, die vom Projektteam geprüft und teilweise übernommen, teilweise verworfen wurden. Alle Massnahmen sind im [Bericht zum Verkehrskonzept](#) transparent aufgeführt. Neben der heutigen Veranstaltung, an der Fragen dazu beantwortet werden, konnte die interessierte Bürgerschaft bereits im Februar und März 2021 ihre Fragen über ein Formular auf der Homepage an den Gemeinderat und das Projektteam richten. Die Personen, die von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht hatten, wurden auch eingeladen, an Bürgergesprächen teilzunehmen. Dort konnten sie ihre Fragen gemeinsam mit dem Gemeindepräsidenten, dem Vertreter des Kantons und den Fachleuten erörtern. Die Antworten auf die eingegangenen Fragen wurde mit Einverständnis dieser Personen im Nachgang auch [öffentlich](#) publiziert. Zudem wurde allen Einwohner und Einwohnerinnen von Bad Ragaz Mitte Mai 2021 eine [Faltprospekt](#) auf dem Postweg zugestellt, der die wichtigsten Ergebnisse von Nutzungsstrategie und Verkehrskonzept in verkürzter Form darstellt.

Der gesamte Prozess mit allen partizipativen Elementen, Zwischenbeschlüssen und Facharbeiten ist auf der nächsten Seite nochmals abgebildet. Darin ist auch ersichtlich, dass das übergeordnete Ziel des Prozesses, dem Kanton für das nächste Strassenbauprogramm 2024-2028 eine neue Lösung für die Entlastung des Dorfkerns einzugeben, erreicht werden kann. Diese Bestvariante wurde im Verkehrskonzept vom Gemeinderat und Kanton basierend auf den Inputs der Foren gemeinsam hergeleitet. Trotz den erschwerten Pandemie-Umständen konnte der Prozess auch termingerecht abgeschlossen werden.

Die Ziele der heutigen Veranstaltung sind, aufzuzeigen, wie die Inputs aus den letzten drei Foren aufgenommen wurden, Fragen zu beantworten, wie der weitere Prozess verläuft sowie Rückmeldungen zum ganzen Prozess geben zu können.

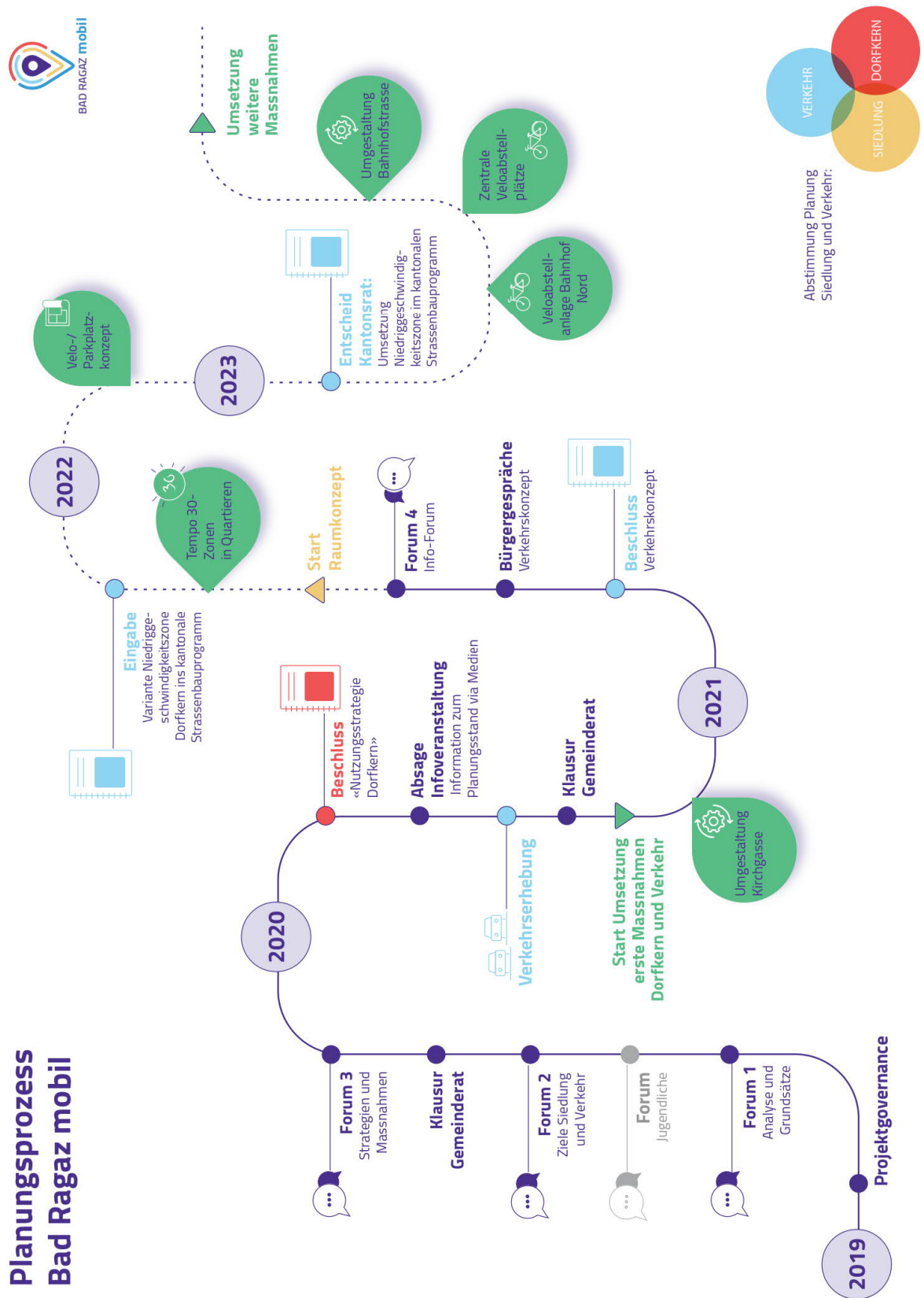


Abbildung 1 Der Prozess «Bad Ragaz mobil» bündelt die öffentliche Beteiligung für die laufenden Planungen im Bereich Siedlung und Verkehr und sorgt für gemeinsame Grundsätze in den einzelnen Endprodukten.

Der vorliegende Ergebnisbericht ist öffentlich und beinhaltet nebst den Diskussionsergebnissen der beiden Abende auch die Präsentation (Anhang 1). Aufgebaut ist er entlang der vier Infostände, an denen sich die anwesenden Teilnehmenden in Gruppen Detailinformationen und Antworten zu den folgenden Themen geben lassen konnten:

- Infostand 1 (Kapitel 2): Entlastung Dorfkern, Variantenvergleich und Bestvariante (lokale Sicht), betreut durch Gemeinderat Thomas Kilchmann (25.5.21), Christian Florin (27.5.21) und Fabienne Perret, Verkehrsplanerin von EBP und Gesamtprojektleiterin Bad Ragaz mobil.
- Infostand 2 (Kapitel 3): Entlastung Dorfkern, Finanzierung und Strassenbauprogramm (übergeordnete, regionale und kantonale Sicht), betreut durch Kantonsvertreter Sascha Bundi (25.5.21), Marcel John und Stefan Sutter (27.5.21) und Gemeinderat Renato Wüst (25.5.21) resp. Daniel Luginbühl (27.5.21). An diesem Infostand wurde aufgrund der formulierten Interessen der Teilnehmenden aber auch über die Möglichkeit von Tempo 30 auf Kantonsstrassen diskutiert.
- Infostand 3 (Kapitel 4): Weitere Massnahmen Verkehrskonzept und Nutzungsstrategie, betreut durch Gemeindepräsident Daniel Bühler und Vertretern von EspaceSuisse Rémy Rieder (25.5.21) und Daniel Bauer (27.5.21), Dorfentwickler Daniel Grünenfelder (25.5.21).
- Infostand 4 (Kapitel 5): Rückmeldungen zum Prozess «Bad Ragaz mobil», betreut durch Gemeinderat Peter Signer (25.5.21), Göpfi Triet (27.5.21) und Andrea Meier, Raumplanerin von EBP und Moderatorin des Gesamtprozesses.

In den folgenden Kapiteln werden die an den Infoständen diskutierten Themen zusammengefasst. Im Anhang A2 findet sich zudem das Fotoprotokoll der jeweiligen Infostände. Die angesprochenen Themen werden im vorliegenden Bericht dem passenden Infostand zugewiesen, auch wenn sie an anderen Orten diskutiert wurden.

