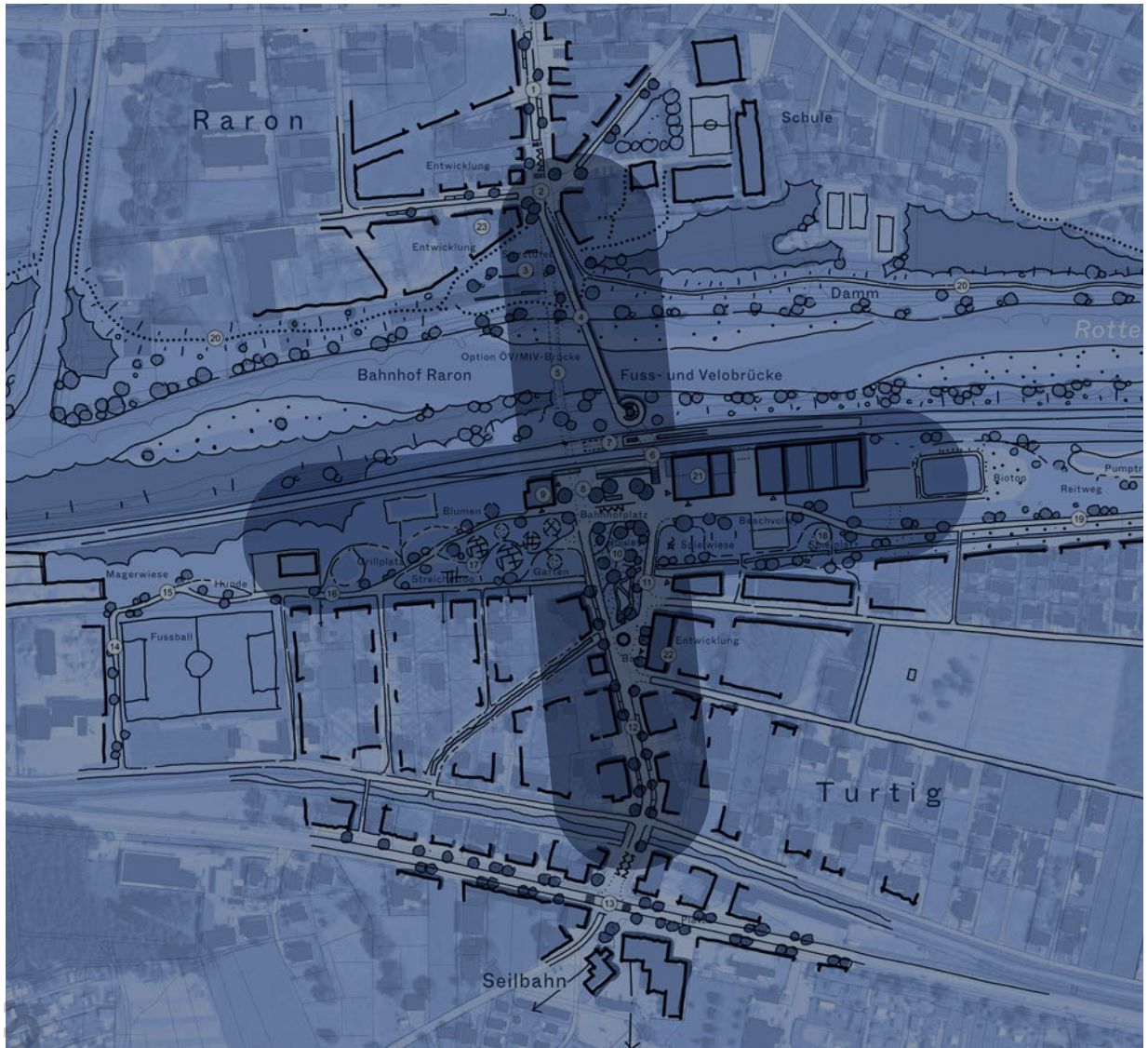




Schlussbericht Verfahren Rahmenplanung

Erarbeitung: mrs partner AG; van de Wetering; Güller Güller architecture urbanism

Verfasser/in: urbanista.ch & RW Oberwallis AG
Naters, 13.10.2022

Impressum

Auftraggeberschaft

Gemeinde Raron

Jörg Schwestermann (Vorsitz, Vizepräsident Gemeinde Raron)

Reinhard Imboden (Präsident Gemeinde Raron)

Projektleitung

RW Oberwallis AG (RWO)

Christian Kalbermatter & Romario Perren

Begleitgremium

Anton Karlen (Kanton Wallis, Adjunkt DFM)

Martin Hutter (Kanton Wallis, Dienstchef Nationalstrassenbau)

Derk Ottenkamp (Kanton Wallis, Dienststelle Naturgefahren)

Genoud Régis (SBB Infrastruktur)

Mathieu Fumeaux (SBB Immobilien)

Verfahrensleitung und -begleitung/Partizipation

urbanista.ch

Markus Nollert & Marion Zänglerle

Bearbeitungsteam

mrs partner AG (Projektleitung); Benoît Ziegler

van de Wetering; Roman Hanimann

Güller Güller architecture urbanism; Michael Güller

Gestaltung

RW Oberwallis AG (RWO)

Daria Kalbermatten & Christian Kalbermatter

Titelblatt

Vision raronplus 2030

Glossar

BehiG Behindertengleichstellungsgesetz (Umbau der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs für die uneingeschränkte Nutzung von Menschen mit Behinderungen)

GERA Gedeckter Einschnitt Raron

MIV Motorisierter Individualverkehr

ÖV Öffentlicher Verkehr

SABA Strassenabwasserbehandlungsanlagen

DFM Dienststelle für Mobilität



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Verfahren	4
1.1	Ablauf des Verfahrens	5
1.2	Aufgabenstellung	6
1.3	Lesehilfe des Berichts	6
2	raronplus - Analyse der Situation und der Aufgabe	7
2.1	Raron 1900 - 1960 - 1990 - 2020: Ein Historischer Überblick	7
2.2	Raron 2022	7
2.3	Einschätzung der vier Schlüsselprojekte	9
2.4	Fuss- und Veloverkehr - Charakter und Qualität der Strassenräume	10
2.5	Autobahn Ag und Rhonekorrektur - zwei Meilensteine	11
2.6 F	azit: Aufgabe eines zukunftsfähigen Konzepts	12
2.7 V	orüberlegungen: Möglichkeiten für neue Querungen der Rhone	12
3	Entwicklung raronplus – Vision 2030	14
3.1	Einbettung in die Entwicklung der Gemeinde	14
3.2	Die Gesamtvision raronplus 2030 – der Rahmenplan 1.0	15
3.3	Elemente der Gesamtvision/des Rahmenplans 1.0	18
3.4	Entwicklung des Gesamtverkehrs	49
3.5	Vertiefung Basperstrasse und Erschliessung Industrie	51
4	Vorschläge für Umsetzung und Massnahmen aus Sicht des Teams	53
4.1	Massnahmenbündel	53
4.2	Zeitliche Abfolge und Priorisierungen	54
4.3	Offene Fragen	55
4.4	Finanzierung	56
5	Einordnung des Begleitgremiums, Empfehlungen und weiteres Vorgehen	57
5.1	Würdigung der Arbeiten des Teams	57
5.2	Gemeinsam getragene Eckpunkte der Entwicklung	57
5.3	Dokumentation zu prüfender Punkte und offener Fragen	57
5.4	Ergebnisse des Verfahrens und bereits bekannte Folgeprojekte	58
5.5	Empfehlungen	59
6	Absichtserklärung Rahmenplan	61
7	Anhänge	62
7.1	Schreiben Kanton Bahnhofstrasse, Kantonsstrasse Tg und Brücke	63
7.3	Schreiben Kanton Rhonedammstrasse	64
7.3	Schreiben Kanton Rhonekorrektur - LV-Brücke	69
7.4	Anliegen der Bevölkerung an die Beispielung des GERA-Deckels	74
7.5	Szenarien für die Entwicklung Rarons	81
7.6	Variantenstudium Rhonequerung	83



1 Ausgangslage und Verfahren

Die bereits laufenden oder bevorstehenden Projekte auf dem Gemeindegebiet von Raron sind vielzählig und divers: Neben Projekten wie der Autobahn A9, der Umgestaltung des Bahnhofs Raron, der Erweiterung von Schulanlagen sowie einem neuen Standort für das Gemeindehaus kommen diverse weitere Projekte im Wohnungs- und Infrastrukturbau hinzu, welche in Zusammenhang mit einem aktuell spürbaren Entwicklungsboom im Rhonetal stehen.

Das Projekt raronplus soll einen Beitrag zur Koordination der verschiedenen Projekte leisten. Dies ist insofern von Bedeutung, da viele dieser Projekte einer Abstimmung zwischen Kanton Gemeinde und Privaten Eigentümer bedürfen. Was bisher fehlt, ist eine Übersicht über Synergien, potenzielle Konflikte und Abhängigkeiten, sowie mögliche Handlungsoptionen für die integrierte Entwicklung der Gemeinde. Im Rahmen der ersten Phase von raronplus wurden die Projekte auf einem Übersichtsplan dargestellt (siehe Abbildung 01).

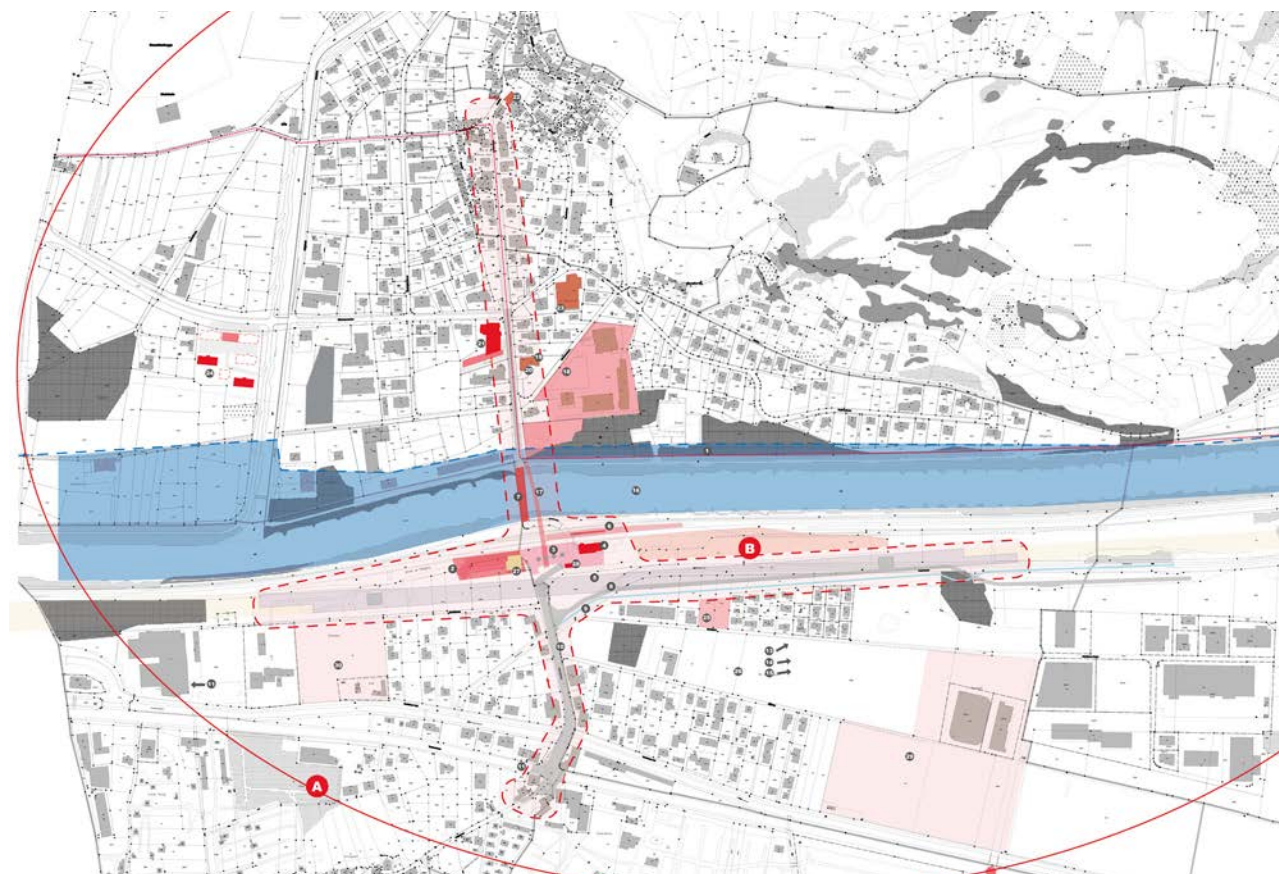
Eine der zentralen Herausforderungen ist das Nebeneinander grosser Infrastrukturprojekte, deren Planung schon weit fortge-

schritten ist oder die bereits im Bau sind: Bau der Autobahn A9 mit dem gedeckten Einschnitt auf der Höhe von Turtig; im Bau, Inbetriebnahme 2025/2026

- Behindertengerechte Ausgestaltung des Bahnhofs Raron: Vorprojekt liegt vor, Inbetriebnahme 2026
- Rhonekorrektur und Bedarf an einem verbreiterten Gewässerraum und einer neuen Rhonequerung: geplant für 2032, bisher keine Überlegungen zur Rhonequerung vorliegend
- Verschiebung der Seilbahn Eischoll: geplant, Projektstand Ideenskizze und Grobprüfung Varianten neuer Standort der Talstation

Einige erste Konflikte zwischen diesen Projekten allein wurden schon zu Beginn identifiziert:

- Das SBB-Projekt für den Bahnhof geht für die Perronzugänge von der heutigen Unterführung (Gleisquerung) aus, im Status quo (Fahrbahn, Trottoir)
- Die Rhonekorrektur bedingt eine Anpassung der Brücke: höhere Lage. Die Frage, ob und wie die Brücke an die bestehende Gleisquerung (Unterführung) anschliessen kann, ist nicht geklärt.



Legende:

- | | | |
|--|---|--|
| 1 R1 Veloroute | 11 T9 - SOMA | 20 Jugendlökal |
| 2 Seilbahn Eischoll | 12 Sanierung grosse Brücke Gesch A9 | 21 Wohnüberbauung |
| 3 ÖV-HUB mit Bahnhofplatz | 13 Perimeter der Naherholung Flugplatz A9 und Stauraum Autobahn | 22 Mögliche Wohnüberbauung |
| 4 Umbau Bahnhofgebäude | 14 A9 Autobahnraststätte | 23 Gemeindebüro |
| 5 GERA - A9 | 15 Ringkühkampfarena Raron/Markthalle | 24 Wohnüberbauung |
| 6 Nutzung Gedeckter Einschnitt Raron Nutzung | 16 Dritte Rhonekorrektur (KAR3) | 25 Kinderspielplatz und Beachvolleyballfelder |
| 7 Umbau Bahnhof Raron (BehiG) | 17 Fussgängerüberführung | 26 Gesamtmeration |
| 8 Rottenbrücke | 18 Planung Umbau/Neubau OS & PS | (Genossenschaft gegründet 2009) |
| 9 Basperstrasse / Flugstrasse | 19 Kinderbetreuung | 27 Umbau / Abriss Restaurant Bahnhofbuffet / Baubüro |
| 10 Basperkanal | | 28 Wallis Rollit |
| N22 Strasse zwischen | | 29 Idee Sportgürtel |
| Kreisel Turtig bis Ralfeisenbank | | 30 Sportplatz |

Abbildung 1: Übersichtsplan der laufenden Projekte (Stand 2021)



1.1 Ablauf des Verfahrens

Nach Abschluss der Vorabklärungsphase (Phase 1) des Koordinationsprogramms raronplus der Gemeinde Raron, wurde in einer weiteren Phase das Konzept Rahmenplan raronplus erarbeitet. Wie auf der Abbildung 02 ersichtlich ist, wurde in der zweiten Phase über den Perimeter raronplus, ein «Verfahren Rahmenplan raronplus» konzeptioniert. Neben dieser Konzeption wurden die laufenden Projekte weiter koordiniert. Das Verfahren Rahmenplan beinhaltet einen Übersichtsplan aller laufenden oder bevorstehenden Projekte auf dem Gemeindegebiet von Raron und zeigt diese im Endzustand. Für die Erarbeitung des Konzepts, wurden die Projekte auf die Anforderungen und Bedürfnisse der Bevölkerung und der Gemeinde abgestimmt.

Das Ziel des Verfahrens war es, eine grundsätzliche Entwicklungsvorstellung über den betroffenen Projektperimeter zu erarbeiten. Das gewählte Verfahren dient dazu, eine übergeordnete räumliche Entwicklungsabsicht für die Gemeinde Raron zu formulieren und die verschiedenen laufenden und bevorstehenden Projekte stimmig zu koordinieren.

Da sich einige zentrale Massnahmen (Autobahn Ag, Bahnhof Raron) bereits in der Realisierungsphase befanden und nur eine limitierte Zeit zur Verfügung stand, entschied man sich für die Durchführung eines schlanken Verfahrens mit einem Bearbeitungsteam, um der Dringlichkeit einiger Koordinationsaufgaben zu begegnen. Das Verfahren folgte im Wesentlichen den Prinzipien einer Testplanung. Das Bearbeitungsteam erarbeitete in kooperativer Zusammenarbeit mögliche Entwicklungsrichtungen für das Begleitgremium. Die Aufgabenstellung diente dem Bearbeitungsteam als Orientierungsrahmen. Sie legte fest, welche Fragen im Rahmen des Verfahrens Rahmenplan raronplus prioritär zu behandeln und in gegenseitiger Abstimmung zu klären sind.

Die Organisation beinhaltet folgende Organe:

Koordinationsgruppe raronplus

Diese Gruppe stellt sich zusammen aus den Vertretern der Gemeinde Raron (Auftraggeber), der Dienststelle für Mobilität des Kanton Wallis (DFM) und der Projektleitung (RWO). Das Gremium tagt alle 2 Wochen.

Begleitgremium Verfahren Rahmenplan

Das Begleitgremium ist eine Erweiterung der Koordinationsgruppe mit den Bauherren SBB, Autobahn Ag und 3. Rhonekorrektur. In insgesamt 6 Sitzungen konnten die Projekte aufeinander abgestimmt werden und die einzelnen Beteiligten am Prozess mitwirken. Für spezifische Fragen stehen dem Begleitgremium Fachexperten zur Seite.

Projektleitung Verfahren Rahmenplan

Die Projektleitung erfolgt durch die RWO. Die Leitung und Begleitung des Verfahrens werden von urbanista.ch übernommen.

Bearbeitungsteam Verfahren Rahmenplan

Das Bearbeitungsteam setzte sich aus den Büros mrs partner ag, Güller Güller architecture urbanism und Van de Wetering zusammen.

Öffentlichkeitsveranstaltungen

Anlässlich zweier Workshops mit der Bevölkerung wurden die Bedürfnisse, Wünsche und Ideen der Bevölkerung gesammelt, welche in die weiteren Arbeiten des Bearbeitungsteams integriert wurden.

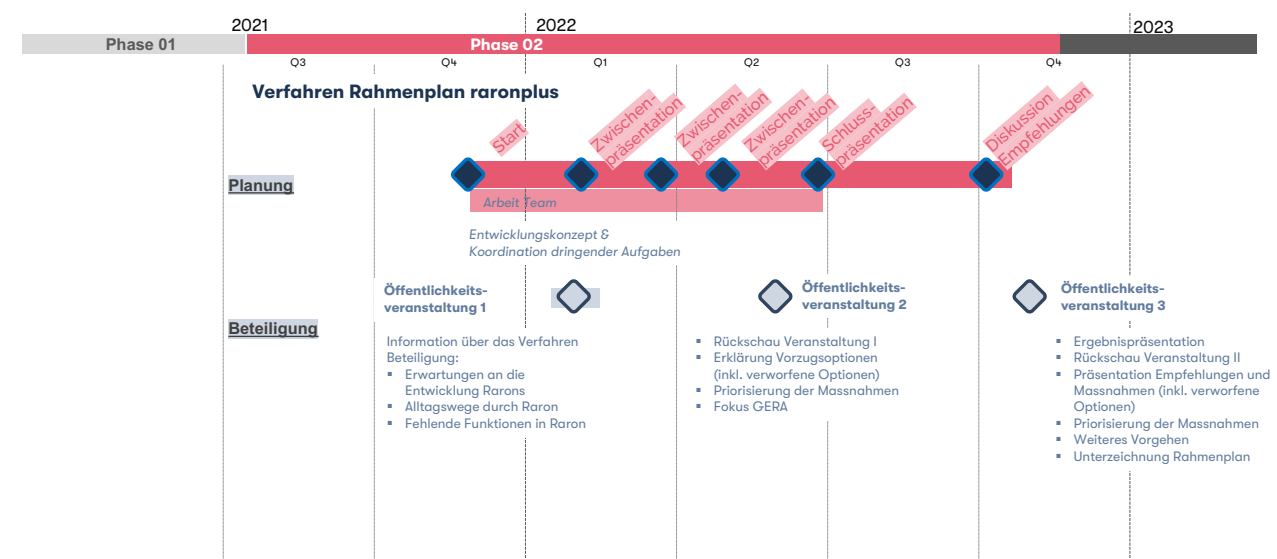


Abbildung 2: Vorgehen Phasenplan raronplus



1.2 Aufgabenstellung

Die Aufgabenstellung legt die im VerfahrenRahmenplan raron-plus prioritär zu behandelnden

Fragen fest. Das Bearbeitungsteam arbeitet im Sinne des Verfahrens in Varianten und zeigt die Wege der Umsetzung auf. Zudem soll die Aufgabenstellung auch klären, welche Fragestellungen nicht im Rahmen des Verfahrens Rahmenplan raron-plus geklärt werden können und zu einem späteren Zeitpunkt aufgenommen werden müssen. Dazu wird der Perimeter in drei Bearbeitungstiefen unterteilt:

- Perimeter A: Der Betrachtungsperimeter umfasst das gesamte Gemeindegebiet von Raron mit sämtlichen laufenden Entwicklungen und Entwicklungsabsichten.
- Perimeter B: Der Bearbeitungsperimeter oder umfasst die wichtigsten laufenden Projekte auf dem Gemeindegebiet von Raron.
- Perimeter C: Beim Projektperimeter handelt es sich um ein Zoom-In ins Zentrum des Bearbeitungsperimeters B. Der Fokus liegt dabei auf dem Bahnhof und seiner unmittelbaren Umgebung.

Die Aufgabenstellung verdeutlicht dieNotwendigkeit einer Gesamtsicht. Die Koordination bzw. Abstimmung der Projekte ist in Anbetracht der hohen räumlichen und zeitlichenAbhängigkeiten unerlässlich.

1.3 Lesehilfe des Berichts

Der vorliegende Schlussbericht kombiniert den Bericht des Bearbeitungsteams mit den Erkenntnissen und Ergebnissen des Verfahrens und den Empfehlungen des Begleitgremiums.

- Die Kapitel 2, 3 und 4 beschreiben die Inhalte und Haltungen des Teams
- Das Kapitel 5 ordnet die Ergebnisse aus Sicht des Begleitgremiums ein und formuliert die Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

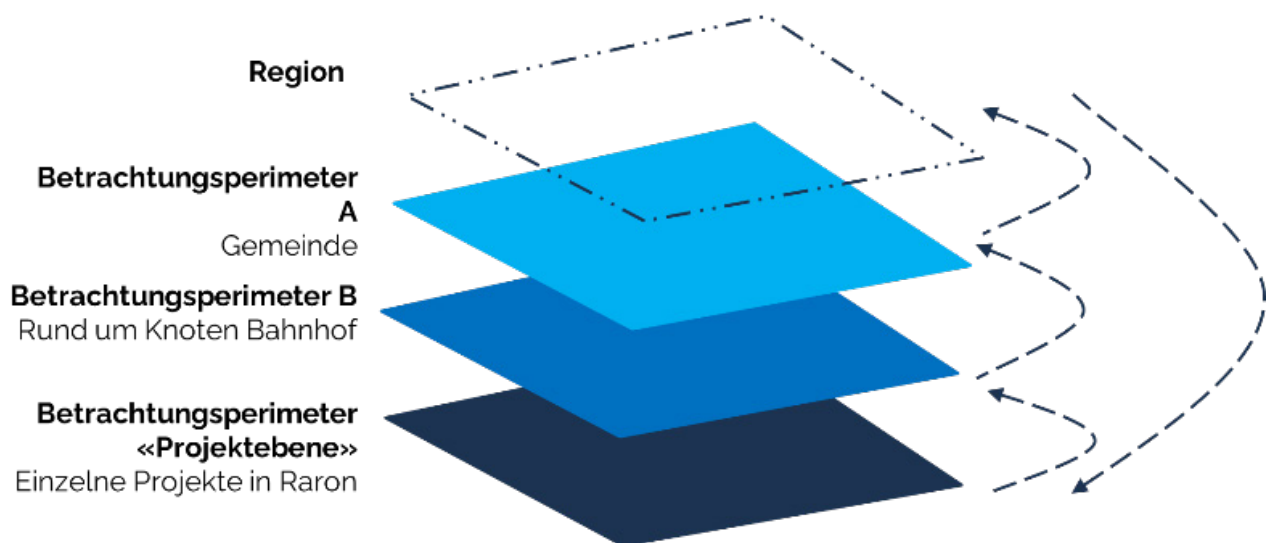


Abbildung 3: Bearbeitungstiefen

2 raronplus - Analyse der Situation und der Aufgabe

2.1 Raron 1900 - 1960 - 1990 - 2020: Ein Historischer Überblick

Betrachtet man die Entwicklung von Raron über die Zeit, fällt auf, dass die Nord-Süd-Achse des «Plus», auf das sich der Projekt-namen bezieht, schon immer in Raron besteht und die Gemein-de strukturiert. Die Ost-West-Achse dagegen entstand erst im 20. Jahrhundert. Heute dominiert allerdings die Ost-West-Achse die Entwicklung. Folgende Fragen der Entwicklung stellen sich aus Sicht des Teams:

- Welchen Stellenwert hat die Nord-Süd-Achse in Zukunft – insbesondere nach der Eröffnung der Autobahn Ag?
- Das Siedlungswachstum in Ost-West-Richtung gibt es erst seit 1960. Wie sieht es zukünftig damit aus?
- In Raron Dorf: Welche Identität und Funktion haben die Brückenmoos- und Stadelmattenstrasse heute und zukünftig?
- In Turtig: Welche Rolle hat die Kantonsstrasse Tg zukünftig? Braucht es neue Erschliessungsstrassen? Für wen?

2.2 Raron 2022

Die folgenden Eindrücke beschreiben, wie das Entwurfsteam die Situation in Raron 2022 wahrnimmt.

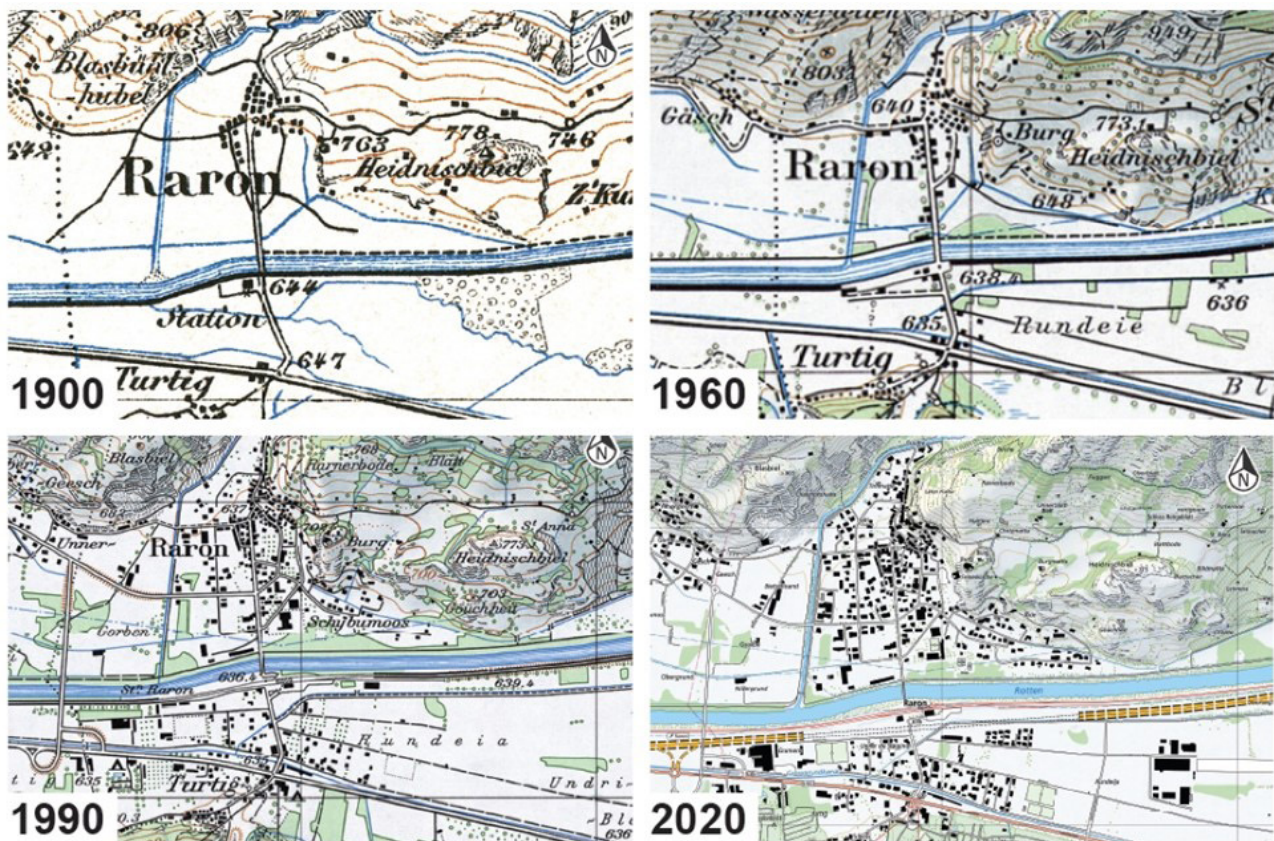


Abbildung 4: Historische Entwicklung von Raron, Quelle: swisstopo



Raron Dorf: Kompakter traditioneller Kern erweitert in die Talfläche.

Der Historische Dorfkern Rarons liegt auf der Nordseite der Gemeinde unterhalb der Kirche und der Burg.

Der kompakte historische Kern um den Dorfplatz und das Unnerdorf ist auch heute noch einer der Bezugspunkte der Gemeinde, allerdings ohne Einkaufsmöglichkeiten. In Richtung Süden, Westen und Osten hat sich das Dorf seitdem weiter ausgebreitet. Einfamilienhausgebiete bestimmen die Entwicklung.



Abbildung 5: Eindrücke aus Raron Dorf, Bildquelle: Team

Folgende Fragen der Entwicklung stellen sich aus Sicht des Teams:

- Welche Rolle spielt der traditionelle kompakte Kern um Dorfplatz und Unnerdorf in Zukunft?
- Kann die Achse der Bahnhofstrasse auch in Raron Dorf als Zentrum von Raron gesehen werden und ist eine Aufwertung notwendig?



Abbildung 7: die Kantonsstrasse Tg in Turtig, Bildquelle: Team

Turtig: Um Infrastrukturen gewachsen, von Infrastrukturen geprägt



Abbildung 6: Eindrücke aus Turtig, Bildquelle: Team

Der Gemeindeteil Turtig im Süden der Rhone ist seit jeher von den kantonalen und nationalen Infrastrukturen geprägt. Turtig spannt sich zwischen Bahnhof und Kantonsstrasse Tg auf, die heute die wichtigste Verbindung für Raron ist, aber auch eine grosse Barriere darstellt. Hier befindet sich neben den Versorgungseinrichtungen auch die Industriezone der Gemeinde. Folgende Fragen der Entwicklung stellen sich aus Sicht des Teams:

- Besteht die Chance zur konsequenten Konzentration der Infrastrukturen entlang der Rhone?
- Kann in Turtig ein lebendiges, ruhiges zweites Dorfzentrum und Quartier geschaffen werden oder geht es mehrheitlich um die Entwicklung von platzintensiven Nebenfunktionen (Industrie/Gewerbe, Sportanlagen, Camping, Infrastrukturen)?
- Was geschieht mit den bestehenden Strassen nach der Eröffnung der Autobahn? Dorfplatz anstatt Kreisel? Oberirdische Führung der Fussgänger?

2.3 Einschätzung der vier Schlüsselprojekte

Das Bearbeitungsteam hat die derzeit bekannten Schlüsselprojekte untersucht sowie ihre Konsequenzen und Wirkung für Raron abgeschätzt.

Autobahn Ag und Basperstrasse

Der Bau der Autobahn A9 stellt eine der grössten Veränderungen von Raron dar. Trotz des gedeckten Einschnittes, der Raron vor den Emissionen der Autobahn schützt, bleibt die Herausforderung, einen grossen unbebaubaren Streifen in die Siedlungsentwicklung zu integrieren und den grossräumiger Umbau der



Abbildung 8: Autobahn A9 und Basperstrasse

Erschliessungsstruktur Rarons zu steuern.

Folgende Fragen stellen sich aus Sicht des Teams:

- Sinnvolle Nutzung der beschränkten Bebaubarkeit der Flächen unmittelbar beim Bahnhof?
- Nutzungen für den gedeckten Einschnitt der Autobahn A9 als Teil eines grün-blauen Korridors?
- Belastung, Nutzung und Umgestaltung des bestehenden Strassennetzes von Raron und Turtig?
- Welche Rhonequerungen haben in Zukunft welche Funktion?

Rhonekorrektur

Die dritte Rhonekorrektur ist ein weiterer grosser Eingriff in die Siedlungsstruktur Rarons. Mit ihren Flächenansprüchen für den Flussraum stellt sie die Herausforderung dar, die Kontinuität der Nord-Süd-Achse des «Plus» zu gewährleisten.

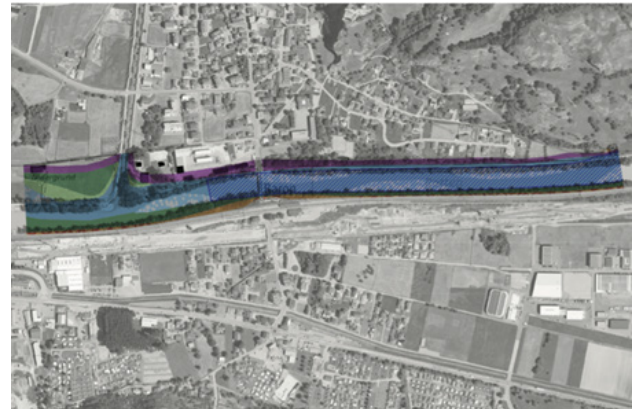


Abbildung 9: Generelles Projekt der Rhonekorrektur

Folgende Fragen stellen sich aus Sicht des Teams:

- Rolle und Verkehrsfunktion der Achse der Bahnhofstrasse von Raron bis Turtig: ist die bestehende Unterführung ausreichend?
- Welcher Platz und welche Bedeutung für Fussgängerinnen und Fussgänger?
- Überhöhung der Rhonebrücke: Auswirkungen auf den Zugang zur bestehenden Unterführung?
- Linienführung der Achse zur Vermeidung übermässig starker Steigungen zwischen Rhonebrücke und Unterquerung?
- Überquerung der Rhone und des Bahnkörpers anstelle der bestehenden Unterführung?
- Überquerung der Bahngleise – Rampe südlich der Gleise?
- Kosten und Zweckmässigkeit einer Überführung im Vergleich zu einer angepassten Unterführung? Zeitlicher und rechtlicher Rahmen für die beiden Varianten sowie Zuständigkeiten?

Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Raron in Turtig

Am Bahnhof Raron in Turtig soll zukünftig eine Mobilitätsdrehscheibe entstehen. Hier besteht die Herausforderung vor allem in einer sinnvollen Kombination und Ergänzung von Einzelprojekten.

Folgende Fragen stellen sich aus Sicht des Teams:

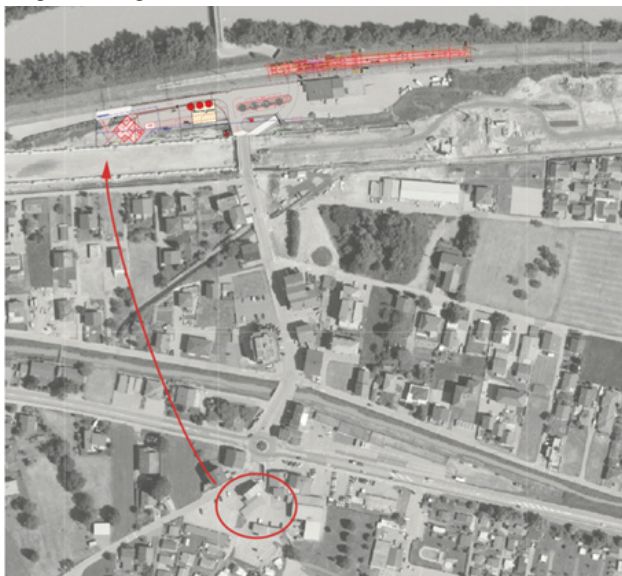


Abbildung 10: Projekte der Mobilitätsdrehscheibe Raron in Turtig

- SBB-Projekt: Nur BehiG-Konformität oder grösserer Beitrag an die Qualität des Raumes und der Mobilitätsketten (Synergiepotenzial mit den anderen Infrastrukturaufgaben zum Ausbau des ÖV-Hubs)?
- Optimale Organisation des Hubs mit Bahnhof, Bushaltestelle, Gleisquerung, Eischollbahn?
- Qualität für den Fussverkehr?
- Anbindung der allenfalls neuen Querung an die Bahngleise?
- Platzbedarf der angepassten Achse Nord-Süd im Bereich des Bahnhofplatzes?
- Bau eines ÖV-Hubs: Lernen von Fiesch und von Grindelwald?
- Auswirkungen auf das Zentrum von Turtig? Risiko des Auseinanderreissens der Luftseilbahnen Eischoll und Unterbäch?
- Parkierungsfunktion an der Talstation Eischoll: reduzieren oder anbieten am neuen Standort?

2.4 Fuss- und Veloverkehr - Charakter und Qualität der Strassenräume

Wie in vielen anderen Gemeinden auch, ist die Qualität und Funktion der Strassenräume in Raron eine der zentralen Fragestellungen für die zukünftige Entwicklung und beeinflusst das Mobilitätsverhalten:

- Die Strassenräume sind einerseits Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsträger und müssen deren Bedürfnisse befriedigen
- Andererseits sind sie wichtige öffentliche Räume und Bestandteil der Zentren der Gemeinde, in denen eine hohe Aufenthaltsqualität erwünscht ist.

Optimalerweise können diese beiden Funktionen miteinander verbunden werden. Zentrale Bedingung dafür ist eine siedlungsverträgliche Gestaltung und niedrige Geschwindigkeiten.



Abbildung 11: Unterschiedliche Qualitäten des Strassenraums an der Bahnhofstrasse Nord (oben), Süd (Mitte) und am Kreisverkehr der Kantonsstrasse Tg (unten)

In Raron existieren heute unterschiedliche Qualitäten. Während die Bahnhofstrasse in Raron Dorf bereits heute stark verkehrsberuhigt ist, als öffentlicher Raum des Dorfzentrums wirkt und von allen Verkehrsteilnehmenden genutzt werden kann, ist die Bahnhofstrasse in Turtig heute eine verkehrsorientierte Strasse, die nur wenig Raum für den Fuss- und Veloverkehr lässt und nicht als ein ansprechender öffentlicher Raum wahrgenommen und genutzt werden kann. Diese fehlenden Qualitäten sind beim Kreisverkehr der Kantonsstrasse Tg in Turtig am deutlichsten zu sehen. Hier wird der Fuss- und Veloverkehr in eine Unterführung verbannt und kann den Strassenraum nicht mehr benutzen.

Auch wenn das Auto ein wichtiges Fortbewegungsmittel für Raron bleibt, muss es ein Anspruch der Gemeinde sein, die Strassenräume als öffentliche Räume zu entwickeln und die Qualitäten für den Fuss- und Veloverkehr massiv zu verbessern, denn diese tragen entscheidend zur Lebensqualität in den Ortsteilen, sowie zur nachhaltigen Weiterentwicklung der Mobilität bei. Bei dieser Aufgabe kann Raron von der Dynamik der Agglomeration Brig-Visp-Naters, insbesondere des Agglomerationsprogramms profitieren, welches die Umgestaltung des Strassenraumes als wichtiger Massnahmentyp vorsieht.

Die grosse Chance für ein solches Vorhaben liegt in der Eröffnung der Ag (siehe nächsten Abschnitt), nicht nur durch das Freiwerden von Kapazitäten sondern auch, weil der GERA als Teil einer hochwertigen regionalen Veloinfrastruktur genutzt werden kann.

2.5 Autobahn Ag und Rhonekorrektur - zwei Meilensteine

Zwei der vier Schlüsselprojekte stellen Meilensteine für die Entwicklung Rarons dar:

- Die Eröffnung der Autobahn Ag 2025/2026
- Und die Umsetzung der dritten Rhonekorrektur ab 2033

Beide Ereignisse haben spürbare Auswirkungen auf Raron, die es zu beachten und auch zu nutzen gilt.

Autobahn Ag

Mit der Eröffnung der Autobahn verändert sich die Verkehrsführung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) drastisch:

- Statt wie heute über den Kreisel Bahnhofstrasse/Kantonsstrasse Tg auf das übergeordnete Netz zu gelangen, wird zukünftig der Vollschluss Raron Nord der Ort sein, an dem man nach Raron kommt oder von dort wegfährt.
- Das bedeutet auch, dass die heute grosse Bedeutung der Bahnhofstrasse und der Kantonsstrasse Tg abnimmt und die

Verbindung über die grosse Brücke Gesch zumindest für Raron Dorf an Bedeutung gewinnt, da sie keinen Umweg mehr darstellt.

- Eine weitere Konsequenz ist, dass die Kantonsstrasse Tg allgemein weniger belastet sein wird (der Kanton geht von einer Reduktion nach Eröffnung der Autobahn um 60-70% aus). Das bedeutet, dass die Kantonsstrasse Tg einerseits zukünftig für die Erschliessung von Raron Dorf, Turtig und St. German genutzt werden und andererseits, dass die Ortsdurchfahrt Turtig zukünftig aufgewertet werden kann. Die Kantonsstrasse Tg war bis anhin eine reine Autoinfrastruktur. Sie besitzt das Potenzial einer Gesamtverkehrsinfrastruktur, wo neben Autos auch Fussgänger, Velos und Busse Platz finden.

Rhonekorrektur

Die dritte Rhonekorrektur wird das Aussehen und den Platzbedarf der Rhone nachhaltig verändern – mit Vor- und Nachteilen für Raron.

- Ein Vorteil ist sicherlich, dass Raron vor allem auf der Seite Dorf einen attraktiven und weitläufigen Zugang zum Fluss bekommt. In Zeiten des normalen Abflusses wird die neu entstehende Uferzone zu einem hochwertigen Freiraum mitten im Dorf
- Ein Nachteil ist augenscheinlich, dass für die Korrektur einige Grundstücke nicht mehr genutzt werden können und bestehende Verbindungen wie die Rhonedammstrasse möglicherweise nicht im heutigen Zustand bestehen bleiben können.

Die Rhonekorrektur ist aber vor allem der Grund, dass die heutige Brücke zwischen Turtig und Raron Dorf nicht mehr bestehen bleiben kann und das aus zwei Gründen:

- Die Brücke muss neu einen viel grösseren Raum überspannen
- Die Brücke muss ca. 2m höher liegen als heute, um im Hochwasserfall nicht in Gefahr zu geraten.

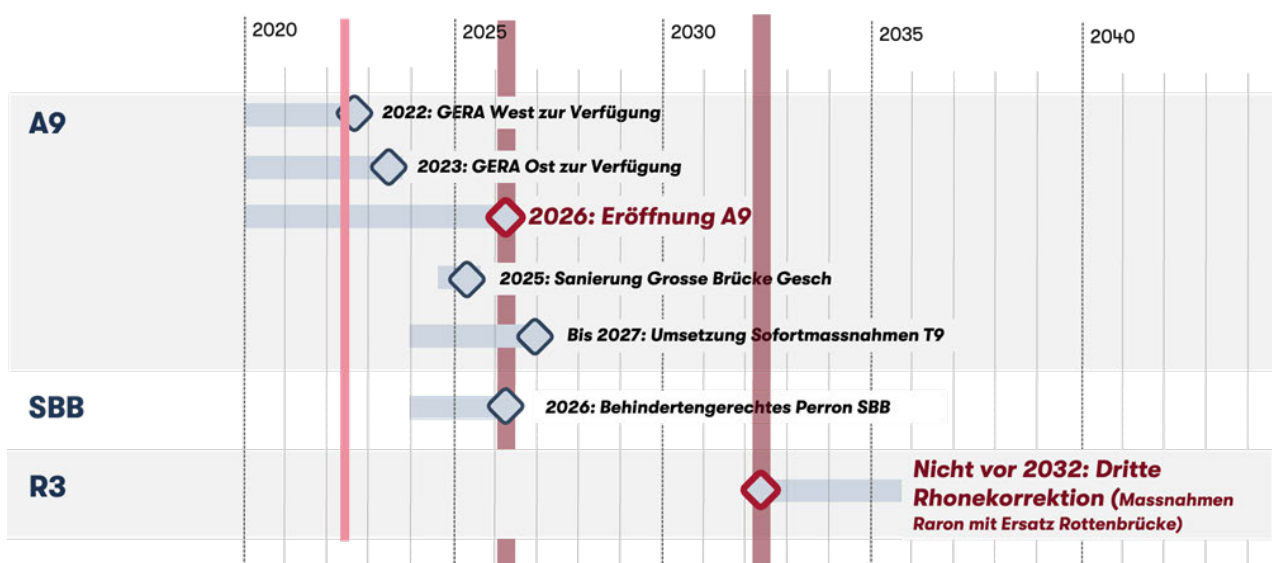


Abbildung 1215: zentrale Meilensteine für die Entwicklung der Gemeinde Raron



- Das wiederum bedeutet, dass die Rampe zwischen der Unterführung unter der Bahn und der Brücke noch steiler werden müsste, als sie heute ist, was gesetzlich nicht erlaubt ist.

Wichtig für das Entwicklungskonzept ist, dass die Konsequenzen der Rhonekorrektur für Raron erst dann wirksam werden, wenn sie umgesetzt wird. Dies gilt auch für die bestehende Brücke, obwohl diese aufgrund ihres Zustands möglicherweise nicht so lange betriebsfähig bleibt (gemäss Einschätzung des Kantons für mind. 5, höchstens 10 Jahre).

Rahmenbedingungen für die Zukunft der Brücke

Was den Ersatz der heutigen Rhonebrücke anbelangt, hat das Verfahren gezeigt, welche Rahmenbedingungen für die Brücke zu beachten sind:

- Ein Ersatz der Brücke durch das Bundesamt für Umwelt (BAFU) als Auftraggeber der Rhonekorrektur ist nicht möglich: Grund dafür ist, dass Ersatzzahlungen für Infrastrukturen basierend auf dem Investitionswert getätigt werden. Dieser ist bei der heutigen Rhonebrücke aufgrund ihres Alters und ihres Zustands «0»
- Die finanzielle Beteiligung der R3 an der Finanzierung der neuen Brücke muss abgeklärt werden. Aufgrund der Rhonekorrektur ist nun eine deutlich längere Brücke notwendig.
- Die Dienststelle für Mobilität des Kantons Wallis bietet an, eine Fuss- und Veloverbindung im Bereich der heutigen Brücke als Ersatz der bestehenden Brücke vollumfänglich zu finanzieren – nicht aber eine Brücke für den Autoverkehr. Dies begründet sie mit der Nähe der grossen Brücke Gesch.

Dies bedeutet, eine Brücke für den Autoverkehr wäre durch die Gemeinde gemäss Strassengesetz zu 30% selbst zu finanzieren und der Kredit für den kantonalen Anteil müsste vom Grossen Rat beschlossen werden. Es wird davon ausgegangen, dass eine solche Brücke ca. 30 Mio. CHF kosten würde.

Weitere Finanzierungsmöglichkeiten wie beispielsweise das Agglomerationsprogramm könnten hier herangezogen werden – allerdings nicht für Massnahmen, die nur dem MIV dienen. Ein Bauwerk müsste also auch für den öffentlichen Verkehr (ÖV) nutzbar sein. Dies ist nur möglich, wenn es eine andere Gleisquerung als die heutige gibt – diese ist für Busse zu niedrig. Das Planungsteam setzt für die Brücke in Anbetracht der Verkehrsmodi folgende Prioritäten: 1. Fussverkehr, 2. Veloverkehr, 3. Busverkehr und 4. MIV, da mit der grossen Brücke bereits ein guter Ersatz für den MIV besteht. Eine «Abbrechung» der MIV-Kontinuität der Bahnhofstrasse ist zudem positiv für die Gesamtverkehrsstrategie.

2.6 Fazit: Aufgabe eines zukunftsfähigen Konzeptes

Neben der Erarbeitung eines Konzeptes, welches für Raron eine attraktive und zukunftsfähige Entwicklung ermöglicht, ergeben sich durch die Erkenntnisse der Analyse folgende Anforderungen:

- Das Konzept muss mit veränderbaren Rahmenbedingungen umgehen. Dies gilt insbesondere für den sich im Bau befindlichen GERA und die Konsequenzen der dritten Rhonekorrektur
- Das Konzept sollte die Chancen für die Gemeinde nutzen, die mit der Eröffnung der Autobahn Ag einhergehen
- Das Konzept sollte die Gemeinde gut auf die Veränderungen

der Rhonekorrektur vorbereiten.

Aufgrund der heute verfügbaren Informationen und der bestehenden Unsicherheiten ist es von besonderer Bedeutung, dass die Entwicklung aus schrittweisen entwickelbaren Teilen besteht und möglichst wenige Abhängigkeiten besitzt. So hat die Gemeinde Raron die Möglichkeit, das Konzept Schritt für Schritt umzusetzen und auf Änderungen der oben beschriebenen Rahmenbedingungen zu reagieren. Vor allem aber sollte das Konzept aufzeigen, wie Raron bestmöglich von den bestehenden Infrastrukturprojekten profitieren und Mehrwerte für die Entwicklung des Orts generieren kann.

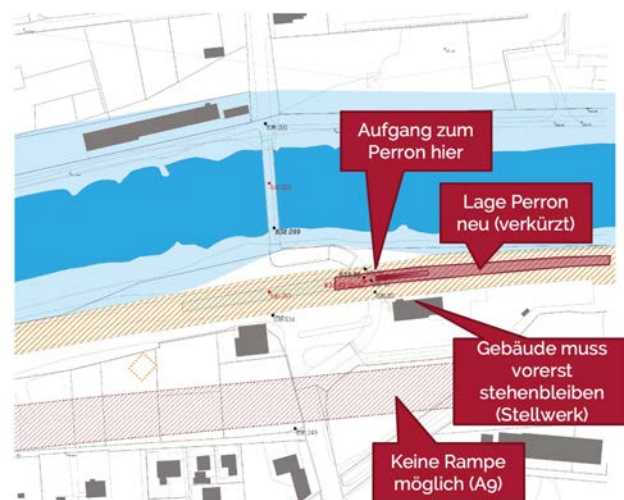
2.7 Vorüberlegungen: Möglichkeiten für neue Querungen der Rhone

Im Zentrum der Diskussionen stand früh die Frage, welche Möglichkeiten für die Umsetzung der Rhonequerungen bestehen. Diese Frage wurde vom Team mit einem umfangreichen Variantenstudium untersucht (siehe Anhang).

Rahmenbedingungen

Für die Untersuchung von Varianten sind folgende Rahmenbedingungen zu beachten.

Diese beziehen sich sowohl auf die einzuhaltenden Steigungen und Abstände als auch auf konkrete räumliche Gegebenheiten.



Maximale Steigungen:



Höhendifferenzen für Gleisquerungen:



Minimaler Kurvenradius für Busse

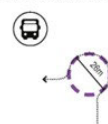


Abbildung 13 und 14: Rahmenbedingungen für die Trassierung der Brücke und der Unterführung



Untersuchte Varianten

Die untersuchten Varianten gliedern sich in fünf verschiedene Variantenfamilien (siehe Abbildung 1):

1. Bestehende Unterführung für alle Verkehrs- Teilnehmer beibehalten, Verschwenkung der Brücke für die Reduktion der Steigung der Rampe zwischen Unterführung und Brücke
2. Neue Unterführung für MIV und ÖV östlich der bestehenden Brücke für alle Verkehrsteilnehmenden in der Achse der bestehenden Brücke
3. Brücke MIV/ÖV über die Bahn westlich der Achse Bahnhofstrasse, Fuss und Velo in bestehender Unterführung
4. Brücke MIV/ÖV in der Achse Bahnhofstrasse, Fuss und Velo in bestehender Unterführung
5. Brücke für alle Verkehrsteilnehmenden östlich der Achse Bahnhofstrasse.