2. Infostand 1: Bestvariante aus Variantenvergleich Entlastung Dorfkern

An diesem Infostand wurden die folgenden Themen besprochen:

- Es ist es wichtig, im Dorfkern eine reduzierte Geschwindigkeit zu signalisieren (auch wenn heute schon kaum mehr als 30km/h gefahren wird), weil damit auch die Anforderungen an die Strassengestaltung, u.a. die Fahrbahnbreiten, reduziert werden können und so der Gestaltungsspielraum steigt. Der Fahrzeitverlust für die Autofahrenden, die durch den ganzen Dorfkern fahren, beispielsweise nach Pfäfers, beträgt maximal 16 Sekunden (bei 150m mit 20km/h und 400m mit 30km/h).
- Es ist noch offen, welcher Abschnitt im Dorfkern mit Tempo 30 signalisiert werden soll und welcher allenfalls eine Begegnungszone (20km/h) sein könnte. Die Unterscheidung ist wichtig, weil bei T30 die Autos Vortritt haben vor den Zufussgehenden und bei einer Begegnungszone umgekehrt die Zufussgehenden Vortritt haben. Eine Begegnungszone macht nur dort Sinn, wo es ein grosses Fussgängeraufkommen hat. Dies wird derzeit im Rahmen eines Verkehrsgutachtens untersucht. Fussgängerstreifen werden bei beiden aufgehoben.
- Die Mühlrainstrasse muss unabhängig der ermittelten Bestvariante saniert werden. Dabei muss die Strasse den aktuell geltenden Anforderungen angepasst werden. Da diese tiefer sind bei Tempo 30, macht die Integration in die Niedriggeschwindigkeitszone Dorfkern Sinn.

Eine permanente Öffnung der Einbahn ist nicht vorgesehen, evtl. kann die Strasse aber im Gegenverkehr betrieben werden, wenn der Dorfkern ausnahmsweise für Anlässe gesperrt wird. Im Normalbetrieb könnte eine Strassenseite zum Parkieren dienen und so einen Beitrag leisten zu den Strategien «Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Dorfkern» resp. «Parkplatzbewirtschaftung optimieren» im Verkehrskonzept.

- Viele der Anwesenden stören sich auch an den (schweren) Lastwagen im Dorfkern. Ein Lastwagenfahrverbot kann im Dorfkern nicht signalisiert werden, da es sich weiterhin um eine Kantonsstrasse handelt. Die Brücke über die Tamina und der Tunnel bei der ehemaligen Talstation der Wartensteinbahn sind aber nicht für alle grossen Lastwagen befahrbar. Gemäss Kanton besteht aus juristischer Sicht kein Anspruch darauf, die Strasse nach Pfäfers für 40-Töner befahrbar zu machen. Mit der Sarellistrasse besteht für schwere Lastwagen eine Alternativroute nach Pfäfers (die allerdings unschöne Kehrmanöver in Pfäfers und damit verbunden eine Belastung für die Bevölkerung bedingt). Es gibt jedoch auch für 25-Töner einzelne kleinere Sicherheitsdefizite beim Tunnel, für deren Behebung bereits im 17. Strassenbauprogramm ein Projekt eingestellt wurde. Dieses muss im Kontext der mittlerweile angedachten Revitalisierung der Wartensteinbahn nochmals überprüft werden.
- VertreterInnen des Grand Resorts wurden analog den anderen Akteuren in den Planungsprozess miteinbezogen, vor dem Variantenentscheid hat der Gemeinderat zudem zusätzliche Gespräche geführt.
- Die Niedriggeschwindigkeitszone wird von anwesenden VertreterInnen des Gewerbes gutgeheissen, weil so potenzielle KundInnen weiterhin durch den Dorfkern fahren und damit auch künftig in Bad Ragaz einkaufen. Falls eine grossräumige Umfahrung realisiert würde, besteht das Risiko, dass Personen aus dem Tamintal weiter weg einkaufen. Entsprechend hat auch die Nutzungsstrategie, die zusammen mit VertreterInnen des Gewerbes entwickelt wurde, zur gleichen Bestvariante geführt.
- Die grossräumigen Umfahrungen und der Kurparktunnel schneiden im Variantenvergleich nach kantonaler Methodik insbesondere darum schlecht ab, weil sie einen grossen Eingriff in Natur und Landschaft bedingen (Indikatoren Flächenverbrauch und Eingriff ins Landschaftsbild). Diejenige Variante mit Sperrung Dorfkern führt zudem zu Umwegfahrten, die wiederum weitere Faktoren wie Energieverbrauch und Emissionen negativ beeinflussen. Diese negativen Nutzen können von den positiven Effekten auf Attraktivität und Trennwirkung sowie Reduktion Immissionen und Verkehrslärm im Dorfkern nicht wett gemacht werden.
- Die wirtschaftlichen Effekte der Varianten für den Detailhandel wurde im Variantenvergleich nicht direkt berücksichtigt, sondern indirekt über die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Dorfkern. Eine frühere Studie hat solche Effekte jedoch untersucht (Zweckmässigkeitsbeurteilung 2012).

Weitere Detaillierungen zum Variantenvergleich und zur Herleitung der Bestvariante können dem Anhang A3 im [Verkehrskonzept](#) entnommen werden. Die Abwägung der verschiedenen Argumente des Variantenentscheides sind einleitend auch im [Bericht zu den Bürgerfragen](#) erläutert.

3. Infostand 2: Strassenbauprogramm und Finanzierung Bestvariante, Tempo 30 auf Kantonsstrassen

An diesem Infostand wurden die folgenden Themen besprochen:

- Eine Tempo30-Zone auf einer Kantonsstrasse, wie für den Dorfkern vorgesehen, existiert im Kanton SG bisher nicht, in anderen Kantonen wie beispielsweise GR sind solche bereits umgesetzt. Es handelt sich bei Bad Ragaz also um ein Projekt mit Pilotcharakter. Da andere St.Galler Gemeinden an einem ähnlichen Punkt stehen und (politisch) aktiv werden wollen und das kantonale Tiefbauamt bei der Lösungsfindung in Bad Ragaz mitgewirkt hat, sind die Chancen für eine Realisierung aber intakt. Aus fachlicher Sicht findet auch der Kanton die gewählte Bestlösung richtig.
- Ein Teil der Teilnehmenden würde es begrüßen, wenn auf der Sarganser- und Maienfelderstrasse auch Tempo 30 signalisiert würde. Die Vertreter des kantonalen Tiefbauamts schildern die gesetzliche Ausgangslage, die Klassierung des Netzes und verweisen auf das laufende Projekte auf der Sarganserstrasse. Andere Teilnehmende wiederum fänden eine Temporeduktion auf der Hauptachse eine nicht unbedingt notwendige Verkehrsbehinderung. Es könnte aber allenfalls dazu führen, dass weniger Ausweichverkehr von der zeitweise überlasteten Autobahn durch den Ort fährt.
- Viele Teilnehmenden finden die Situation v.a. auch für SchülerInnen entlang der Sarganser- und Maienfelderstrasse, zu Fuss oder mit dem Velo gefährlich. Sie wünschen sich eine höhere Sicherheit, unabhängig vom Temporegime. Da die Platzverhältnisse entlang der Sarganserstrasse eng sind, stellt sich bei jedem (baulichen) Eingriff aber die Frage nach der Verhältnismässigkeit, da ein zusätzlicher Velostreifen oder ein breiteres Trottoir ins Privateigentum eingreifen müssten.
- Nicht alle TaminatalerInnen können die Bestvariante gutheissen, da sich für sie daraus ein Nachteil (längere Reisezeiten) ergeben kann. Der Kanton gibt zu bedenken, dass die angewendete Methodik für den Variantenvergleich auch die übergeordnete Sicht einnimmt und alle positiven wie negativen Nutzen berücksichtigt, unabhängig von Gemeindegrenzen.
- Es wird angemerkt, dass längerfristig eine Stabilisierung des Verkehrs, resp. keine Zunahme die beste Lösung wäre. Mit der Signalisation von Tempo 30 kann besser darauf hingewirkt werden als mit einem Ausbau resp. Neubau einer Umfahrung.

4. Infostand 3: Weitere Massnahmen Verkehrskonzept und Nutzungsstrategie

An diesem Infostand wurden die folgenden Themen besprochen:

- Diverse Bemerkungen drehten sich um die Parkierung und den Suchverkehr. Die Massnahmen (u.a. die Anordnung von Kurzzeit-Parkplätzen im Dorfkern) dazu werden im Parkierungskonzept festgelegt, das voraussichtlich nächstes Jahr erarbeitet wird. Sie werden sich ebenfalls an den Zielen des Verkehrskonzepts orientieren und die ganze Gemeinde berücksichtigen, damit es nicht zu unerwünschten Verlagerungen kommt.
- Auch die Fragen zu E-Scooter und/oder E-Mobility Standorten im Oberdorf zur besseren Anbindung an den Bahnhof kann erst in den nachfolgenden Planungsschritten beantwortet

werden. Klar ist aufgrund des Verkehrskonzepts, dass die Gemeinde auch auf kombinierte Mobilität setzen und ihrer Bevölkerung resp. den Gästen attraktive Mobilitätsangebote anbieten möchte.

- Bei den Tempo 30-Zonen in Quartieren sind aus Sicht der Teilnehmenden auch andere Prioritäten denkbar. Diese können der Gemeinde mitgeteilt werden, so dass sie die aktuelle Ausgangslage bei der laufend zu prüfenden Priorisierung berücksichtigen kann. Für solche und ähnliche Hinweise zur Umsetzung wird auf der Homepage zu Bad Ragaz mobil ein Formular aufgeschaltet.
- Im Zusammenhang mit der Nutzungsstrategie Dorfkern sowie der aktuell stattfindenden Bad Ragatz kommt die Frage auf, wie künftig die Zwischenjahre der Triennale genutzt werden können. Der Gemeinderat wird sich bei der Erarbeitung der Vision resp. der Strategie für Bad Ragaz und die Positionierung für die ganze Gemeinde dazu Gedanken machen. Darüber hinaus auch, wie das Taminatal in Bad Ragaz besser sichtbar gemacht werden kann.
- Es wird gewünscht, dass der Gemeinderat Hand bietet für Projekte im Dorfkern, z.B. im Zusammenhang mit Attraktivitätssteigerungen (z.B. Markt).
- Es wird gefragt, welche Rolle die im Mandat angestellten Dorfkernentwickler haben.
- Nicht alle sind zufrieden mit dem Einbezug im Rahmen der Nutzungsstrategie, weil sie sich nicht in Einzelgesprächen äussern konnten. Das sieht die Nutzungsstrategie so aber auch nicht vor.
- Der Standort des Zentrums für Flüchtlinge wurde auch diskutiert, obwohl nur wenige Bezüge zu Bad Ragaz mobil bestehen.

5. Infostand 4: Rückblick Prozess «Bad Ragaz mobil»

An diesem Infostand wurden die folgenden Themen besprochen:

- Der Gemeinderat hat sein Versprechen eingehalten und einen transparenten Prozess durchgeführt. Es wurde eine bemerkenswerte Entwicklung in den letzten drei Jahren festgestellt.
- Dass auch (Verkehrs-)Themen ausserhalb des Dorfkerns mitgedacht wurden, wird sehr positiv gewertet. Jetzt sollen aber auch rasch Veränderungen sichtbar werden, v.a. bei der Verkehrssicherheit.
- Es wurde festgehalten, dass der Prozess «Bad Ragaz mobil» das gegenseitige Verständnis der Akteure gefördert hat. Die Teilnehmenden haben sich darüber gefreut, zur Partizipation an diesem Prozess eingeladen worden zu sein. Sie hoffen, dass eine solche Beteiligung auch bei weiteren Projekten möglich sein wird.
- Die Dauer des Planungsprozesses war für einzelne Teilnehmende zu lange («im Kreis geredet»), obwohl anerkannt wird, dass seriöse Facharbeit Zeit braucht. Viele Teilnehmende würden jetzt gerne die Umsetzung erster Massnahmen sehen und nicht noch mehr Papier und Konzepte.
- Die Verständlichkeit von Faltprospekt und Bericht wird unterschiedlich beurteilt: die einen finden die vereinfachte Darstellung im Prospekt gelungen, andere finden, dass es die Inhalte

von Verkehrskonzept und Nutzungsstrategie nur ungenügend wiedergibt. Der Bericht ist sehr lang, eine Kurzfassung oder ein Erklärvideo dazu wäre hilfreich.

- Es wurde angemerkt, dass das Taminatal ungenügend eingebunden war, obwohl der Gemeinderat Pfäfers zu jedem Forum eingeladen wurde und alle Foren öffentlich waren.
- Für Änderungen des Mobilitätsverhaltens sollen auch Anreize geschaffen werden.
- Zudem wurden weitere Fragen gestellt bezüglich inhaltlicher Abstimmung mit der Rheinaufweitung, Kosten des Planungsprozesses und ob der Gemeinderat einen «Plan B» hat, falls der Kanton die Niedriggeschwindigkeitszone nicht bewilligt. Dies ist ein politischer Entscheid des Gemeinderats.

6. Schlussbetrachtung und weiteres Vorgehen

Die Betreuer und Betreuerinnen der vier Infostände geben einen kurzen Überblick über die diskutierten Themen. Daniel Bühler weist in seinem Ausblick darauf hin, dass die besprochenen Ergebnisse in dem hier vorliegenden Ergebnisbericht dokumentiert und dieser auch öffentlich publiziert wird. Zudem wird auf der Homepage <http://www.badragaz.ch/de/badragazmobil/> ein Formular aufgeschaltet, mit welchem die Bevölkerung weiterhin Rückmeldung geben kann zur Umsetzung der Massnahmen aus Verkehrskonzept und Nutzungsstrategie.

Weiter zeigt er auf, dass die Arbeiten weitergehen:

- Bereits gestartet wurde die Erarbeitung des Verkehrsgutachtens für die Niedriggeschwindigkeitszone im Dorfkern. Das Büro asa wird dazu in den nächsten Monaten u.a. Verkehrsmessungen machen. Die Vorschläge daraus wird der Gemeinderat dem Kanton im Hinblick auf das 18. Strassenbauprogramm im Herbst / Winter 2021 einreichen.
- Auch die Umsetzung von Tempo 30-Zonen geht weiter. Nach der bereits eingeplanten Begegnungszone Kirchgasse ist derzeit die Planung für eine Tempo30-Zone St. Leonhard / Saschielstrasse im Gang. Die weiteren Quartiere folgen gemäss Priorisierung im Verkehrskonzept (Massnahme MIV2). Der Gemeinderat wird diese Priorisierung aber regelmässig neu beurteilen und dabei auch aktuelle Entwicklungen und Anliegen berücksichtigen.
- Als Folgeaufgaben aus dem Verkehrskonzept werden im nächsten Schritt ein detailliertes Veloverkehrs- und Parkierungskonzept erstellt. Zudem werden erste Massnahmen umgesetzt wie weitere Veloabstellplätze und die Umgestaltung der Bahnhofstrasse.
- Die Revision der Ortsplanung mit dem Ziel einer aktualisierten Bau- und Zonenordnung startet im Herbst 2021 mit der Erarbeitung des Raumkonzepts, das u.a. auf den im ersten Forum gemeinsam entwickelten [Grundsätze für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung](#) basiert.

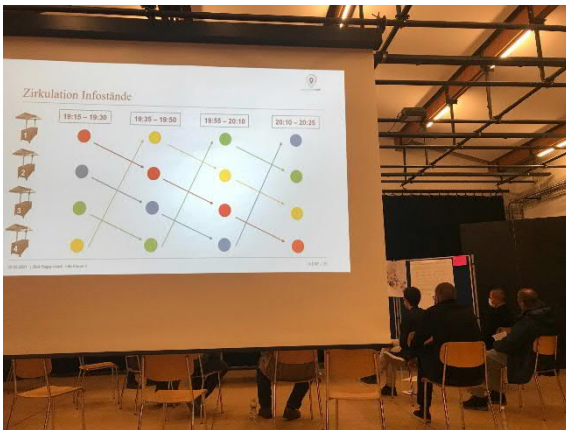
Gemeindepräsident Daniel Bühler dankt den Teilnehmenden für die engagierten Diskussionen und allen Personen, welche an der Vorbereitung und Durchführung des Forums beteiligt waren. Er freut sich sehr, dass nach einer mehr als einjährigen Pause wieder Veranstaltungen mit der Bevölkerung möglich sind, und der Dialog von Angesicht zu Angesicht weitergehen kann. Er ist aber auch überzeugt, dass die Information über die Medien und der weiterhin mögliche Austausch über die Homepage einen wichtigen Stellenwert behalten werden.

Alle Unterlagen, so beispielsweise die Grundsätze der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, Stimmungsbilder, die Präsentationen und Ergebnisberichte aller Foren, sind auf der Homepage

der Gemeinde unter <http://www.badragaz.ch/de/badragazmobil/> verfügbar. Auf dieser Webseite werden laufend die neusten Informationen aufgeschaltet.

Von den meisten Teilnehmenden der heutigen Veranstaltung liegt die E-Mail-Adresse bzw. die Postadresse vor; sie erhalten den Ergebnisbericht direkt zugestellt. Für Fragen, Inputs und weitere Anliegen steht der Gemeindepräsident Daniel Bühler zur Verfügung.

Zum Abschluss finden sich noch ein paar visuelle Impressionen der beiden Veranstaltungen.



A1 Präsentation



BAD RAGAZ mobil

Bad Ragaz mobil 4. Info-Forum

27. Mai 2021

EBP



BAD RAGAZ mobil

Begrüssung

Gemeindepräsident Daniel Bühler



COVID-19 Schutzmassnahmen

Um uns gegenseitig zu schützen, bitten wir Sie:

- ❖ in Ihrem Sektor sitzen zu bleiben (am Anfang und Schluss der Veranstaltung)
- ❖ für den mittleren Teil in Ihrer Gruppe zu bleiben und sich nicht mit anderen Gruppen zu mischen
- ❖ immer eine Maske zu tragen und die Hände zu desinfizieren
- ❖ die Abstände einzuhalten
- ❖ keine Unterlagen auszutauschen
- ❖ sich an die zeitlichen Vorgaben zu halten und gemäss Plan zu rotieren