Das Variantenstudium ergab, dass die Variantenfamilien 2, 4 und 5 grundsätzlich machbar sind. Eine vertiefte Prüfung zeigte aber, dass die eine direkte Verbindung für den Autoverkehr und den ÖV auf der Achse der Bahnhofstrasse und die Nutzung der bestehenden Unterführung durch den Velo- und Fussverkehr weiterverfolgt werden soll.

Gründe für die Wahl dieser Variante waren:

- Die Varianten mit neuer Unterführung werden teurer eingeschätzt als diejenigen mit Brücke
- Viele der Varianten haben keinen Mehrwert für den Fuss- und Veloverkehr oder den ÖV – trotz grosser Investitionen
- Einige Varianten haben eine zu grosse Höhendifferenz für den Fuss- und Veloverkehr.
- Die vorgeschlagene Kombination erlaubt eine gestaffelte Realisierung in der Zeit.

Für die Gesamtvision wurde daher mit der als weiterzuverfolgend eingestuften Variante gearbeitet.



Abbildung 15: Untersuchte Varianten für die neue Rhonequerung

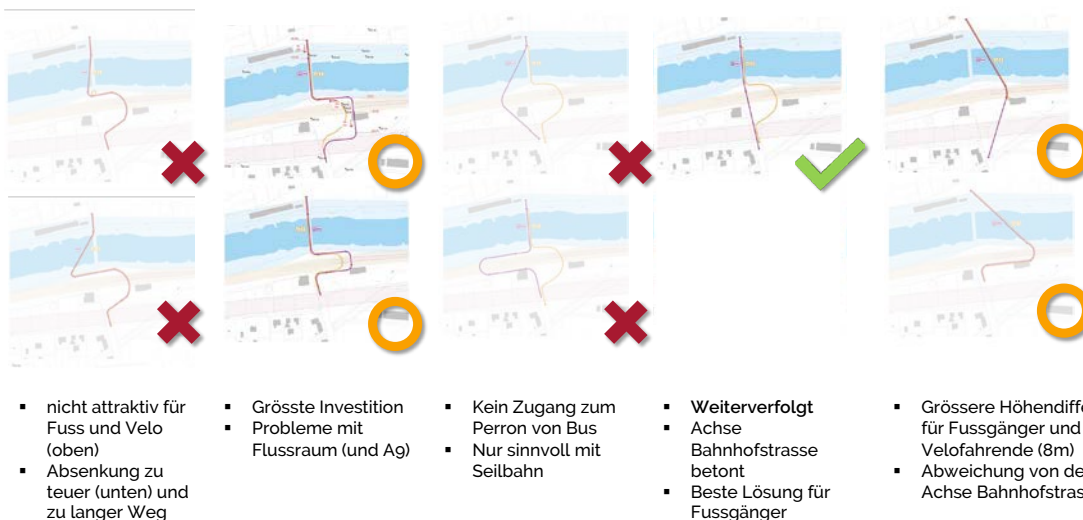


Abbildung 16: Bewertung der Variantenfamilien



3 Entwicklung raronplus – Vision 2030

Die Vision raronplus 2030 stellt das Ergebnis des durchgeführten Verfahrens dar. Sie wurde vom Bearbeitungsteam in vier Durchgängen mit dem Begleitgremium entwickelt und in zwei Veranstaltungen mit der Bevölkerung diskutiert. Die Vision ist gleichzeitig als erste Version des Rahmenplans für die Entwicklung der Gemeinde und ist die Basis für die Erweiterung des interkommunalen Richtplans der Agglomeration Brig-Visp-Naters (geleitet durch die RWO).

3.1 Einbettung in die Entwicklung der Gemeinde

Um die Gesamtvision einordnen zu können, war es wichtig herauszufinden, in welche Richtung sich Raron als Gemeinde entwickeln soll. Zu diesem Zweck wurden vom Bearbeitungsteam drei mögliche Szenarien entworfen (detaillierte Szenarien siehe Anhang):

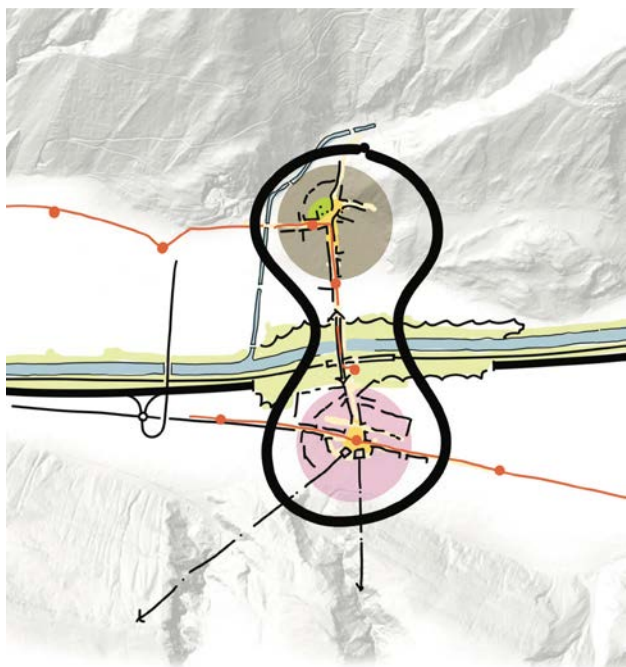


Abbildung 17: Szenario 1

Szenario 1: Stärkung der Ortskerne und der historischen Achse

Das erste Szenario geht von der Konzentration der Siedlungsentwicklung in kompakten Bereichen um die zwei Dorfzentren aus. Die Bahnhofstrasse dient als Verbindung zwischen den zwei Dorfzentren und Zugang zum Bahnhof. Das Gebiet um den Bahnhof ist zwar ein wichtiger Zugang zum öffentlichen Verkehr, aber es finden dort keine grossen Entwicklungen statt.

Szenario 2: Konzentrierte Entwicklung um den Bahnhof

Das zweite Szenario geht von einem Zusammenwachsen von Raron und Turtig mit einem neuen Zentrum rund um den Bahnhof («neue Mitte») aus. Hier müsste die Konzentration der Siedlungsentwicklung und die Ansiedlung neuer Funktionen in Bahnhofsnähe erfolgen. Die historischen Kerne von Raron und Turtig nehmen in ihrer Bedeutung ab.

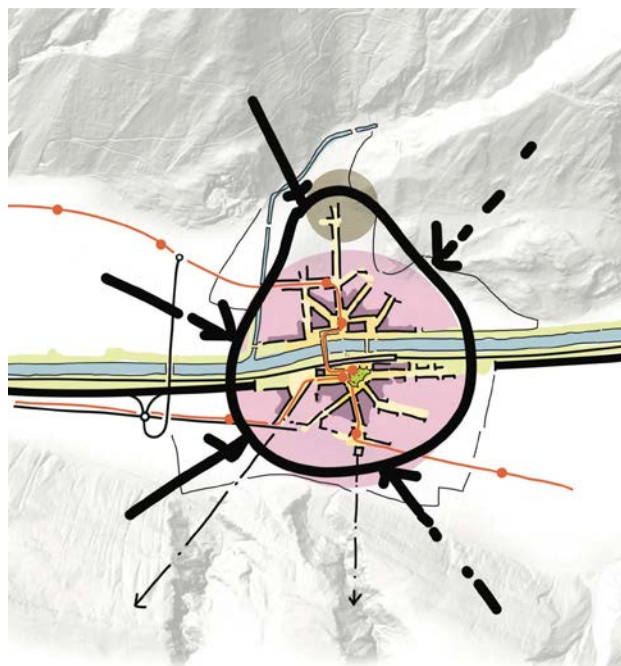


Abbildung 18: Szenario 2

Szenario 3: Weiterwachsen der zwei Dorfteile nach Osten und Westen entlang der Talflanken

Das Dritte Szenario geht davon aus, dass die Entwicklungstendenzen der letzten Jahrzehnte weitergeführt werden und sich die beiden Ortsteile an den Talflanken weiterentwickeln. In der Mitte der Gemeinde könnte ein grösserer blau-grüner Korridor entlang der Rhone entstehen.

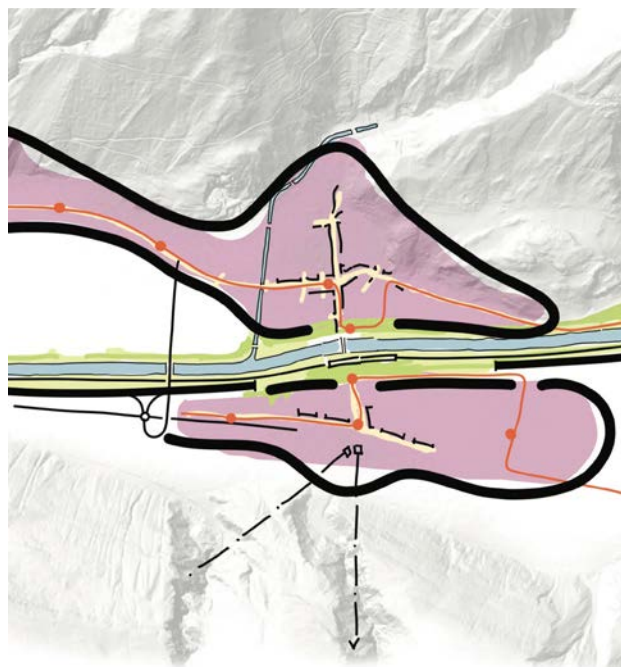


Abbildung 19: Szenario 3

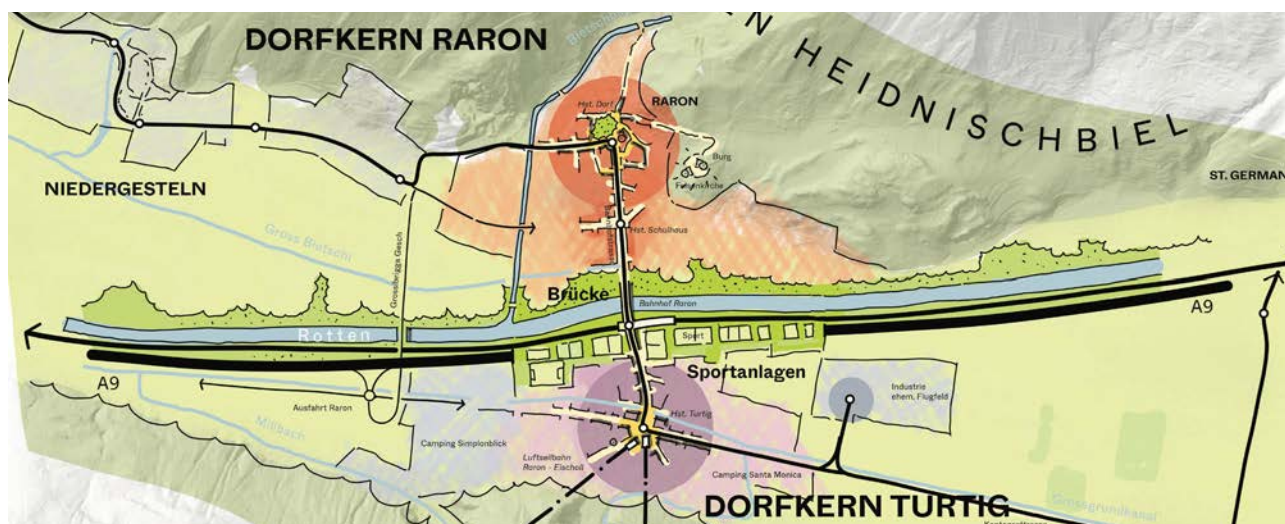


Abbildung 20: Verfolgte Entwicklungsrichtung (Szenario 1)

Gewählte Entwicklungsrichtung: Zwei Attraktive Dorfteile mit einem starken Bahnhof einem zentralen Grünzug mit öffentlichen Nutzungen

In den Diskussionen mit der Gemeinde, dem Begleitgremium und der Bevölkerung kristallisierte sich schnell heraus, dass das Szenario 1 den Vorstellungen und Gegebenheiten Rarons am besten entspricht. Einzelne Elemente der Szenarien 2 (Bahnhof) und 3 (Freiraumkorridor) wurden übernommen.

Die Gemeinde verfolgt eine Vision mit zwei attraktiven Dorfteilen (Dorf und Turtig) mit attraktiven öffentlichen Räumen in den heutigen beiden Zentren und entlang der Bahnhofstrasse. Der Bahnhof soll als dritter attraktiver Treffpunkt gestärkt werden. Es ist eine konzentrierte Siedlungsentwicklung anzustreben, die hauptsächlich entlang der Achse der Bahnhofstrasse und in begrenztem Ausmass um den Bahnhof stattfinden soll. Zudem wird ein Grünzug mit einzelnen Nutzungsbereichen auf dem GERA sowie entlang der Rhone angestrebt.

3.2 Die Gesamtvision raronplus 2030 – der Rahmenplan 1.0

Die Gesamtvision ist in Abbildung 21 abgebildet. Sie zeigt das Resultat der Testplanung, die anzustrebende Entwicklung Rarons und Turtigs und stellt das Zusammenspiel der einzelnen Massnahmen dar. Die Schlüsselemente sind im Sinne des «Plus» in Nord-Süd und Ost-West Richtung geordnet. Die einzelnen Elemente sind im Abschnitt 3.3 genauer beschrieben. In der Gesamtschau lassen sich einige Erkenntnisse des Prozesses gut beschreiben:

Ein Plus für den Freiraum

Sowohl in Nord-Süd als auch in Ost-West Richtung kann Raron wertvolle Freiräume gewinnen. Dies ist zum einen die Gestaltung des GERA (auf welcher durch Verhandlungen während des Verfahrens sichergestellt wurde, dass auf dem gesamten Abschnitt der Überdeckung Bäume gepflanzt werden können). Aber auch die Bahnhofstrasse kann beidseits der Rhone von den Entwicklungen profitieren und zu einem attraktiven öffentlichen Raum werden. Im Schnittpunkt des «Plus» ermöglicht der Vorschlag des Teams mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes und dem Bahnhofpark neue öffentliche Räume von viel Qualität, die Raron

zumindest im Ortsteil Turtig bisher noch fehlen. Im Ortsteil Dorf schlägt das Team eine Aufweitung der Bahnhofstrasse vor, die sowohl einen Bahnhofplatz Nord als auch einen neuen Zugang zum Fluss darstellt.

Eine neue Verbindung über die Rhone

Im Zentrum der Entwicklung stehen die Rhonebrücken. Die Vision zeigt die Vorzugsvariante des Teams, eine hochwertige Fuss- und Velobrücke zwischen dem heutigen Ausgang der Unterführung und der Achse Bahnhofstrasse im Ortsteil Dorf. Aufgrund der Rahmenbedingungen ist dies die Brücke, die sicher realisiert werden kann. Eine zweite Brücke ist als Option dargestellt: Die allfällige Verbindung für den Autoverkehr und den ÖV überspannt als Brücke sowohl die SBB als auch die Rhone und folgt der Achse der Bahnhofstrassen. Die Lösung der zwei Brücken erlaubt es auch, hier schrittweise vorzugehen.

Entwicklungsmöglichkeiten am Bahnhof

Die Chance für eine bauliche Entwicklung sieht das Team vor allem am und um den Bahnhof. Hier besteht die Möglichkeit, neue Gebäude zu erstellen, die unter anderem auch zentrale Einrichtungen Rarons beherbergen könnten. Ebenso besteht ein möglicher Standort für die Talstation der Seilbahn Eischoll (und Unterbach) im Bereich des heutigen Bahnhofsbuffets. Ob diese Entwicklungen erwünscht und machbar sind, muss noch geprüft werden. Entwicklungsmöglichkeiten bestehen zudem am Nordufer der Rhone, dessen Gelände aufgrund der R3 teilweise umgestaltet wird.