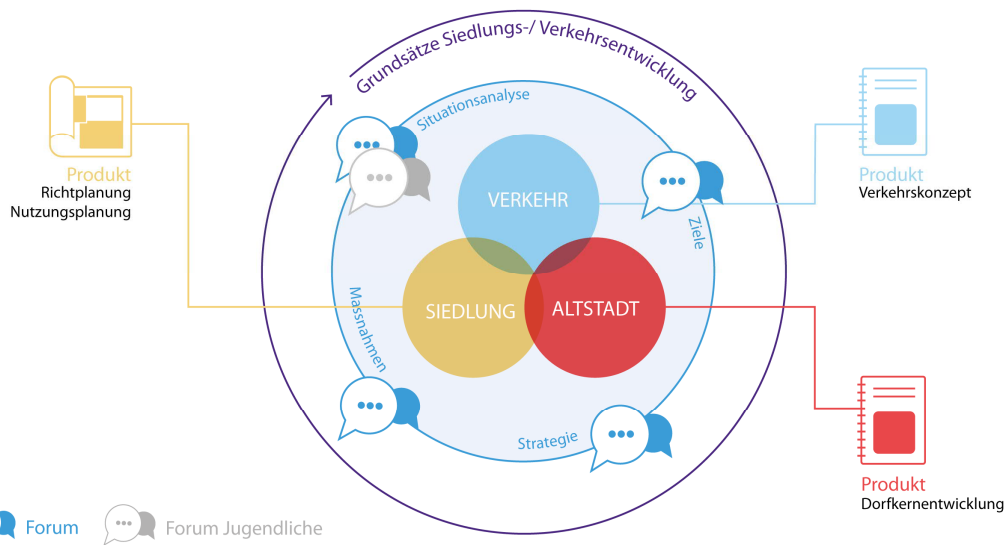


Ziele des Gemeinderats

- Hohe Lebensqualität und Aufwertung des Dorfkerns / Dorfkerns
- Entlastung vom Durchgangsverkehr
- Neustart Planungsprozess nach Abstimmung Projekt «Mühlrain» unter Einbezug Bevölkerung und Gewerbe
- Abstimmung von Planungen Siedlung und Verkehr
- Nach vorne schauen und Zukunft gestalten
- Ergebnisoffener Prozess

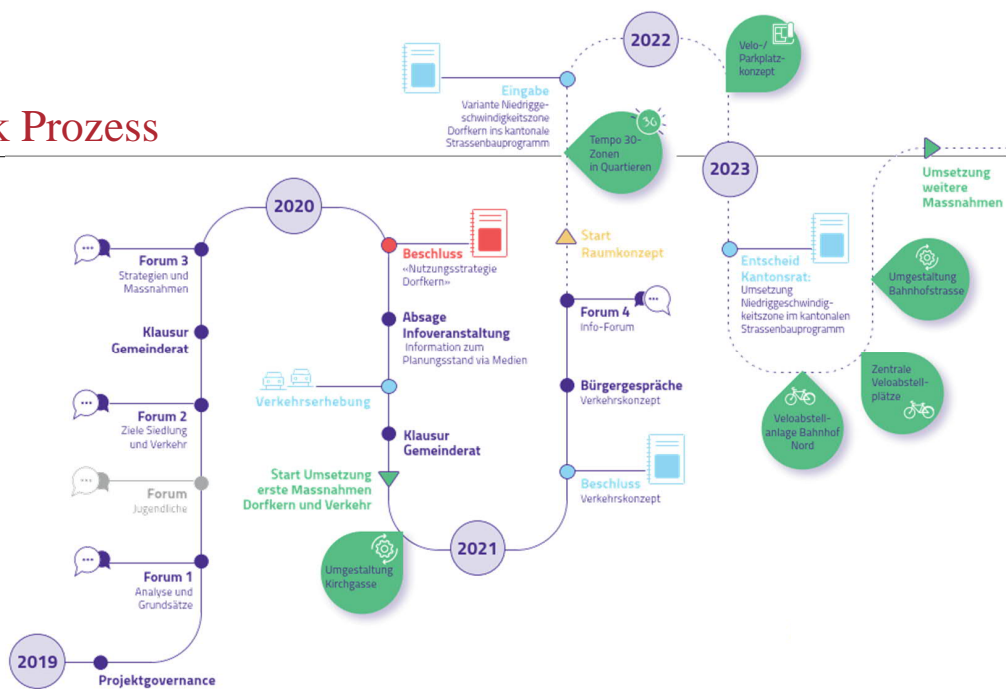


Bad Ragaz mobil



Forum Forum Jugendliche

Rückblick Prozess



Ziele des 4. Info-Forums

Teilnehmende

- ✓ erkennen, wie ihre Inputs aus den ersten drei Foren eingeflossen sind
- ✓ bekommen Information zum Abschluss der Arbeiten
- ✓ können ihre Fragen beantworten lassen
- ✓ können Feedback zum Prozess geben
- ✓ wissen, wie der Prozess weitergeht

Ablauf

18.30 Begrüssung durch den Gemeindepräsidenten

18.40 Wichtigste Ergebnisse Bad Ragaz mobil und Verkehrskonzept

18.55 Wichtigste Ergebnisse Nutzungsstrategie Dorfkern

19.10 Infostände mit weiteren Informationen (Besuch in Gruppen)

20.30 Präsentation der Ergebnisse im Plenum

20.50 Ausblick und Verabschiedung durch den Gemeindepräsidenten

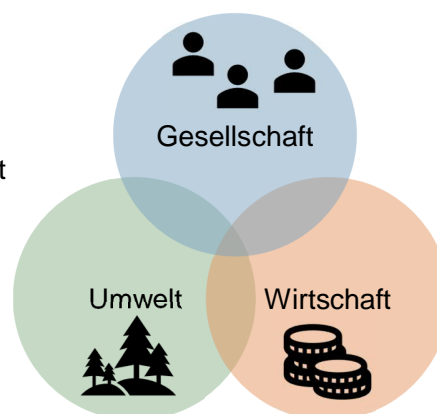
Ergebnisse Prozess und Verkehrskonzept

Fabienne Perret, EBP
Marcel John, Kt. SG

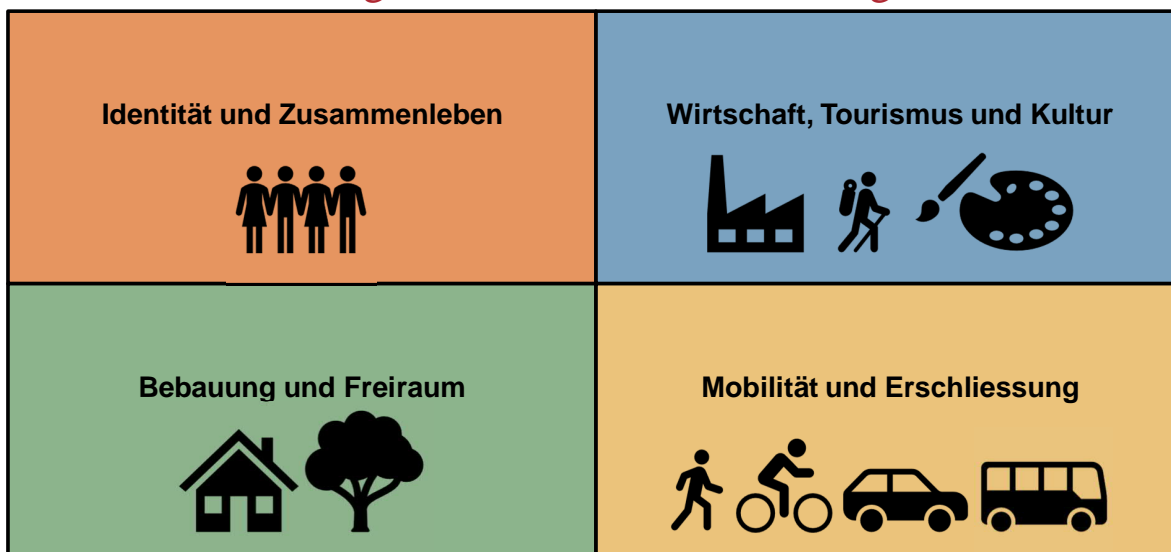


Nachhaltige Mobilität

- Grundsätze einer nachhaltigen Mobilität sind in der Kantonsverfassung verankert
- Verkehr ist nicht Selbstzweck, sondern untrennbar mit der Siedlungsentwicklung und dem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umfeld verbunden
- Nachhaltige Mobilität ist gleichwertig und langfristig auf die Bedürfnisse der Umwelt, der Wirtschaft und der Gesellschaft ausgerichtet



Grundsätze Siedlungs- und Verkehrsentwicklung



Ziele des Verkehrskonzeptes

- ● ● Anteil ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr erhöhen, insbesondere, um den Neuverkehr abzuwickeln
- ● Mehr Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Strassenraum; Bedürfnisse von Fuss- und Veloverkehr besser berücksichtigen
- ● ● ● Wichtige Orte der Gemeinde und Quartiere besser erschliessen und vernetzen
 - Angebot an öffentlichen und privaten Parkplätzen optimieren
 - Ortsfremden Verkehr auf überregionale Achsen lenken
- ● ● ● Umweltbelastungen durch den Verkehr (Lärm, Luftverschmutzung, Bodenverbrauch) reduzieren



ÖV



Velos



Autos
Motorräder
Lastwagen



Fussverkehr

Massnahmen aus dem Verkehrskonzept



Entlastung Dorfkern: Untersuchte Varianten

1. Niedriggeschwindigkeitszone im Dorfkern	2. Einbahnregime	3. Ausbau Mühlerainstrasse
<p>Niedriggeschwindigkeitszone (T30/T20): Kantonsstrasse</p>	<p>30 km/h Kantonsstrasse</p>	<p>30 km/h Gemeindestrasse</p> <p>50 km/h Kantonsstrasse</p>
<p>4. Grossräumige Umfahrung Rosenbergl mit offener Linienführung <u>und</u> Sperrung Durchfahrt in Bad Ragaz von/nach Pfäfers</p> <p>30 km/h Gemeindestrasse</p> <p>60 km/h Kantonsstrasse</p>	<p>5. Grossräumige Umfahrung Rosenbergl mit offener Linienführung <u>ohne</u> Sperrung Durchfahrt in Bad Ragaz von/nach Pfäfers</p> <p>30 km/h Gemeindestrasse</p> <p>60 km/h Gemeindestrasse</p> <p>60 km/h Kantonsstrasse</p>	<p>6. Tunnel Kurpark lang mit Sperrung Durchfahrt in Bad Ragaz von/nach Pfäfers</p> <p>30 km/h Gemeindestrasse</p> <p>50 km/h Kantonsstrasse</p>

Hinweise: Variante 3 ist analog zur Variante der Volksabstimmung, aber nicht analog der Mühlerain-Variante 2012 (damals: Sperrung)





Entlastung Dorfkern: Nutzen und Kosten

Variante	Gesamt-nutzen	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

Varianten: Erfüllungsgrad der Ziele gemäss Verkehrskonzept





Variante	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	++	-

Gesamtverkehrsstrategie Kanton St.Gallen

- ✓ Solidarisch und Sicher 
- ✓ Erreichbar 
- ✓ Finanzierbar und Wirtschaftlich 
- ✓ Ökologisch 



Ziele – Herausforderungen für die Umsetzung

- Wir berücksichtigen die Bedürfnisse aller Personen, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Die Verkehrssicherheit auf unseren Strassen möchten wir erhöhen. 
- Wir stellen die Erreichbarkeit auf dem heutigen Niveau sicher und setzen dazu alle dafür sinnvollen und miteinander optimal vernetzten Verkehrsmittel ein. 
- Wir sind beauftragt, eine langfristige Finanzierbarkeit des Gesamtverkehrssystems sicherzustellen. Um das Erreichen zu können, muss der gesamtwirtschaftliche Nutzen des kantonalen Finanzmitteleinsatzes weiter erhöht werden. 
- Wir wollen die verkehrsbedingte Belastung von Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie der Ressourcenverbrauch pro Kopf vermindern. 

Ein Konzept, eine Bestvariante – viele Chancen

✓ Abgestimmte Planungen, um den Dorfkern zu entlasten



✓ Erreichbarkeit sicherstellen und Engpässe beseitigen



✓ Ortsdurchfahrt mit Niedriggeschwindigkeitszone durch Aufnahme ins kantonale Strassenbauprogramm finanzieren



✓ Mobilitätszukunft in Bad Ragaz: zu Fuss, mit Velo, ÖV und Auto



Nutzungsstrategie Dorfkern

Dani Bauer, Team Netzwerk Altstadt, EspaceSuisse



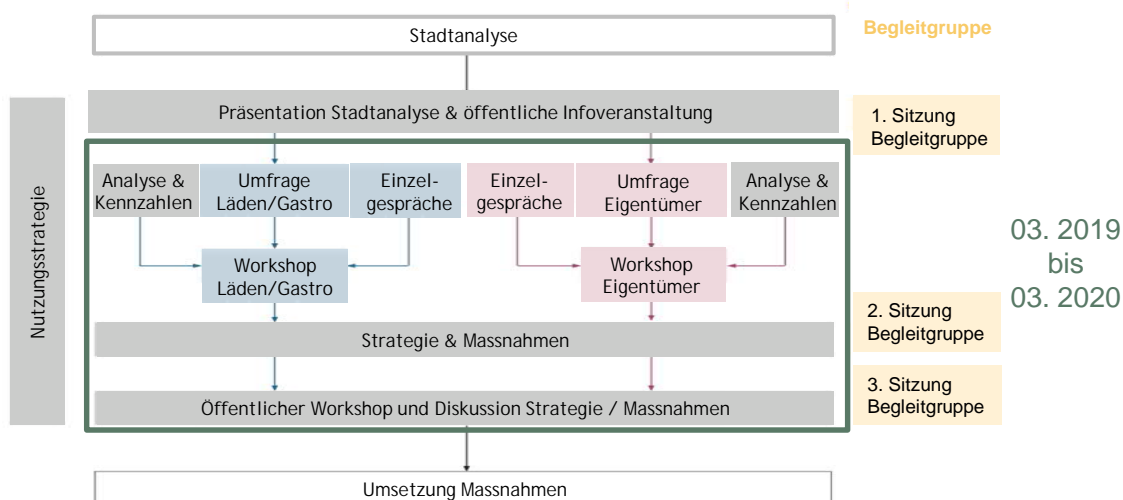
TEAM

netzwerk
altstadt
réseau
vieux
ville

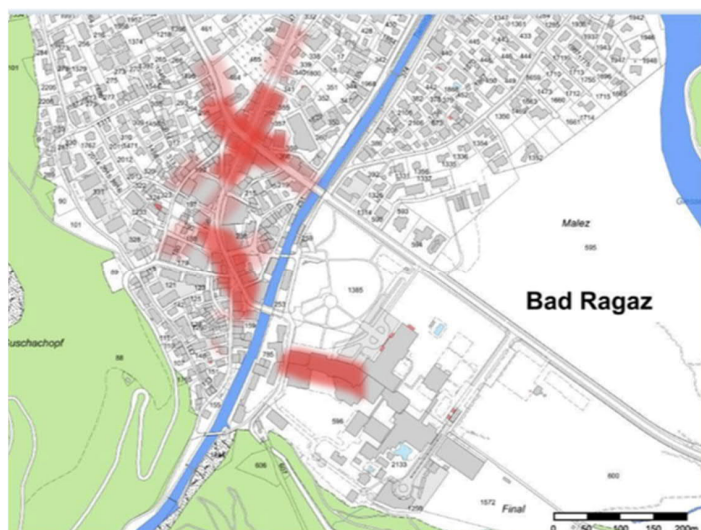
Rückblick Stadtanalyse



Ablauf Nutzungsstrategie Dorfkern



Analyse Dorfkern



Das gefühlte Einkaufsgebiet von Bad Ragaz ist relativ kompakt (rot = Publikumsfrequenzen). E verläuft von der Bernard Simonstrasse durch den Ortskern und konzentriert sich an der Kreuzung der Sarganser- / Maienfelderstrasse und der Bahnhofsstrasse, wobei die Bedeutung Richtung Bahnhof schnell abnimmt. Auch in der Passage des Grand Resorts kommt Einkaufsstimmung auf, allerdings isoliert vom Ortskern.

Die 300 Meter Länge des Einkaufsgebietes im Ortskern liegen am oberen Limit des Tragbaren, was sich im schwächelnden südlichen Oberdorf zeigt.

Stossrichtungen und Massnahmen - I

Stossrichtung	Ziel	Massnahmen
B Das «Raumerlebnis» des Oberdorfes und seiner Plätze schärfen	Das Oberdorf bietet den Gästen, Besuchern und Nutzern spannende Räume und stimmungsvolle Nischen mit Wohlfühl- und Erlebnischarakter.	B1 Die Durchfahrt im Ortskern in ein siedlungsverträgliches Verkehrsregime überführen.
		B2 Die Platzkette im Ortskern mit Badplatz und Bernard Simon-Platz komplettieren.
		B3 Die Plätze nach klaren Themenschwerpunkten gestalten (Wasser, Handwerk, Kunst, ...)
		B4 Den Detailhandel an den Plätzen konzentrieren.
		B5 Beim Bernard Simon-Platz 3 bis 4 zusätzliche Kurzzeitparkplätze einrichten.
		B6 Einen Wettbewerb fürs Zentrumsprojekt lancieren (mit Hotel, öffentlichen Räumen).

A) Identität finden und pflegen



B) Raumerlebnis und Plätze schärfen



Stossrichtungen und Massnahmen - II

Stossrichtung	Ziel	Massnahmen
C Das Wohnen im Oberdorf lenken	Das Wohnen im Oberdorf als wichtige ökonomische Stütze etablieren, um die Mietpreise der EG-Flächen zu entlasten.	C1 Das Wohnen im EG in den ruhigen rückwärtigen Gassen ermöglichen.
		C2 Das Wohnen im südlichen Oberdorf fördern, um die Mieten der EG-Flächen zu entlasten.
D Führen, koordinieren und lenken.	Bad Ragaz durch aktive Führung, Koordination und Kommunikation vorwärtsbringen.	D1 Einen Ortsentwickler beauftragen.
		D2 Den Austausch fördern zwischen Detaillisten, Gastronomen und Eigentümern.

Fazit Nutzungsstrategie Dorfkern

- ✓ Bad Ragaz hat seine Entwicklung aktiv in die Hand genommen!
- Identität stärken und eine Vision entwickeln
- ✓ Ortsentwickler beauftragen, der Belange zur Entwicklung des Oberdorfes koordiniert.
- Mit Kanton siedlungsorientierte Verkehrslösung für Kantonsstrasse Ortsdurchfahrt Oberdorf finden. Das ist die zentrale Herausforderung.