Neue Möglichkeiten an der Kantonsstrasse Tg

Wichtige grössere Veränderungen sind im Bereich der heutigen Ortsdurchfahrt der Kantonsstrasse Tg möglich. Durch die Reduktion der Fahrten kann die Ortsdurchfahrt neugestaltet werden. Aus der bisherigen Rückseite kann ein attraktiver Ortseingang werden. In dessen Zentrum schlägt das Team vor, den heutigen Kreisel nach der Eröffnung der Autobahn A9 durch einen «Turtig-Platz» zu ersetzen, welcher die Siedlungsteile nördlich und südlich der Kantonsstrasse Tg verbinden kann. Nicht auf dem Plan sichtbar, aber für Raron sehr wichtig ist die Erschliessung der Industrie über einen neuen Knoten an der Kantonsstrasse Tg



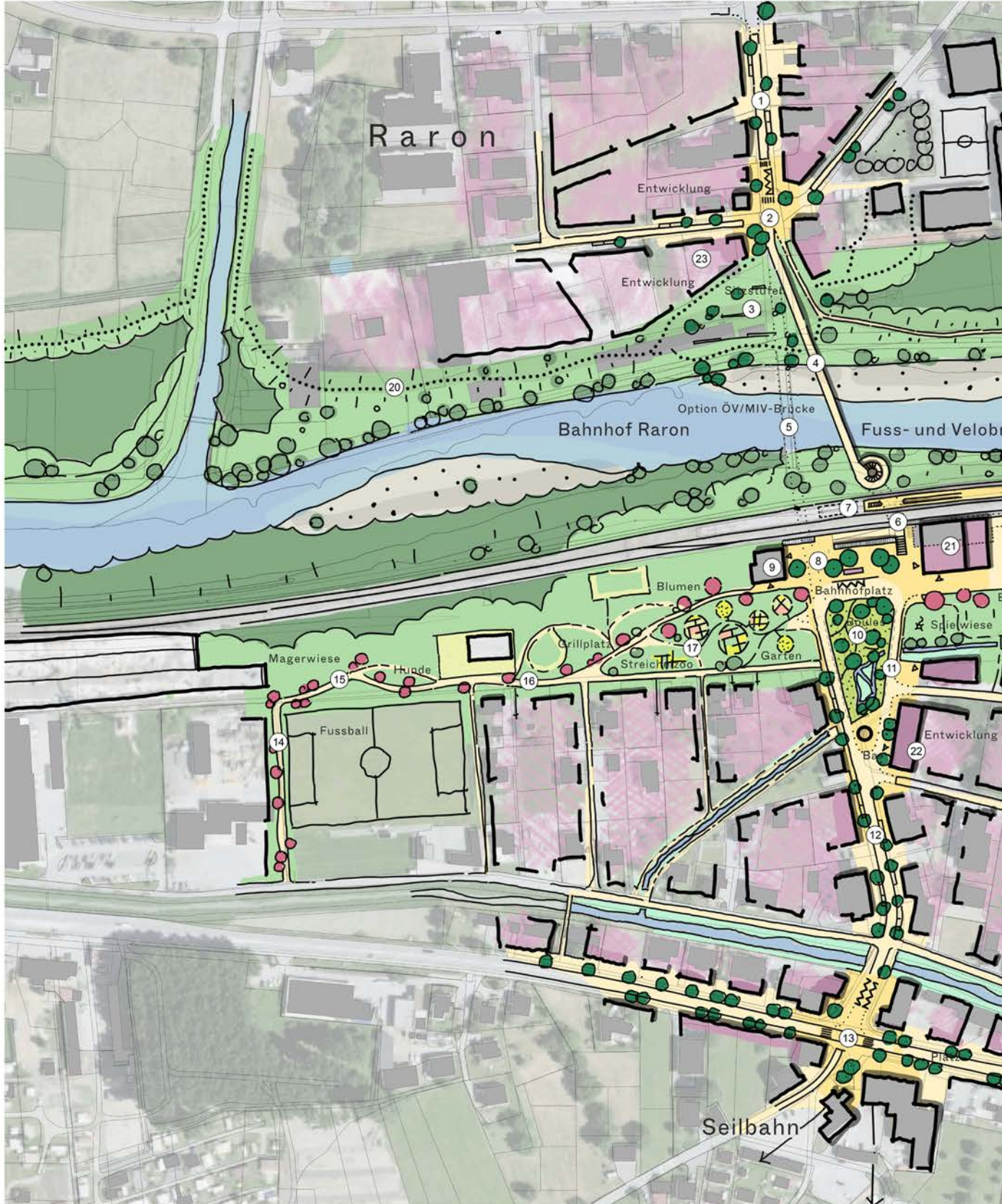
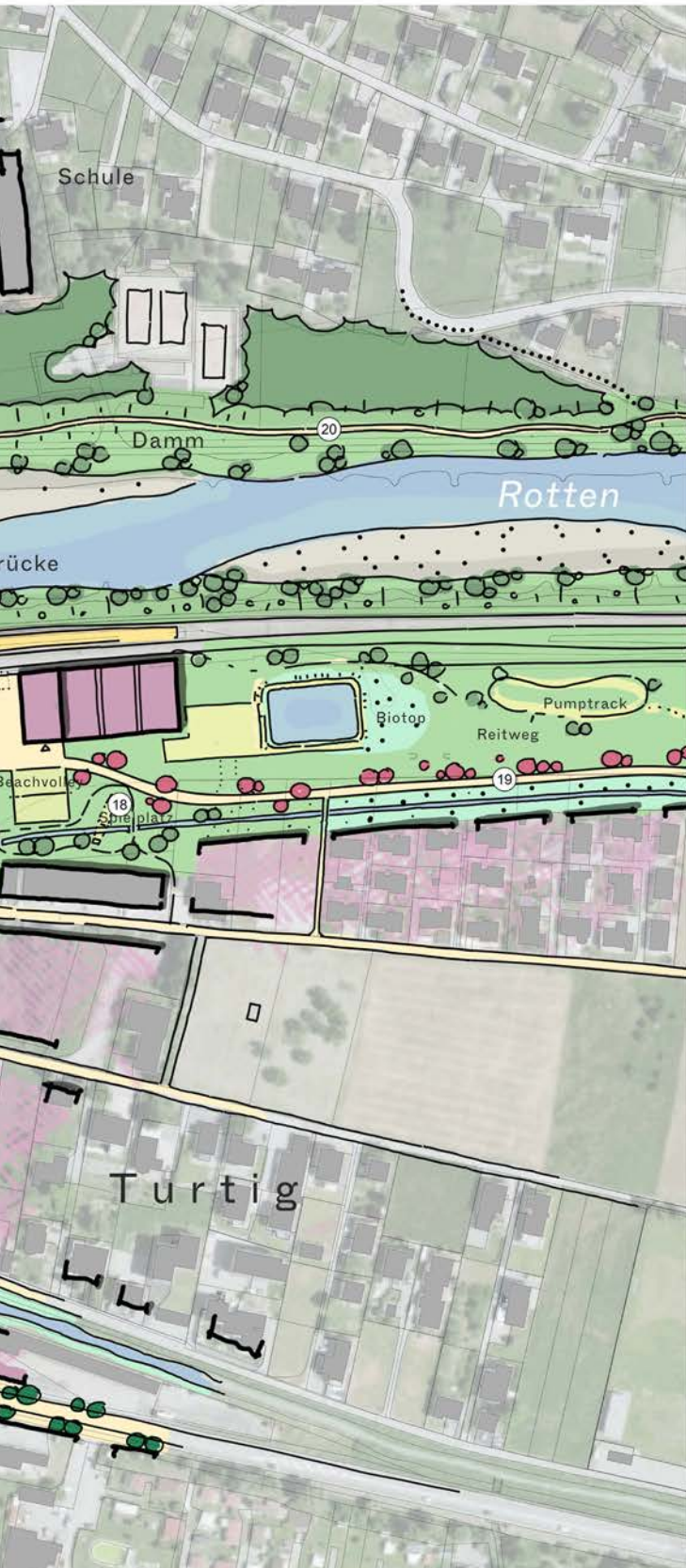


Abbildung 21: Gesamtvision / Rahmenplan (Doppelseite)



Schlüsselemente des Rahmenplans

Nord-Süd-Verbindung

- 1 **Bahnhofstrasse Raron (Nord)** Umgestaltung der Bahnhofstrasse (Mischverkehr Tempo 30, Fahrbahn max. 6.00m), Strassenbäume und einzelne Längsparkplätze
- 2 **Bietschplatz (Bahnhofplatz Nord)**: Gefasster Platzbereich mit EG-Nutzung, Bushaltestelle (nur in eine Richtung), K+R, Brückenkopf, Zugang zum Rotten
- 3 **Flusszugang**: Parkanlage am Flussraum mit Sitzstufen zum Flussraum und Wegverbindungen zwischen Ost und West, Anbindung Bietschplatz
- 4 **Fuss- und Velobrücke Bahnhof Raron**: Brücke mit einer spiralenförmigen Rampe/Treppe in die bestehende Unterführung
- 5 **Option ÖV/MIV-Brücke**: Raumsicherung für direkte Brücke über Rotten, evtl. in Kombination mit Bus-Anbindung Seilbahn-Talstation
- 6 **SBB-Unterführung**: Umbau der Unterführung in eine direkte Fuss- und Veloverbindung, Anschluss an die neu gebaute Perronrampe, zum Bahnhofplatz neue Treppe und Rampe (6%), Anordnung von gedeckten Veloabstellplätzen im Bereich der Rampe
- 7 **SBB-Mittelperron**: Verschiebung SBB-Perron nach Westen mit neuer Treppe als direkter Zugang in die Unterführung
- 8 **Bahnhofplatz**: Tieferlegung des heutigen Bahnhofplatzes (Niveau OK GERA), Stützmauer zum best. Anschlussgleis, Neupflanzung von grosskronigen Bäumen auf dem Bahnhofplatz, Bushaltekante mit gedecktem Wartebereich
- 9 **Option Seilbahn Talstation**: Eignungsstandort für Talstation Seilbahn
- 10 **Bahnhofpark**: Parkanlage als Zugang zum Bahnhof, grosskronige Bäume, chaussierte Bereiche und Wegverbindungen mit Aufenthaltsmöglichkeiten (Sitzbänke, Kunst, etc.), Wasserelement im Bereich des Kanals
- 11 **Bahnhofvorfahrt**: Vorfahrt für Bus und MIV im Einbahnregime (im Gegenzuhersinn), Tempo 30
- 12 **Bahnhofstrasse Turtig (Süd)**: Umgestaltung der Bahnhofstrasse (Mischverkehr Tempo 30, Fahrbahn max. 6.00m), Strassenbäume und einzelne Längsparkplätze
- 13 **Turtig-Platz**: Umgestaltung Knoten durch Rückbau der Kantonsstrasse auf Fahrbahn (Tempo 30), Aufhebung der Unterführungen und Erstellung von Fussgängerstreifen, Einfahrt Bahnhofstrasse als Platzüberfahrt mit Bushaltestelle

Ost-West-Verbindung GERA-Park

- 14 **„Rote Meile“ West**: Sicherung und Erstellung einer neuen Wegverbindung als Teil der „Roten Meile“
- 15 **Wiesenlandschaft GERA-Park**: Wegverbindung „Rote Meile“ als befestigte Fuss- und Veloverbindung (Breite 5 m), schattenspendende Einzelbäume entlang Wegverbindung, Extensive Wiesenfläche als strat. Reserve für Freizeitnutzungen
- 16 **Sportplatzweg**: Befestigte Erschliessung Baufelder und Zugang zur Zentral, schattenspendende Einzelbäume
- 17 **Sportanlagen**: Reservelfläche für Beachvolleyball, Boules etc.
- 18 **Kinderspielplatz mit Erweiterungsmöglichkeit**: Spielplatz mit Schaukeln, Klettergerüst
- 19 **„Rote Meile“ Ost (Basperstrasse)**: Sicherung und Erstellung einer neuen Wegverbindung als Teil der „Roten Meile“ und als Zugang zur SABA und Zentrale
- 20 **Rhonedammstrasse**: Sicherstellung und Gestaltung befestigte Fuss- und Veloverbindung entlang des Rotten, Gestaltung Uferbereich Rotten im Rahmen der Rottenkorrektur

Weitere Entwicklung im Bahnhofumfeld

- 21 **Baubereich Bahnhofgebäude**: Schutzwert des bestehenden Bahnhofgebäudes prüfen, Entwicklungsoption prüfen, Eignungsstandort Hochhaus
- 22 **Baubereich Basperstrasse**: TP Gebietsentwicklung
- 23 **Baubereich Bietschgärtenstrasse**: TP Gebietsentwicklung



Luftbild: swisstopo, 2022



3.3 Elemente der Gesamtvision/des Rahmenplans 1.0

Im Folgenden werden die einzelnen Elemente des Rahmenplans in Form von Massnahmenblättern näher beschrieben. Diese stellen den Stand des Wissens nach dem Verfahren Rahmenplan raronplus dar und sollen als Basis für das weitere Vorgehen dienen. Bei den vertieft untersuchten Elementen wird der Stand

der Abklärung dokumentiert.

Die Darstellung entspricht den Vorschlägen des Teams. Für die Einschätzung des Begleitgremiums sowie die Vorschläge für Realisierungsetappen und Massnahmenbündel, siehe Kapitel 4 und 5.

Die Massnahmenblätter sind folgendermassen aufgebaut:

Nr.	Name des Elements																												
AUSGANGSLAGE	„Warum soll man sich damit beschäftigen?“ Beschreibung der Ausgangslage Bild der Ausgangslage																												
ZIEL	„Was strebt raronplus an?“ Beschreibung der Ziele der Massnahme Ausschnitt Rahmenplan																												
HANDLUNGS-ANWEISUNG	„Was ist zu tun?“ Beschreibung der Handlungen, die vorzunehmen sind, um das Ziel zu erreichen Beschreibung der Ausgestaltung																												
KOOPERATIONS-BEDARF	„Auf was muss man achten?“ Dokumentation der Planungen und Massnahmen, mit denen die vorliegende Massnahme zu koordinieren ist <table border="1"> <tr> <td>Inhalte Rahmenplan:</td><td>Erläuterung:</td></tr> <tr> <td>Massnahmen des Rahmenplans, die mit dieser Massnahme zusammenhängen</td><td>Erläuterung der wichtigsten Zusammenhänge</td></tr> <tr> <td>Andere Projekte:</td><td></td></tr> <tr> <td>Weitere Projekte ausserhalb des Rahmenplans</td><td></td></tr> </table>	Inhalte Rahmenplan:	Erläuterung:	Massnahmen des Rahmenplans, die mit dieser Massnahme zusammenhängen	Erläuterung der wichtigsten Zusammenhänge	Andere Projekte:		Weitere Projekte ausserhalb des Rahmenplans																					
Inhalte Rahmenplan:	Erläuterung:																												
Massnahmen des Rahmenplans, die mit dieser Massnahme zusammenhängen	Erläuterung der wichtigsten Zusammenhänge																												
Andere Projekte:																													
Weitere Projekte ausserhalb des Rahmenplans																													
REALISIERUNGS-HORIZONT	„Wann ist etwas zu tun?“ Markierung der Zeitpunkte, in denen die Planung oder Realisierung vorgenommen werden sollte <table border="1"> <tr> <td>☐</td><td>Phase I: 0-5 Jahre</td> <td>☐</td><td>Phase II: 5-10 Jahre</td> <td>☐</td><td>Phase III: 10+ Jahre</td> </tr> </table>	☐	Phase I: 0-5 Jahre	☐	Phase II: 5-10 Jahre	☐	Phase III: 10+ Jahre																						
☐	Phase I: 0-5 Jahre	☐	Phase II: 5-10 Jahre	☐	Phase III: 10+ Jahre																								
BETEILIGTE	„Wer muss beteiligt werden?“ Auflistung der an der Planung/Realisierung zu beteiligenden Akteure <table border="1"> <tr> <td>Kanton / Region / Gemeinde</td><td>☐</td><td>Dienststelle für Mobilität</td><td>☐</td><td>Dienststelle für Nationalstrassen</td><td>☐</td><td>Dienststelle für Naturgefahren</td></tr> <tr> <td></td><td>☐</td><td>Gemeinde Raron</td><td>☐</td><td>Agglomeration Brig-Visp-Naters</td><td>☐</td><td>weitere Akteure</td></tr> <tr> <td>Weitere</td><td>☐</td><td>Burgergemeinde Raron</td><td>☐</td><td>Investoren</td><td>☐</td><td>Grundstückseigentümer</td></tr> <tr> <td></td><td>☐</td><td>SBB Infrastruktur</td><td>☐</td><td>SBB Immobilien</td><td>☐</td><td>weitere Akteure</td></tr> </table>	Kanton / Region / Gemeinde	☐	Dienststelle für Mobilität	☐	Dienststelle für Nationalstrassen	☐	Dienststelle für Naturgefahren		☐	Gemeinde Raron	☐	Agglomeration Brig-Visp-Naters	☐	weitere Akteure	Weitere	☐	Burgergemeinde Raron	☐	Investoren	☐	Grundstückseigentümer		☐	SBB Infrastruktur	☐	SBB Immobilien	☐	weitere Akteure
Kanton / Region / Gemeinde	☐	Dienststelle für Mobilität	☐	Dienststelle für Nationalstrassen	☐	Dienststelle für Naturgefahren																							
	☐	Gemeinde Raron	☐	Agglomeration Brig-Visp-Naters	☐	weitere Akteure																							
Weitere	☐	Burgergemeinde Raron	☐	Investoren	☐	Grundstückseigentümer																							
	☐	SBB Infrastruktur	☐	SBB Immobilien	☐	weitere Akteure																							
FEDERFÜHRUNG	Wer hat die Federführung? Akteur, der die das weitere Vorgehen verantwortlich vorantreiben muss																												
MASSNAHMEN/WEITERE PLANUNGSSCHRITTE	„Wie soll man vorgehen?“ Beschreibung der nächsten Schritte/Abklärungen																												
REFERENZBILDER	„Wie könnte es aussehen?“ Referenzbilder ähnlicher Planungen/Projekte																												
WEITERE DARSTELLUNGEN	Weitere Darstellungen der Massnahme																												



Nr. 1

Bahnhofstrasse Nord

AUSGANGSLAGE	Die nördliche Bahnhofstrasse ist heute vom Dorfkern bis zur Brückenmoosstrasse verkehrsberuhigt. Der Teil zwischen Brückenmoosstrasse bis zur Rottenbrücke ist aber weniger attraktiv				
ZIEL	Umgestaltung und weitere Aufwertung der nördlichen Bahnhofstrasse zu einem attraktiven Strassenraum				
HANDLUNGS-ANWEISUNG	Umgestaltung der bestehenden Strasse - Regime: Mischverkehr - Tempo 30 oder Begegnungszone - Fahrbahn max. 6.00m - Bäume und einzelne Längsparkplätze entlang der Strasse - Bushaltestelle (nur in eine Richtung) - K+R und Veloabstellplätze				
KOOPERATIONS-BEDARF	Inhalte Rahmenplan: 2 Gestaltung Bahnhofplatz Nord 12 Bahnhofstrasse Turtig (Süd)		Erläuterung: Das Projekt kann grundsätzlich als eigenständiges Projekt realisiert werden, sollte jedoch mit der südlichen Bahnhofstrasse sowie dem Bahnhofplatz Nord zusammengedacht werden.		
	Andere Projekte:				
REALISIERUNGS-HORIZONT		☒ Phase I: 0-5 Jahre	☐ Phase II: 5-10 Jahre	☐ Phase III: 10+ Jahre	
BETEILIGTE	Kanton / Region / Gemeinde	☒ Dienststelle für Mobilität	☐ Dienststelle für Nationalstrassen	☐ Dienststelle für Naturgefahren	
		☒ Gemeinde Raron	☒ Agglomeration Brig-Visp-Naters	☐ weitere Akteure	
	Weitere	☐ Burgergemeinde Raron	☐ Investoren	☐ Grundstückseigentümer	
		☐ SBB Infrastruktur	☐ SBB Immobilien	☐ weitere Akteure	
FEDERFÜHRUNG	Dienststelle für Mobilität				
MASSNAHMEN/WEITERE PLANUNGSSCHRITTE	- Durchführung Gestaltungswettbewerb - Sanierung Strassenraum - Abklassierung Strasse				