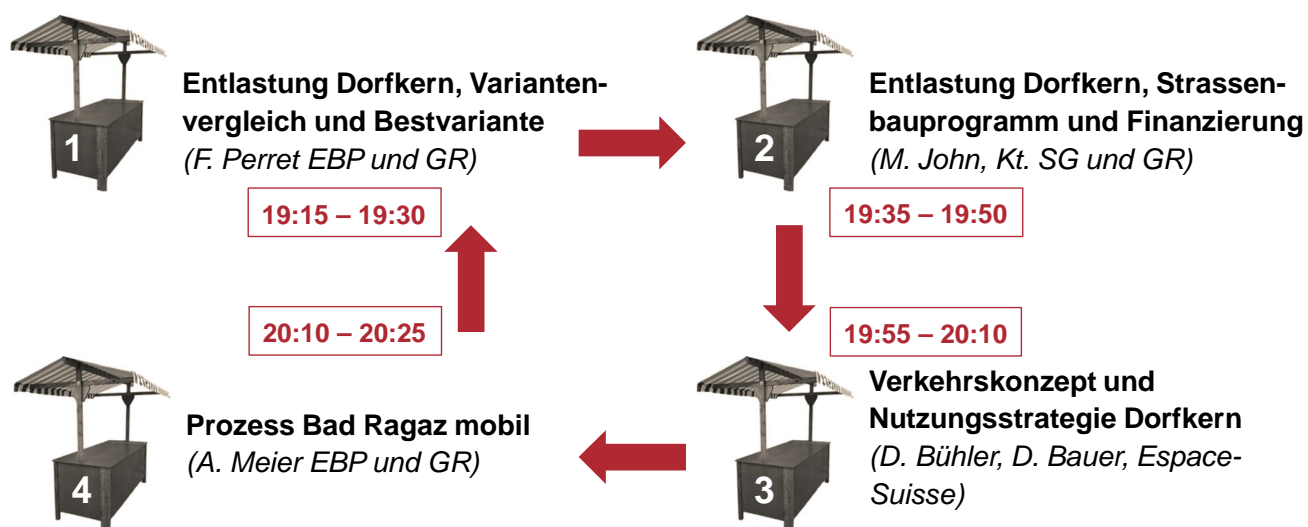
Infostände

Andrea Meier, EBP

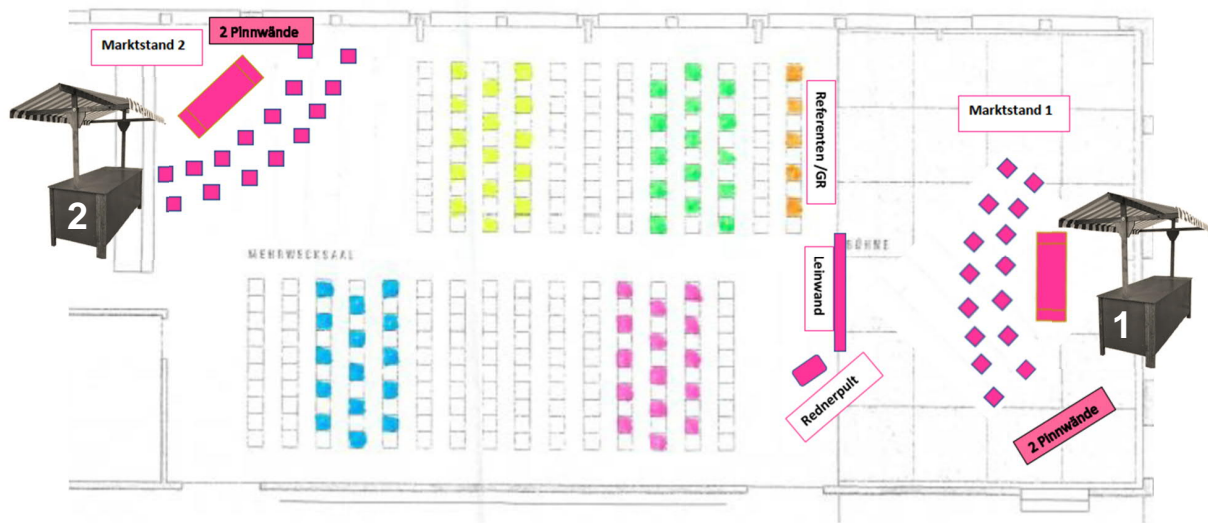
→ bitte bleiben Sie immer in Ihrer Gruppe und mischen sich nicht mit anderen Gruppen ←



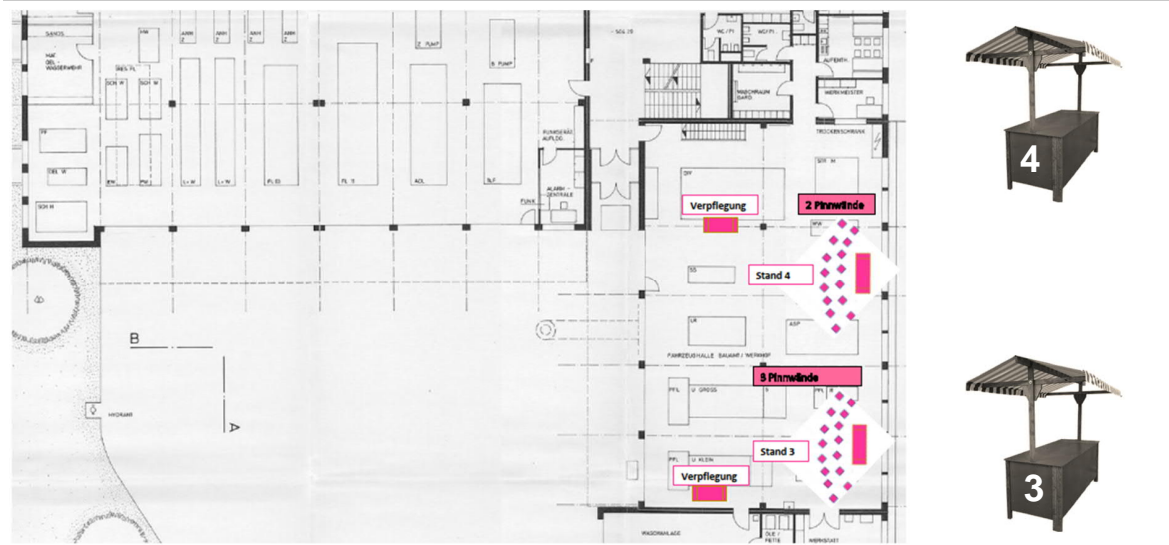
Infostände



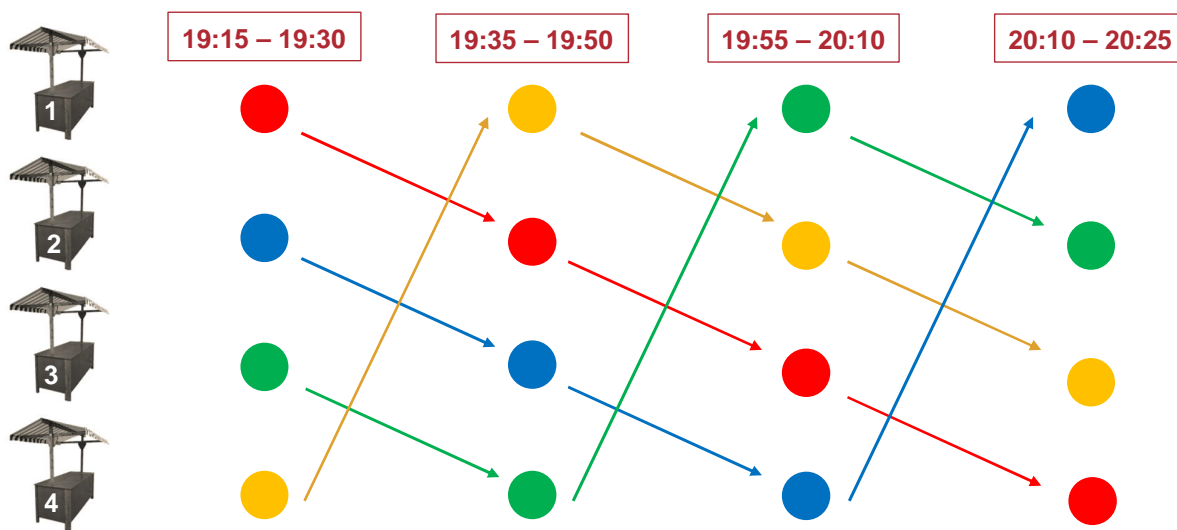
Infostände 1/2 im Plenumssaal



Infostände 3/4 in der Werkhalle



Zirkulation Infostände



Infostände: Wichtigste Erkenntnisse und Themenspeicher



Entlastung Dorfkern, Variantenvergleich und Bestvariante
F. Perret EBP



Entlastung Dorfkern, Strassenbauprogramm und Finanzierung
M. John, Kt. SG



Prozess Bad Ragaz mobil
A. Meier EBP



Verkehrskonzept und Nutzungsstrategie Dorfkern
D. Bühler, D. Bauer, Espace-Suisse