REFERENZBILDER

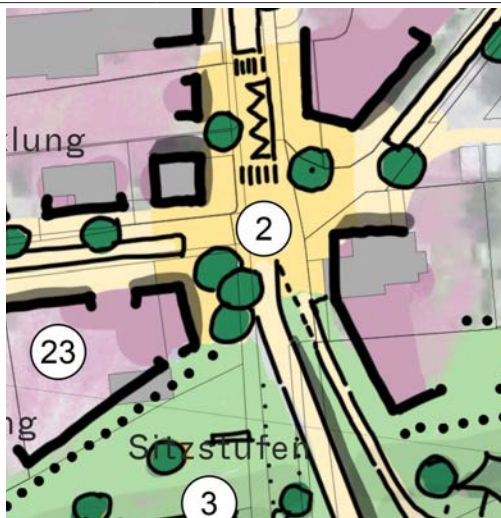


Beispiel : Strassengestaltung (Muri) Begegnungszone mit Parkierung und Bepflanzung Aufmerksamkeit für die Materialität

WEITERE
DARSTELLUNGEN

Nr. 2

«Bietschplatz» (Bahnhofplatz Nord)

AUSGANGSLAGE	Der Bereich des zukünftigen Bahnhofplatz Nord liegt an der Kreuzung zwischen Bietschgärten-/Schulhausstrasse und Bahnhofstrasse. Im Zuge der Rhonekorrektur wird dieser Ort sowohl am Gewässerraum liegen als auch der Ausgangspunkt der Brücke(n) über die Rhone sein. Um diesen Ort zu gestalten und den Bewohnenden von Raron Dorf einen attraktiven Zugang zum Bahnhof Raron zu ermöglichen, soll diese Kreuzung zu einem Platz umgestaltet werden			
ZIEL	Entwicklung eines gefassten Platzes am Nordkopf der zukünftigen Brücke.			
HANDLUNGS-ANWEISUNG	- Gefasster Platzbereich und Brückenkopf möglichst mit EG-Nutzung (Teil einer möglichen Entwicklung in der Bietschgärtenstrasse (23)) - Bushaltestelle (nur in eine Richtung) - K+R und Veloabstellplätze - Fahrpläne SBB			
KOOPERATIONS-BEDARF	Inhalte Rahmenplan: 1 Bahnhofstrasse Nord 3 Flusszugang 4 Fuss- und Velobrücke 5 Option MIV- und ÖV-Brücke Andere Projekte: - Einbezug der Entwicklungen der Schule und der angrenzenden Grundstücke - Abstimmung Fahrpläne SBB und Bus		Erläuterung: Das Projekt kann grundsätzlich als eigenständiges Projekt realisiert werden, sollte jedoch mit der nördlichen Bahnhofstrasse (1) und der Fuss- und Velobrücke (4) koordiniert werden. Insbesondere ist sicherzustellen, dass sowohl die Fuss- und Velobrücke als auch eine allfällige MIV- und ÖV-Brücke auf dem Platz ankommen können.	
REALISIERUNGS-HORIZONT		☒ Phase I: 0-5 Jahre	☐ Phase II: 5-10 Jahre	☐ Phase III: 10+ Jahre
BETEILIGTE	Kanton / Region / Gemeinde	☒ Dienststelle für Mobilität	☐ Dienststelle für Nationalstrassen	☐ Dienststelle für Naturgefahren
		☒ Gemeinde Raron	☒ Agglomeration Brig-Visp-Naters	☐ weitere Akteure
	Weitere	☐ Burgergemeinde Raron	☒ Investoren	☐ Grundstückseigentümer
		☐ SBB Infrastruktur	☐ SBB Immobilien	☒ weitere Akteure
FEDERFÜHRUNG	Gemeinde Raron /Dienststelle für Mobilität (Wettbewerb)			
MASSNAHMEN/WEITERE PLANUNGSSCHRITTE	- Integration in Planungen zur Bahnhofstrasse und zur Fuss- und Velobrücke - Klärung des optimalen Zeitpunkts der Realisierung (mit Bahnhofstrasse oder mit Brücke) - Klärung der Ansiedlung von Erdgeschossnutzungen auf beiden Seiten - Klärung des Platzbedarfs für K+R, Veloabstellplätze und Bushaltestelle			



REFERENZBILDER



Beispiel: EG-Nutzung und Gestaltung der Vorzonen
(Begegnungszone Bahnhofstrasse Wald)

WEITERE
DARSTELLUNGEN

Nr. 3

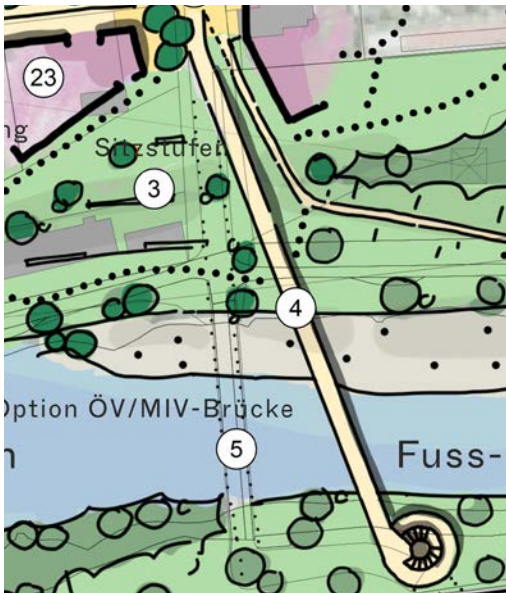
Rhonezugang und -ufer

AUSGANGSLAGE	Der Zugang zur Rhone wird sich im Zuge der dritten Rhonekorrektur massgeblich verändern. Der Gewässerraum der Rhone wird gegen Norden erweitert und liegt dann südlich der Bietschgärtenstrasse. Bei normalem Abfluss wird der Flussabschnitt durch grössere Gras- und Schotterflächen geprüft sein, die als Freiraum genutzt werden können.			
ZIEL	Zugang zur Rhone ermöglichen, Gelände am Fluss als Parkanlage gestalten			
HANDLUNGS-ANWEISUNG	- Erleichterter Zugang zum Fluss und Anbindung an den Bietschplatz - Sitzstufen zum Flussraum - Wegverbindungen zwischen Ost und West - Veloverbindung Rhone Nordufer			
KOOPERATIONS-BEDARF	Inhalte Rahmenplan: 1 Bahnhofstrasse Nord 2 Gestaltung Bahnhofplatz Nord Andere Projekte: - Projekt dritte Rhonekorrektur Erläuterung: Der Zugang zur Rhone sowie die Gestaltung des Uferabschnitts kann erst während/nach der Umsetzung der dritten Rhonekorrektur angegangen werden			
REALISIERUNGS-HORIZONT		☐ Phase I: 0-5 Jahre	☐ Phase II: 5-10 Jahre	☒ Phase III: 10+ Jahre
BETEILIGTE	Kanton / Region / Gemeinde	☐ Dienststelle für Mobilität	☐ Dienststelle für Nationalstrassen	☒ Dienststelle für Naturgefahren
		☒ Gemeinde Raron	☐ Agglomeration Brig-Visp-Naters	☐ weitere Akteure
	Weitere	☐ Burgergemeinde Raron	☐ Investoren	☒ Grundstückseigentümer
		☐ SBB Infrastruktur	☐ SBB Immobilien	☐ weitere Akteure
FEDERFÜHRUNG	Dienststelle für Naturgefahren und Gemeinde Raron			
MASSNAHMEN/ WEITERE PLANUNGSSCHRITTE	- Klärung der Integrationsmöglichkeiten in das generelle Projekt R3			

REFERENZBILDER	 Beispiel 3: Sitzstufen	 Beispiel 2: öffentliche Wege entlang eines Flusses mit Überschwemmungs-ergebnissen (Schüssinsel, Biel)
WEITERE DARSTELLUNGEN		

Nr. 4

Fuss- und Velobrücke

AUSGANGSLAGE	Die heutige Rhonebrücke hat ihre Lebensdauer allmählich erreicht und muss heute bereits bei Hochwasser für den Verkehr gesperrt werden. Im Zuge der dritten Rhonekorrektur wird einerseits der gewässerraum stark verbreitert, andererseits müssen Brücken ca. 1.5m höher liegen als heute. Dies macht einen Ersatz der Brücke unumgänglich. (Zu den Hintergründen und dem Variantenstudium zur Brücke siehe Abschnitte 2.5 und 2.7)				
ZIEL	Entwurf und Realisierung einer grosszügigen und direkten Fuss- und Velobrücke zum Bahnhof Raron zwischen dem Bahnhofplatz Nord und dem Eingang der heutigen Unterführung.				
HANDLUNGSANWEISUNG	Weiterverfolgte Lösung: Brücke: - Schräge Anordnung für di-rekten Weg - Hochwertige Gestaltung - Im Norden leichte Steigung für komfortable Überquerung Rampe (Süd) - Spiralförmige Rampe/Treppe zur heutigen Unterführung mit direktem Zugang - Radius = 10m - Neigung = 6% (max.) - 2 Windungen notwendig - 5m Abstand zur Gleisachse				
KOOPERATIONSBEDARF	Inhalte Rahmenplan: 2 Gestaltung Bahnhofplatz Nord 5 Option MIV- und ÖV-Brücke 6 Umbau SBB-Unterführung 8 Umbau Bahnhofplatz Andere Projekte: - Wettbewerb zur Erweiterung der Schule - Projekt dritte Rhonekorrektur (Höhenkote Brücke und Hydraulische Auswirkungen Rampenturm)				Erläuterung Die Projektierung der Brücke ist dringend mit den Planungen zu den beiden Bahnhofplätzen sowie mit dem Umbau der Unterführung zu koordinieren. Die Lage der Brücke ist zudem mit der Nordrampe einer optionalen MIV- und ÖV-Brücke zu koordinieren. Ab dem Bau der Brücke kann die Unterführung nicht mehr für den Autoverkehr genutzt werden. Um gleichzeitig den neuen Aufgang auf den Bahnhofplatz bauen zu können muss die Höhenlage des Bahnhofplatzes klar sein.
REALISIERUNGSHORIZONT		☐ Phase I: 0-5 Jahre	☒ Phase II: 5-10 Jahre	☒ Phase III: 10+ Jahre	
BETEILIGTE	Kanton / Region / Gemeinde	☒ Dienststelle für Mobilität ☒ Gemeinde Raron	☐ Dienststelle für Nationalstrassen ☒ Agglomeration Brig-Visp-Naters	☒ Dienststelle für Naturgefahren ☐ weitere Akteure	
	Weitere	☐ Burgergemeinde Raron ☒ SBB Infrastruktur	☐ Investoren ☒ SBB Immobilien	☐ Grundstückseigentümer ☐ weitere Akteure	
FEDERFÜHRUNG	Dienststelle für Mobilität				
MASSNAHMEN/WEITERE PLANUNGSSCHRITTE	- Vorbereitung der Projektierung und Ausschreibung eines Wettbewerbs - Weitere Klärung der Platzverhältnisse für den Rampenturm (siehe unten) - Lage der Brücke muss mit dem Wettbewerb zur Erweiterung der Schule abgestimmt werden.				



REFERENZBILDER

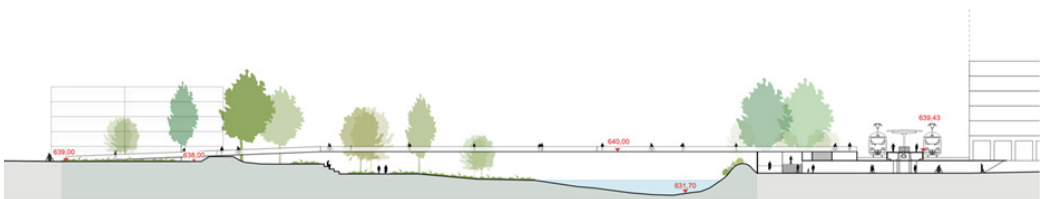


Beispiel Rheinbrücke zwischen Chur und Haldenstein (Quelle: suedostschweiz)

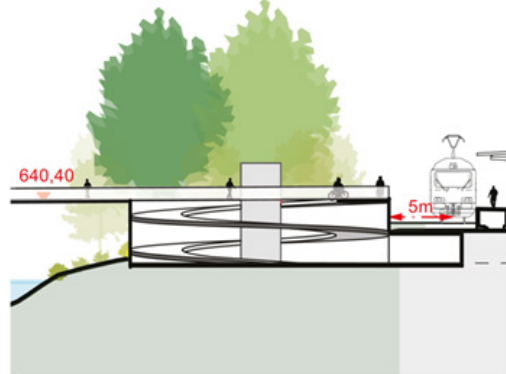


Beispiel grosszügige Bahnhofbrücke (Bahnhof Saint
Laud (F))

WEITERE DARSTELLUNGEN



Längsschnitt Brückenprojekt

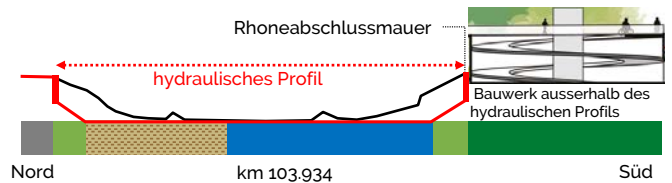
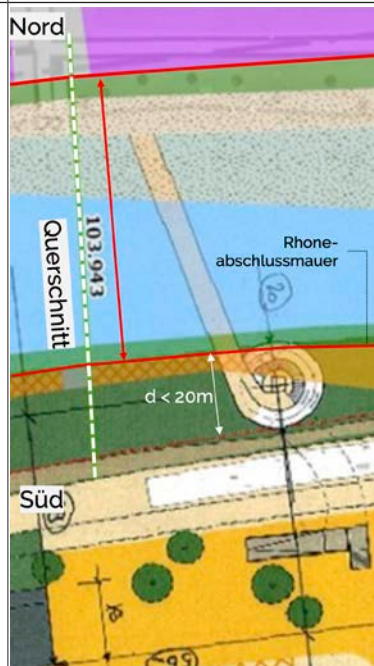


Detail Rampenturm (mit normalen Abstand SBB)



Beispiel Prilly-Malley (Lausanne)

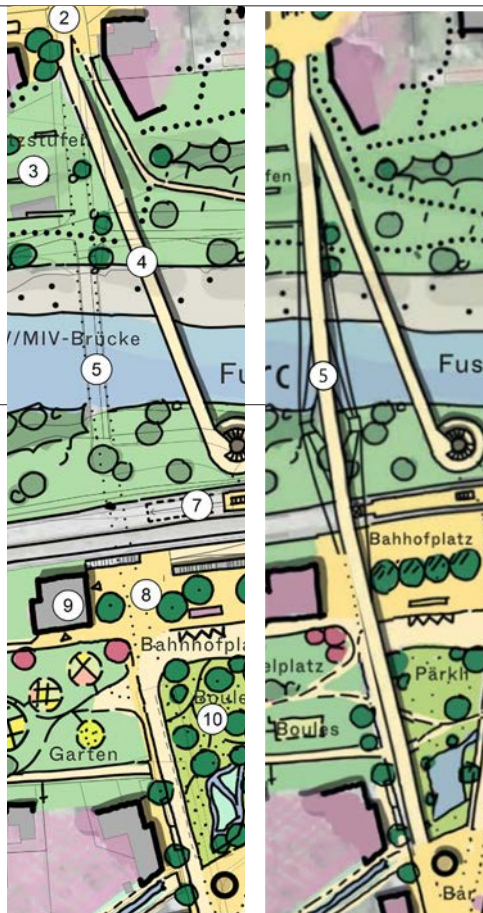
STAND ABKLÄRUNGEN RHONEKORREKTION



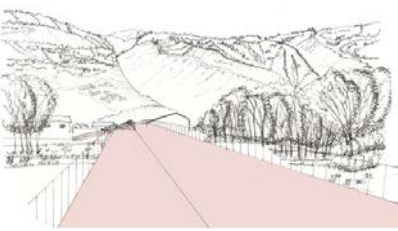
Bei der Planung der neuen Fuss- und Velobrücke sollte der spiralförmige Aufstiegsturm unbedingt ausserhalb des benötigten hydraulischen Profils zu liegen kommen. Er muss so platziert werden, dass dieser zwischen der geplanten «Rhoneabschlussmauer» (Rote vertikale Linie im Querprofil und Lageplan) zu liegen kommt und nicht ins Flussprofil hineinragt. So könnten die umfangreichen hydraulischen Berechnungen und Nachweise vermieden werden. Falls der Bau zu einer hydraulischen Verschlechterung des Durchflusses führt, müssen u.U. entsprechende Ausgleichsmassnahmen an der gegenüberliegenden Seite ergriffen werden. Falls der Bau vor der Umsetzung der Rhonekorrektur realisiert wird, müssen Vorkehrungen getroffen werden, damit die Umsetzung der 3. Rhonekorrektur nicht erschwert wird.