Ausblick

- Ergebnisbericht mit heute diskutierten Punkten und offenen Fragen auf Homepage
- Verkehrsgutachten Niedriggeschwindigkeitszone Dorfkern läuft (Büro asa)
- Umsetzung Tempo 30-Zone St. Leonhard / Saschielstrasse
- Start Ortsplanungsrevision mit Raumkonzept
- Erarbeitung Velo- und Parkplatzkonzept
- Laufende Kontrolle und Priorisierung Massnahmen aus Verkehrskonzept und Nutzungsstrategie durch Gemeinderat
- Formular auf Homepage für Hinweise zur Umsetzung

Verabschiedung

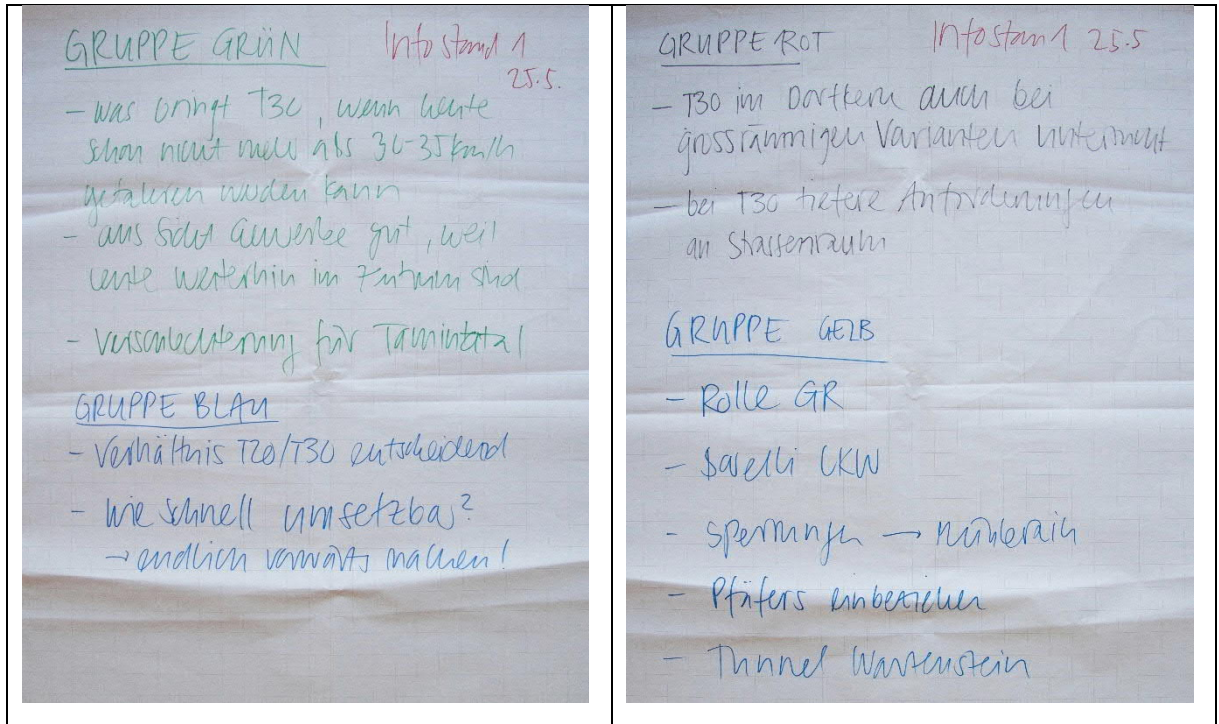
Gemeindepräsident Daniel Bühler



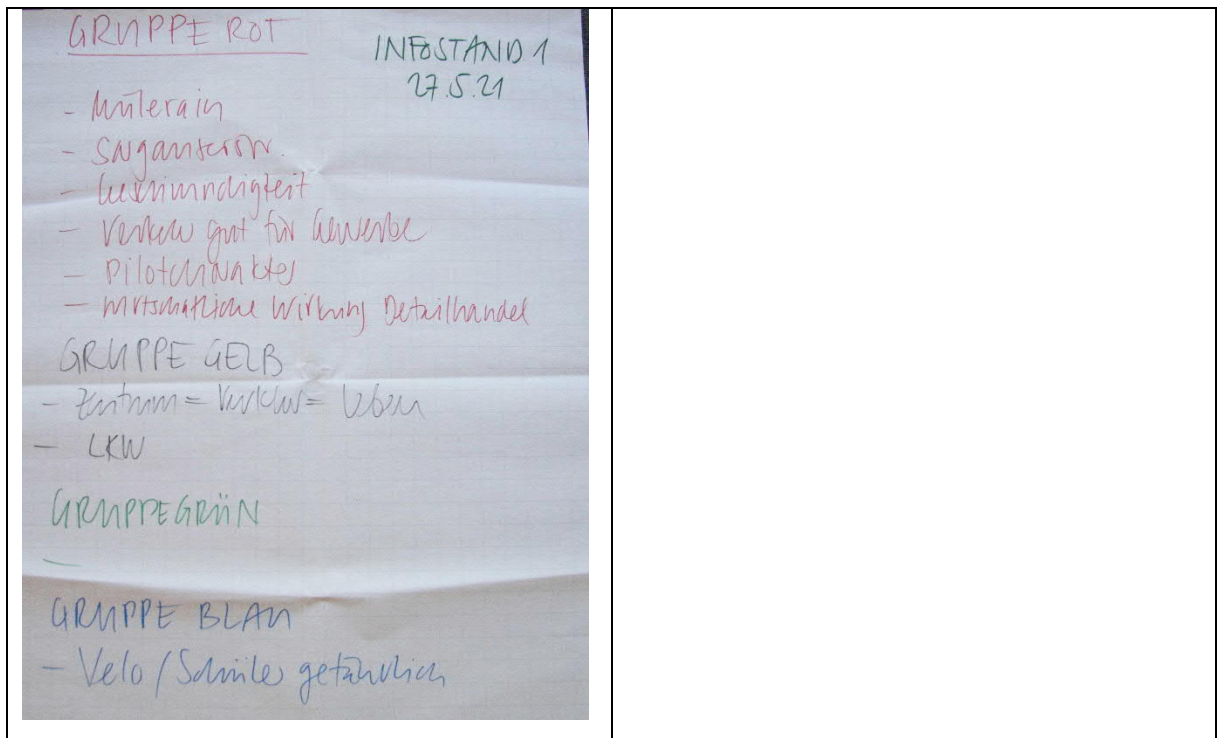
A2 Fotoprotokoll Infostände

Infostand 1

Dienstag, 25. Mai 2021



Donnerstag, 27. Mai 2021



Infostand 2

Dienstag, 25. Mai 2021

<ul style="list-style-type: none">- VERKEHRSBEHINDERUNG?- HEUTE HOHE GESCHWINDIGKEITEN- VERKEHR BELEBT DORFKERN- WEITERE STRASSEN T30/T20?- TUNNEL WARENSTEINBÄHN!- "RÜCKFALLERBE" BEI STR-SPERRUNG	
--	--

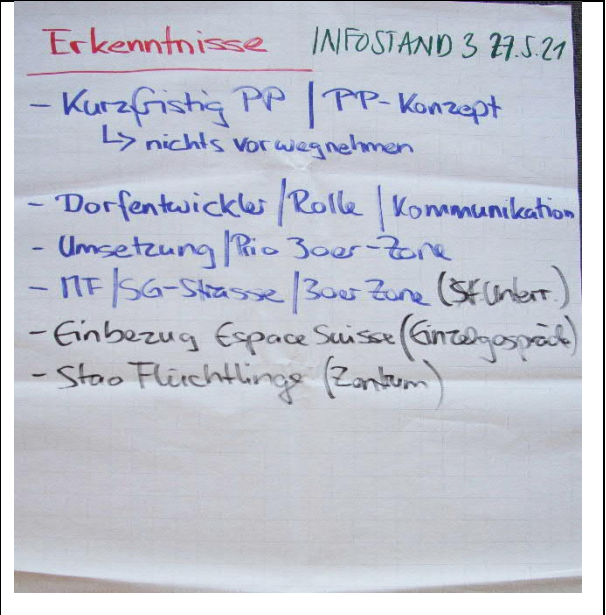
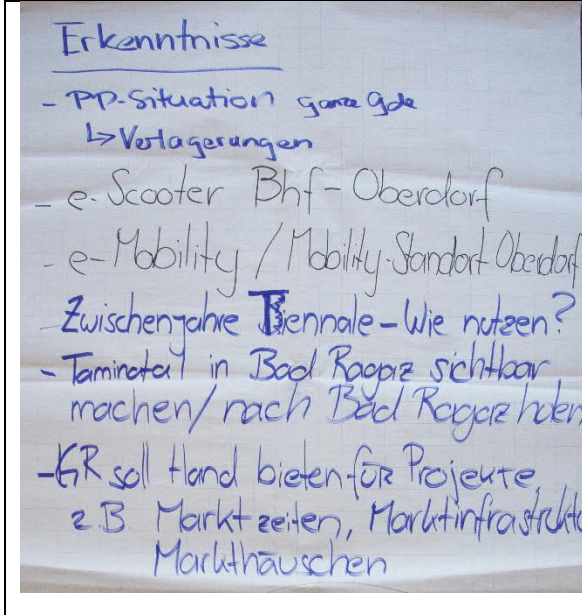
Donnerstag, 27. Mai 2021

<ul style="list-style-type: none">□ Realisierungschancen Temporeduktion ^{G1}<ul style="list-style-type: none">↳ Entscheid. des Kantonsrat↳ Aus fachlicher Sicht geeigneter Ort□ Sarganserstr.: Ist Massnahme zur Erhöhung der Fussverkehrssicherheit im 2021 vorgesehen.<ul style="list-style-type: none">↳ Projekt in Erarbeitung	<ul style="list-style-type: none">□ Durchgangsverkehr ^{G2} Sarganserstr. vs. Autenthalt<ul style="list-style-type: none">↳ Entlang Kantonsstrasse gleiche Bedürfnisse wie im Oberdorf↳ Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insb. für den Veloverkehr□ Problematik Ausweichverkehr bei Überlast Autobahn□ Zukunftsfähige Lösung T30? → Langfristige keine Verkehrszunahme
<ul style="list-style-type: none">□ Warum T30 in anderen Kantonen einfacher? ^{G3}<ul style="list-style-type: none">↳ andere Netzhierarchien↳ " Gesetzgebungen□ Sind nebst T30/20-Anforderungen auch bautechnische Vorgaben welche die Ausgestaltung einschränken?□ ↳ Vorgaben durch Normen, in Erstellung mehr Flexibilität.	<ul style="list-style-type: none">□ Veloinfrastruktur auf Sarganserstr. Weshalb keine Kerulfahrbahn ^{G4}<ul style="list-style-type: none">↳ Platzbedarf vs. Eingriff in Privateigentum↳ Frage d. Verhältnismässigkeit□ T30 im Kanton GR möglich, warum nicht im Kanton SG?<ul style="list-style-type: none">↳ Unterschiedliche Klassierung des Kantonsstrassennetz↳ Unterschiedliche Gesetzgebung

Infostand 3

Dienstag, 25. Mai 2021

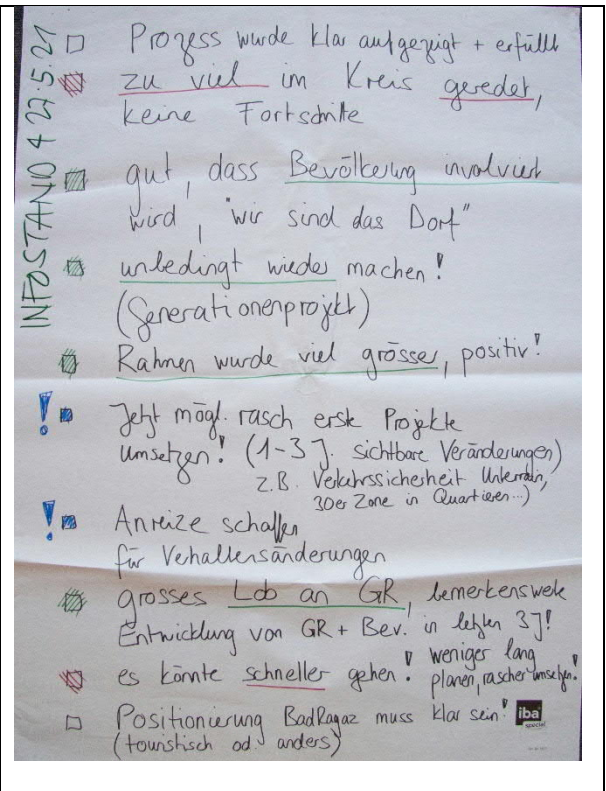
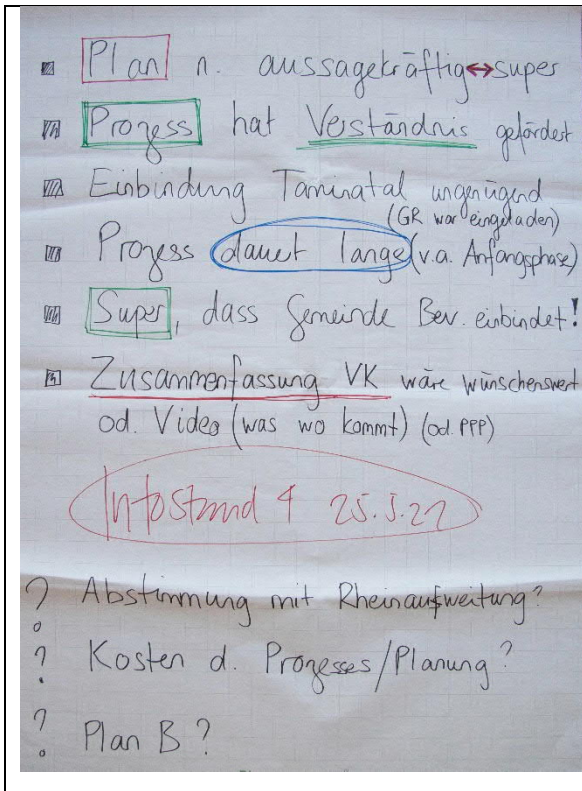
Donnerstag, 27. Mai 2021



Infostand 4

Dienstag, 25. Mai 2021

Donnerstag, 27. Mai 2021



A3 Liste der Teilnehmenden

Dienstag, 25. Mai 2021 (angemeldete Personen, evtl. nicht alle anwesend)

Herr	Ackermann	Michael	
Frau	Allegretti	Federica	
Herr	Baumann	Wilhelm	
Frau	Bollhalder	Maria	
Herr	Bollhalder	Thomas	
Herr	Bühler	Daniel	Gemeindepräsident
Herr	Bundi	Sascha	TBA SG
Frau	Büttner	Cornelia	EBP
Herr	Capol	Balthasar	
Herr	Drenth	Thomas	
Herr	Frei	Angelo	
Herr	Frei	Dani	
Herr	Gressbach	Christoph	
Herr	Gruchalski	Patrick	
Herr	Grünenfelder	Daniel	Dorfkernentwickler
Herr	Jäger	Kurt	
Herr	John	Marcel	TBA SG
Herr	Kammerer	Gerry	
Herr	Kilchmann	Thomas	Gemeinderat
Frau	Kohler	Edith	
Herr	Lengen	Werner	
Herr	Lopes Mistretta	Gabriele	
Frau	Mathis	Gabriela	
Frau	Meier	Andrea	EBP
Herr	Mistretta	Antonino	
Frau	Niklaus	Andrea	
Frau	Nünlist Schaffhauser	Katharina	
Frau	Perret	Fabienne	EBP
Frau	Pöhl Kohler	Christa	
Herr	Rieder	Rémy	EspaceSuisse
Frau	Rosenkranz	Ruth	
Herr	Schmid	Christian	
Herr	Schwiter	Hugo	
Herr	Signer	Peter	Gemeinderat
Frau	Steinbacher	Barbara	
Herr	Sutter	Stefan	TBA SG
Frau	Tapioles-Benovici	Mirjam	
Frau	Wachsmann	Britta	
Herr	Wachsmann	Ernst-Peter	
Herr	Widrig	Jürg	
Frau	Widrig	Renate	
Herr	Widrig	Johann	
Herr	Wüst	Renato	Gemeinderat
Frau	Zai	Nadine	
Herr	Zimmermann	Axel	

Donnerstag, 27. Mai 2021 (angemeldete Personen, evtl. nicht alle anwesend)

Herr	Bauer	Dani	EspaceSuisse
Herr	Bianco	Armando	
Frau	Bigger Canales	Barbara	
Herr	Bühler	Daniel	Gemeindepräsident
Herr	Cacic	Nikola	
Frau	Cantieni	Simone	
Herr	Cantieni	Patrick	
Herr	Fehr	Bernard	
Herr	Florin	Christian	Gemeinderat
Herr	Hürlimann	Thomas	
Herr	John	Marcel	TBA SG
Herr	Kressig	Hans Peter	
Frau	Kressig	Sandra	
Herr	Kronthaler	Franz	
Frau	Künzler	Katharina	
Herr	Künzler	Tobias	
Frau	Linder	Barbara	
Herr	Martin	Lippuner	
Herr	Luginbühl	Daniel	Gemeinderat
Frau	Meier	Andrea	EBP
Herr	Mullis	Jules	
Frau	Mullis	Rosemarie	
Herr	Garry	Müntener	
Herr	Olivi	Marc	
Frau	Perret	Fabienne	EBP
Herr	Ritter	Herbert	
Herr	Rukavina	Damir	
Frau	Rupp	Susan	Sarganserländer
Frau	Schmid	Renata	
Herr	Schwendener	Andreas	
Herr	Simmen	Reto	
Herr	Stock	Christian	
Frau	Stock	Josy	
Herr	Stutz	Dominic	
Herr	Triet	Göpfi	Gemeinde-Vizepräsident
Frau	Wagner	Nicole	
Herr	Wagner	Philipp	
Herr	Wälti	Heinz	
Herr	Zai	Markus	
Herr	Zwicky	Rudolf	