Nr. 5

Option MIV- und ÖV-Brücke

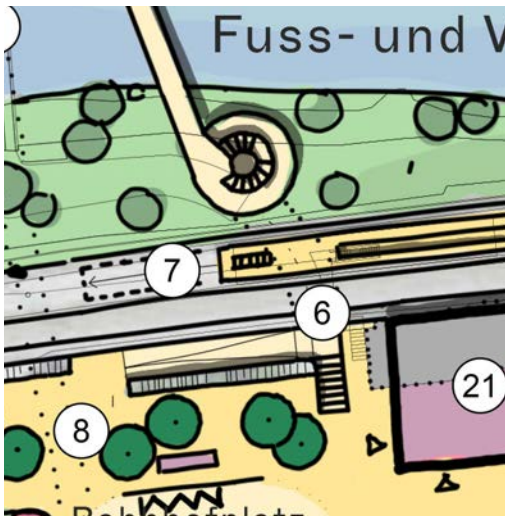
AUSGANGSLAGE	Durch den Ersatz der bestehenden Brücke durch eine Fuss- und Velobrücke besteht keine direkte Verbindung für den MIV und ÖV zwischen den beiden Ortsteilen. Diese wird durch die grosse Brücke Gesch gewährleistet. Um die Verbindung langfristig zu sichern, wird die Option einer Brücke für Fahrzeuge vorgeschlagen, die zwingend auch Busverbindungen ermöglichen soll. (Zu den Bedingungen für den Bau einer solchen Brücke siehe Abschnitt 2.7).					
ZIEL	Raumsicherung für die mögliche Realisierung einer Brücke in direkter Linie zwischen der Bahnhofstrasse Nord und Süd.					
HANDLUNGS-ANWEISUNG	Brücke in direkter Linie zwischen beiden Bahnhofstrassen: - Überspannt SBB und Rhone - Neue Brücke nur für Fahrzeuge - Neigung 12% - Optionale Bushaltestelle auf der Brücke mit Anbindung Bahn und evtl. Seilbahn-Talstation					
KOOPERATIONS-BEDARF	Inhalte Rahmenplan: 2 Gestaltung Bahnhofplatz Nord 4 Fuss- und Velobrücke 7 Umbau SBB Mittelperron 8 Umbau Bahnhofplatz 9 Option Seilbahn Talstation 10 und 11 Bahnhofpark und Bahnhofzufahrt Andere Projekte: - Hochspannungsleitung SBB				Erläuterung: Für die Raumsicherung sind die Situationen an beiden Rampenenden zu prüfen (wenn möglich bereits bei der Projektierung der Bahnhofstrasse und der Fuss- und Velobrücke) da hier die Platzverhältnisse eng sind. Ebenso müsste die bestehende Hochspannungsleitung der SBB verlegt werden. Für den Fall der Realisierung der Talstationen der Seilbahn ist eine Bushaltestelle vorzusehen. Ebenso ist ein direkter Abgang zum Perron der SBB zu prüfen	
REALISIERUNGS-HORIZONT		☐ Phase I: 0-5 Jahre	☐ Phase II: 5-10 Jahre	☒ Phase III: 10+ Jahre		
BETEILIGTE	Kanton / Region / Gemeinde	☒ Dienststelle für Mobilität	☐ Dienststelle für Nationalstrassen	☒ Dienststelle für Naturgefahren		
		☒ Gemeinde Raron	☒ Agglomeration Brig-Visp-Naters	☐ weitere Akteure		
	Weitere	☐ Burgergemeinde Raron	☐ Investoren	☐ Grundstückseigentümer		
		☒ SBB Infrastruktur	☐ SBB Immobilien	☐ weitere Akteure		
FEDERFÜHRUNG	Gemeinde /Dienststelle für Mobilität					
MASSNAHMEN/WEITERE PLANUNGSSCHRITTE	- Raumsicherung für die Brücke im Rahmen der Projektierung der Massnahmen 2, 4 und 10, 11 - Prüfung der Möglichkeit diese Projekt ein Aggloprogramm zu integrieren					



REFERENZBILDER	 Situation heute und Visualisierung der möglichen Wirkung einer direkten Brücke (Siehe auch Anhang)
WEITERE DARSTELLUNGEN	

Nr. 6

Unterführung SBB

AUSGANGSLAGE	Die bestehende Unterführung wird nach dem Ersatz der bestehenden Rhonebrücke nicht mehr für den MIV benötigt. Um sie bestmöglich für den Fuss und Veloverkehr nutzen zu können ist ein Umbau respektive einer Verkürzung der Unterführung im Bereich des Bahnhofplatzes notwendig				
ZIEL	Die Unterführung soll zukünftig für den Velo- und Fussverkehr und als Zugang zum Perron der SBB genutzt werden können.				
HANDLUNGS-ANWEISUNG	Der zentrale Teil der Unterführung wird weiter genutzt, während die beiden Zufahrten im Norden und Süden abgebaut und ersetzt werden: - Anschluss an die Spiralrampe zur Brücke - Neuer Zugang zum Perron mittels Rampe (SBB) und optional zusätzlicher Treppenaufgang zum Perron nach Westen - neue Treppe und Rampe (6%) zum Bahnhofplatz - Getrennte Fuss- und Velofläche mit breiterem Trottoir				
KOOPERATIONS-BEDARF	Inhalte Rahmenplan: 4 Fuss- und Velobrücke 7 Umbau SBB Mittelperron 8 Umbau Bahnhofplatz Andere Projekte: - Veloabstellplätze im Bereich der Rampe Sanierung der Unterführung				Erläuterung: Der Umbau der Unterführung ist erst mit dem Ersatz der bestehenden Rhonebrücke möglich und sinnvoll. Die Ausgestaltung der Rampen und Treppen der Unterführung in Richtung Bahnhofplatz sind direkt abhängig von der Höhenlage des Bahnhofplatzes. Bei der erwünschten Realisierung eines Treppenaufgangs zum Perron nach Westen, sind allfällige Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr noch zu lösen.
REALISIERUNGS-HORIZONT		☐ Phase I: 0-5 Jahre	☐ Phase II: 5-10 Jahre	☒ Phase III: 10+ Jahre	
BETEILIGTE	Kanton / Region / Gemeinde	☒ Dienststelle für Mobilität	☐ Dienststelle für Nationalstrassen	☐ Dienststelle für Naturgefahren	
		☒ Gemeinde Raron	☐ Agglomeration Brig-Visp-Naters	☐ weitere Akteure	
	Weitere	☐ Burgergemeinde Raron	☐ Investoren	☐ Grundstückseigentümer	
		☒ SBB Infrastruktur	☒ SBB Immobilien	☐ weitere Akteure	
FEDERFÜHRUNG	SBB Infrastruktur in Zusammenarbeit mit der Dienststelle für Mobilität				
MASSNAHMEN/WEITERE PLANUNGSSCHRITTE	- Integration des Umbaus in die Planungen zum Umbau des Mittelperrons der Station Raron (7) - Überlegungen zur zukünftigen Höhenlage des Bahnhofplatzes im Rahmen des Umbaus der Bahnhofstrasse Süd (12)				



REFERENZBILDER

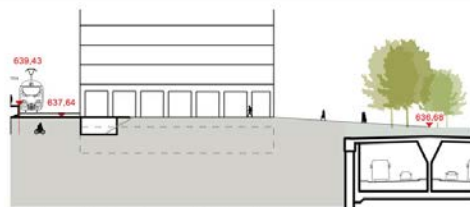


Beispiel Unterführung Spielwiese Gland (VD)

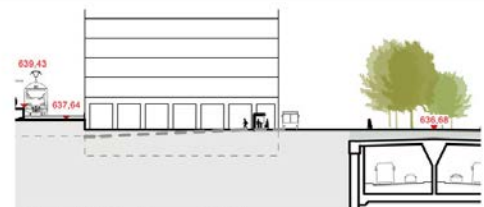
WEITERE
DARSTELLUNGEN

Detail Rampe Nord

- Die Lage der Velorampe zum Bahnhofplatz ist abhängig von dessen Niveau. (siehe Massnahme 8).
- Derzeitige Vorzugslösung: Rampe längs zu den Gleisen



Bahnhofplatz niveau Ist-Zustand



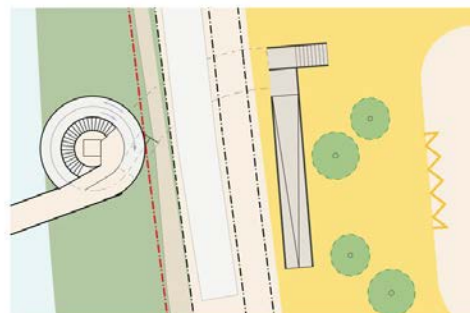
Bahnhofplatz niveau GERA



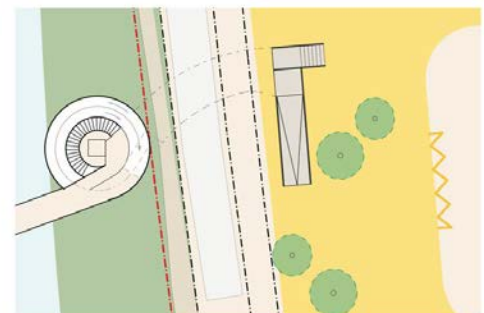
Rampe gerade (zu lange Rampe notwendig)



Rampe gerade (Konflikte Velo - Fussgänger)



Rampe senkrecht interessant



Rampe senkrecht interessant

Nr. 7

Umbau SBB Mittelperron

AUSGANGSLAGE	Die SBB plant den BehiG-gerechten Umbau des Bahnhofs Raron für 2026. Neben einer neuen Rampe zum Perron soll dieser umgebaut und verkürzt werden, da die heutige Länge für die haltenden Züge nicht benötigt wird. Das derzeitige Projekt kürzt den bestehenden Perron ausschliesslich im Westen. Mit einer zusätzlichen Treppe auf das Perron wäre aber dieser Bereich am kürzesten zu Fuss erreichbar				
ZIEL	Verschiebung des geplanten Umbaus und der Verkürzung des Mittelperrons (Projekt SBB) nach Westen				
HANDLUNGS-ANWEISUNG	- Geplante Länge SBB wird beibehalten, der Perron nach Westen verschoben (Vorteile: breiterer Perron, zentraler über der Unterführung) - Zusätzlicher Treppenaufgang aus der Unterführung nach Westen - Verschiebung Perron, macht allfälligen Zugang von einer MIV- und ÖV- Brücke (und zu einer allfälligen Talstation der Seilbahn) möglich				
KOOPERATIONS-BEDARF	Inhalte Rahmenplan: 5 Option MIV- und ÖV Brücke 6 Unterführung SBB 9 Option Seilbahn Talstation Andere Projekte:				Erläuterung: Das Vorhaben ist vor allem mit der SBB Infrastruktur zu koordinieren. Diese geht im bestehenden Projekt nur von einer Rampe nach Osten aus. Durch die Treppe nach Westen verändert sich der Schwerpunkt der Personenströme. Ebenso ist der bestehende Perron an dieser Stelle breiter als der geplante im Osten.
REALISIERUNGS-HORIZONT		☒ Phase I: 0-5 Jahre	☐ Phase II: 5-10 Jahre	☐ Phase III: 10+ Jahre	
BETEILIGTE	Kanton / Region / Gemeinde	☐ Dienststelle für Mobilität	☐ Dienststelle für Nationalstrassen	☐ Dienststelle für Naturgefahren	
		☒ Gemeinde Raron	☐ Agglomeration Brig-Visp-Naters	☐ weitere Akteure	
	Weitere	☐ Burgergemeinde Raron	☐ Investoren	☐ Grundstückseigentümer	
		☒ SBB Infrastruktur	☐ SBB Immobilien	☐ weitere Akteure	
FEDERFÜHRUNG	SBB Infrastruktur				
MASSNAHMEN/WEITERE PLANUNGSSCHRITTE	- Klärung der Möglichkeiten einer Veränderung des Projektes mit der SBB				

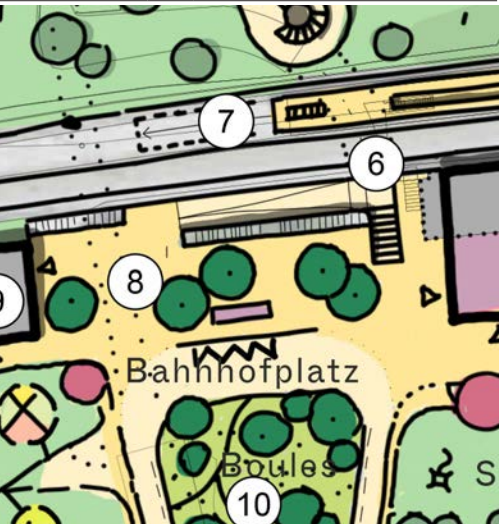


REFERENZBILDER	
WEITERE DARSTELLUNGEN	Situation 1:500 Derzeitiger Projektstand SBB

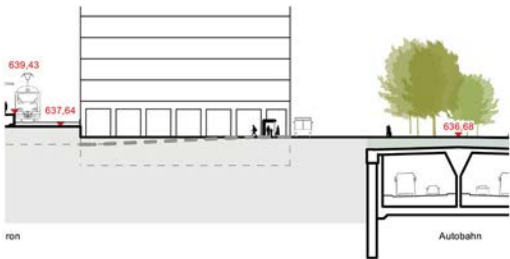
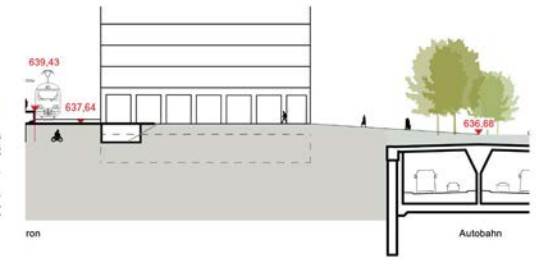


Nr. 8

Bahnhofplatz

AUSGANGSLAGE	Der Bahnhofplatz heute ist sowohl in Nord-Süd als auch in Ost-West Richtung geneigt und vorwiegend als Parkplatz genutzt. Dies führt einerseits dazu, dass die Busse aufgrund enger Platzverhältnisse teilweise aufwändige Manöver fahren müssen, andererseits müssen Fahrgäste der SBB einen zusätzlichen Höhenunterschied überwinden, um auf den Platz in die Unterführung und zum Perron zu gelangen. Für eine bessere Zugänglichkeit soll der Bahnhofplatz daher umgestaltet werden				
ZIEL	Gestaltung eines attraktiven Bahnhofplatzes und Tieferlegung Niveau des GERA				
HANDLUNGS-ANWEISUNG	Vorgeschlagene Ausgestaltung: - Stützmauer zum bestehenden Anschlussgleis - Neupflanzung von grosskronigen Bäumen auf dem Bahnhofplatz - Bahnhofsvorfahrt für Bus und Autos im Einbahnregime (im Gegenuhrzeigersinn, damit Bushaltekante in Kontinuität der Unterführung steht) - Bushaltekante mit gedecktem Wartebereich - Evtl. mittelfristig Kiosk - Gedeckte Veloabstellplätze - Autoabstellplätze (Park+Rail) im Platz integriert (Bewirtschaftung)				
KOOPERATIONS-BEDARF	Inhalte Rahmenplan: 6 Unterführung SBB 9 Option Seilbahn Talstation 11 Bahnhofsvorfahrt 12 Bahnhofstrasse Turtig (Süd) 19 Basperstrasse 21 Baubereich Bahnhofgebäude			Erläuterung: Der Bahnhofplatz kann erst abgesenkt werden, wenn Unterführung abgebaut ist. Für einen zwischenzustand ist daher eine temporäre Lösung notwendig. Zu klären ist auch die Abhängigkeit mit Erdgeschoss der allfälligen neuen Gebäude am Bahnhofplatz und einer allfälligen Talstation der Seilbahn.	
	Andere Projekte:				
REALISIERUNGS-HORIZONT		☐ Phase I: 0-5 Jahre	☒ Phase II: 5-10 Jahre	☐ Phase III: 10+ Jahre	
BETEILIGTE	Kanton / Region / Gemeinde	☒ Dienststelle für Mobilität	☒ Dienststelle für Nationalstrassen	☐ Dienststelle für Naturgefahren	
		☒ Gemeinde Raron	☒ Agglomeration Brig-Visp-Naters	☐ weitere Akteure	
	Weitere	☒ Burgergemeinde Raron	☐ Investoren	☐ Grundstückseigentümer	
		☐ SBB Infrastruktur	☒ SBB Immobilien	☐ weitere Akteure	
FEDERFÜHRUNG	Gemeinde Raron, SBB und Dienststelle für Mobilität				
MASSNAHMEN/ WEITERE PLANUNGSSCHRITTE	- Klärung der temporären Lösung für den Abschluss der Arbeiten der Ag - Integration in die Planungen zur Umgestaltung der Bahnhofstrasse Turtig (Süd) (12)				

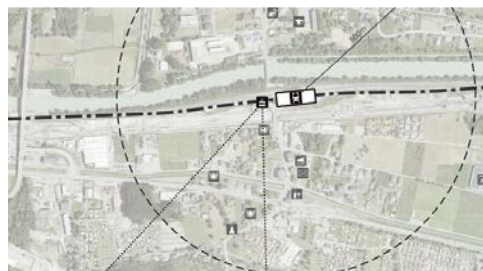


REFERENZBILDER	 Beispiel Bahnhofplatz mit Rampe und gedeckte Velo-abstellplätze (Baar Lindenpark)	 Beispiel Bahnhofplatz mit Begegnungszone (Männedorf)
WEITERE DARSTELLUNGEN	 Bahnhofplatz niveau Ist Zustand	 Bahnhofplatz niveau GERA



Nr. 9

Option Seilbahn Talstation

AUSGANGSLAGE	Im Zuge der Erneuerung der Seilbahn Eischoll ist die Verlegung der Talstation an den Bahnhof Raron in Diskussion. Den möglichen Vorteilen einer Anbindung an Zug und Bus steht der Nachteil der Überföhrung von Liegenschaften in Turtig gegenüber.				
ZIEL	Sicherung des möglichen Standorts für die Talstation der Seilbahn Eischoll				
HANDLUNGS-ANWEISUNG	Für die Talstation der Seilbahn Eischoll werden grundsätzlich zwei Optionen gesehen: - Am Bahnhof Raron - An der heutigen Position Für beide Standorte gilt aber, dass langfristig beide Seilbahnen am selben Standort ihre Talstation haben sollten. Mit der Umgestaltung der Bahnhofstrasse und der Ortsdurchfahrt Turtig der Kantonsstrasse Tg wird der bisherige Standort attraktiver als heute. Für einen Standort am Bahnhof spricht neben dem Umstieg auf die Bahn auch die Möglichkeit einer Anbindung an den Bus und die schnellere Erreichbarkeit von Raron Dorf				
KOOPERATIONS-BEDARF	Inhalte Rahmenplan: 5 Option MIV- und ÖV-Brücke 8 Gestaltung Bahnhofplatz 9 Option Seilbahn Talstation 12 Bahnhofstrasse Turtig (Süd) 13 Ortsdurchfahrt Raron Andere Projekte: - Langfristige Verlegung Talstation Seilbahn Unterbäch		Erläuterung: Die Attraktivität des heutigen Standorts hängt unmittelbar von der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt der Kantonsstrasse Tg und der Querbarkeit der Fussgänger ab. Kann diese nicht realisiert werden, wird der Standort Bahnhof empfohlen Die Attraktivität des Standortes am Bahnhof hängt von einer attraktiven Busanbindung ab.		
REALISIERUNGS-HORIZONT		☒ Phase I: 0-5 Jahre	☐ Phase II: 5-10 Jahre	☒ Phase III: 10+ Jahre	
BETEILIGTE	Kanton / Region / Gemeinde	☒ Dienststelle für Mobilität	☒ Dienststelle für Nationalstrassen	☐ Dienststelle für Naturgefahren	
		☒ Gemeinde Raron	☒ Agglomeration Brig-Visp-Naters	☒ Gemeinde Eischoll	
	Weitere	☐ Burgergemeinde Raron	☐ Investoren	☒ Grundstückseigentümer	
		☐ SBB Infrastruktur	☒ SBB Immobilien	☒ weitere Akteure	
FEDERFÜHRUNG	Dienststelle für Mobilität				
MASSNAHMEN/WEITERE PLANUNGSSCHRITTE	- Klärung der Überfahrten bei einer Talstation im Bereich des ehemaligen Bahnhofbüffets - Klärung der langfristigen Entwicklung des Seilbahn Unterbäch				



REFERENZBILDER



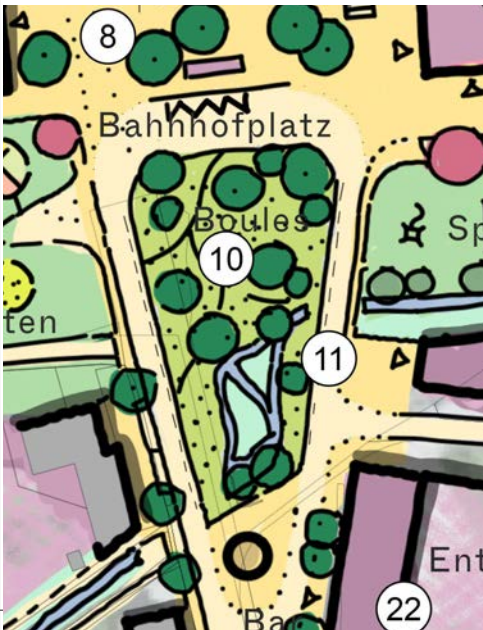
Talstation Fiesch am Bahnhof (Quelle: www.aletscharena.ch)

WEITERE
DARSTELLUNGEN



Nr. 10&11

Bahnhofpark und Bahnhofzufahrt

AUSGANGSLAGE	Der Bereich des Bahnhofparks und der Bahnhofzufahrt ist derzeit Teil der Baustelle des GERA. Die Gestaltung nach Abschluss der Bauarbeiten obliegt der Gemeinde. Um die enge Platzsituation am Bahnhofplatz zu entzerren (Busverkehr) und einen Auftakt für den zu gestaltenden Freiraum des GERA und dem Ortsteil Turtig zu schaffen, soll ein zentraler bahnhofpark entstehen.			
ZIEL	Gestaltung eines Bahnhofparks als neuer öffentlicher Raum für Turtig und Zentrum des GERA. Mit dem Bahnhofpark soll ein zentraler öffentlicher Raum an der Zufahrt zum Bahnhof Raron geschaffen werden. Dieser dient als Zentrum des GERA, als erweiterter Ankunftsort des Bahnhofes sowie als zentraler öffentlicher Raum für Turtig. Er wird von der zukünftigen Bahnhofszufahrt begrenzt.			
HANDLUNGS-ANWEISUNG	Vorschläge zur Ausführung - Grosskronige Bäume - Wegverbindungen mit Aufenthaltsmöglichkeiten (Sitzbänke, Kunst, etc.) - Wasserelement im Bereich des Kanals - Strassen herum mit minimaler Breite, Tempo 30 (oder Begegnungszone) und niedrige Randsteine für eine optimale Querschnittssituation für Fussgänger - Vorfahrt für Bus und MIV im Einbahnregime (im Gegenuhrzeigersinn) - Bahnhofstrasse: Velospur in Gegenrichtung (Zugang zur Unterführung)			
KOOPERATIONS-BEDARF	Inhalte Rahmenplan: 5 Option MIV- und ÖV-Brücke 6 Umbau Unterführung 8 Bahnhofplatz 10 und 11 Bahnhofpark und Bahnhofzufahrt 12 Bahnhofstrasse Süd 14-18 Gestaltung GERA 19 Basperstrasse Andere Projekte: - Umgestaltung Basperkanal		Erläuterung: Die Zufahrt zum Bahnhof kann erst nach dem Umbau der Unterführung und der Herstellung des endgültigen Niveaus des Bahnhofplatzes vollständig realisiert werden. Es wird jedoch empfohlen, einen Zwischenzustand für den Park vorzeitig zu realisieren. In diesem Zusammenhang ist auch die Klärung des temporären Anschlusses der Basperstrasse notwendig.	
REALISIERUNGS-HORIZONT		☐ Phase I: 0-5 Jahre	☒ Phase II: 5-10 Jahre	☐ Phase III: 10+ Jahre
BETEILIGTE	Kanton / Region / Gemeinde	☒ Dienststelle für Mobilität	☒ Dienststelle für Nationalstrassen	☐ Dienststelle für Naturgefahren
		☒ Gemeinde Raron	☐ Agglomeration Brig-Visp-Naters	☐ weitere Akteure
	Weitere	☐ Burgergemeinde Raron	☐ Investoren	☒ Grundstückseigentümer
		☐ SBB Infrastruktur	☐ SBB Immobilien	☐ weitere Akteure
FEDERFÜHRUNG	Dienststelle für Mobilität (Wettbewerb), Gemeinde Raron (Realisierung Park)			
MASSNAHMEN/ WEITERE PLANUNGSSCHRITTE	- Klärung eines möglichen Zwischenzustandes im Rahmen der Umgestaltung der Bahnhofstrasse - Nutzungen in Abstimmung mit der Gestaltung GERA			



REFERENZBILDER	 Beispiel chaussierte Parkanlage beim Bahnhof (Biel Walserplatz)	 Beispiel chaussierte Parkanlage beim Bahnhof (Vulkanplatz Zürich)
WEITERE DARSTELLUNGEN		

Nr. 12

Bahnhofstrasse Turtig (Süd)

AUSGANGSLAGE	Die Bahnhofstrasse ist heute die zentrale Zufahrt von der Kantonsstrasse Tg zu einem Grossteil der Gemeinde und zum Bahnhof. Dementsprechend ist sie MIV-orientiert ausgestaltet. Gleichzeitig stellt sie das Zentrum des Ortsteils Turtig dar. Mit der Eröffnung der Autobahn Ag ergibt sich die Chance die Strasse siedlungsorientiert umzubauen					
ZIEL	Umgestaltung und Aufwertung der Bahnhofstrasse Turtig (Süd) zu einem öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität. Qualität für den Fussverkehr zZur Stärkung der Verbindung zu den Seilbahnen ist die Qualität für den Fussverkehr zu sichern					
HANDLUNGS-ANWEISUNG	Vorgeschlagene Ausgestaltung: - Mischverkehr - Tempo 30 oder Begegnungszone - Fahrbahn max. 6.00m - Strassenbäume - Einzelne Längsparkplätze					
KOOPERATIONS-BEDARF	Inhalte Rahmenplan: 5 Option MIV- und ÖV-Brücke 10/11 Bahnhofpark und Zufahrt Bahnhof 13 Ortsdurchfahrt Kantonsstrasse Tg und «Turtig-Platz» 22 Baubereich Basperstrasse				Erläuterung: Die Umgestaltung der Bahnhofstrasse sollte baldmöglichst nach der Eröffnung der Ag realisiert werden können. Neben der Umgestaltung des Strassenraums ist auch die bauliche Entwicklung entlang der Strassenkante zu klären. Dabei sind die Bedürfnisse der Anrainer zu beachten und Synergien mit bestehenden Projekten zu nutzen. Für die optionale MIV- und ÖV-Brücke ist eine Eingliederung der Rampe zu beachten	
	Andere Projekte: - weitere private Projekte					
REALISIERUNGS-HORIZONT	☒	Phase I: 0-5 Jahre	☒	Phase II: 5-10 Jahre	☐ Phase III: 10+ Jahre	
BETEILIGTE	Kanton / Region / Gemeinde	☒	Dienststelle für Mobilität	☐	Dienststelle für Nationalstrassen	☐ Dienststelle für Naturgefahren
		☒	Gemeinde Raron	☒	Agglomeration Brig-Visp-Naters	☐ weitere Akteure
	Weitere	☐	Burgergemeinde Raron	☐	Investoren	☒ Grundstückseigentümer
		☐	SBB Infrastruktur	☐	SBB Immobilien	☐ weitere Akteure
FEDERFÜHRUNG	Dienststelle für Mobilität					
MASSNAHMEN/WEITERE PLANUNGSSCHRITTE	- Vorbereitung eines Gestaltungswettbewerbs - Möglichkeiten der baulichen Entwicklung entlang der Strassenkante (private Projekte)					



WEITERE DARSTELLUNGEN

Nr. 13

Turtig-Platz und Kantonsstrasse Tg

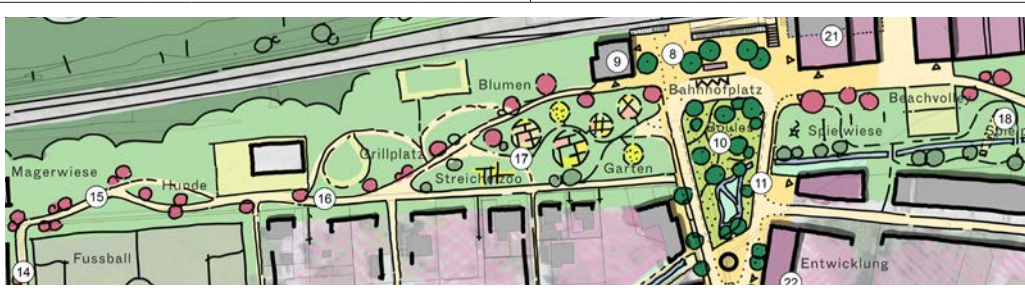
AUSGANGSLAGE	Die Ortsdurchfahrt der Kantonsstrasse Tg ist heute vor allem durch den Durchgangsverkehr belastet. Die Querung für den Fussverkehr ist nur mit einer Unterführung möglich. Im Zuge der Eröffnung der Autobahn Ag besteht die Chance die Ortsdurchfahrt in eine Siedlungsorientierte Strasse umzubauen und die Zäsur durch Turtig aufzuheben.					
ZIEL	Beruhigung und Redimensionierung der Kantonsstrasse Tg sowie Gestaltung eines Platzes und eines attraktiven Ortseingangs. Umgestaltung der Ortsdurchfahrt der Kantonsstrasse Tg und des Knotens mit der Bahnhofstrasse zu einem ebenerdigen Übergang für alle Verkehrsteilnehmenden.					
HANDLUNGS-ANWEISUNG	Vorgeschlagene Ausgestaltung: - Tempo 30 auf beiden Strassen - Aufhebung der Unterführung - Aufhebung des Kreisverkehrs - Erstellung von Fussgängerstreifen (gegebenenfalls mit einer Lichtsignalanlage) - Einfahrt Bahnhofstrasse als Platzüberfahrt mit Bushaltestelle					
KOOPERATIONS-BEDARF	Inhalte Rahmenplan: 9 Option Talstation Seilbahn 12 Bahnhofstrasse Süd (Turtig)			Erläuterung: Die Ortsdurchfahrt Turtig sollte so bald wie möglich nach Eröffnung der Autobahn Ag umgestaltet werden, um das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmenden zu verändern. Die Umgestaltung ist auch eine - Ist eine Voraussetzung dafür, dass der Verbleib der Seilbahnen am jetzigen Standort empfohlen werden kann.		
	Andere Projekte: - Gestaltung des Ortseingangs Turtig (von Osten)					
REALISIERUNGS-HORIZONT		☒ Phase I: 0-5 Jahre	☒ Phase II: 5-10 Jahre	☐ Phase III: 10+ Jahre		
BETEILIGTE	Kanton / Region / Gemeinde	☒ Dienststelle für Mobilität	☐ Dienststelle für Nationalstrassen	☐ Dienststelle für Naturgefahren		
		☒ Gemeinde Raron	☒ Agglomeration Brig-Visp-Naters	☐ weitere Akteure		
	Weitere	☐ Burgergemeinde Raron	☐ Investoren	☐ Grundstückseigentümer		
		☐ SBB Infrastruktur	☐ SBB Immobilien	☐ weitere Akteure		
FEDERFÜHRUNG	Dienststelle für Mobilität					
MASSNAHMEN/WEITERE PLANUNGSSCHRITTE	- Vorbereitung eines Gestaltungswettbewerbs - Tempo 30 auf Kantonsstrassen (zu klären) - Sicherung Fussgängerüberweg durch Lichtsignalanlage prüfen - Möglichkeiten der Kombination mit einer baulichen Gestaltung des Ortseingangs (nach Osten) und der Ortsdurchfahrt (nach Westen) prüfen					



REFERENZBILDER	 Beispiel Ortsdurchfahrt mit Tempo 30, niedrige Randsteine und Fussgängerstreifen (Brunnen)  Beispiel Ortsdurchfahrt mit starker Umgestaltung der Hauptstrasse und Begegnungszone der Nebenstrasse (Brig Salinaplatz)
WEITERE DARSTELLUNGEN	

Nr. 14-18

GERA-Park und Rote Meile West

AUSGANGSLAGE	Mit dem Bau des gedeckten Einschnittes Raron (GERA) wurden ein zentraler Teil der Gemeinde nachhaltig verändert. Der GERA bewahrt Raron nicht nur vor den Emissionen des Autobahnverkehrs, sondern bietet der Gemeinde die einmalige Chance einen grossen zusammenhängenden Freiraum neu zu gestalten. Mit dem Bau des gedeckten Einschnittes Raron (GERA) wurden ein zentraler Teil der Gemeinde nachhaltig verändert. Der GERA bewahrt Raron nicht nur vor den Emissionen des Autobahnverkehrs, sondern bietet der Gemeinde die einmalige Chance einen grossen zusammenhängenden Freiraum neu zu gestalten.			
ZIEL				
HANDLUNGS-ANWEISUNG	Ausführung (Vorschläge): Die hier gezeigten Vorschläge sind daher nur als Platzhalter und mögliche Nutzungen zu sehen: - «Rote Meile»: hochwertige Verbindung für den Velo- und Fussverkehr als Rückgrat des Freiraums (14,15 und 19) - im Westteil frei trassierbar, im Ostteil auf dem Trasse der Basperstrasse (siehe 19) - Wiesenlandschaft GERA-Park: Einzelbäume entlang der Roten Meile (15) - Sportweg: Erschliessung der Zentrale West und der angrenzenden Baufelder (Teil des GERA, 16), Verschattung mit Einzelbäumen - Sportanlagen und Spielflächen (17, 18) Spielplatz, Sportflächen und Reserveflächen für spätere Nutzungen			
KOOPERATIONS-BEDARF	Inhalte Rahmenplan: 10 Bahnhofpark 19 Basperstrasse Andere Projekte: - Ideen der Bevölkerung (siehe Anhang) - Ausstattung mit technischer Infrastruktur (Ag)		Erläuterung: Die Nutzungen auf dem GERA können zwischen den beiden Zentralen frei angeordnet werden. Zu beachten ist, dass aufgrund der Statik des Deckels nur Klein- und Leichtbauten erstellt werden können. Die Ideen und Wünsche der Bevölkerung sind in der weiteren Entwicklung des Projekts zu beachten. Die Gestaltung der Freiflächen muss voraussichtlich durch die Gemeinde finanziert werden	
REALISIERUNGS-HORIZONT		☒ Phase I: 0-5 Jahre	☒ Phase II: 5-10 Jahre	☐ Phase III: 10+ Jahre
BETEILIGTE	Kanton / Region / Gemeinde	☐ Dienststelle für Mobilität	☒ Dienststelle für Nationalstrassen	☐ Dienststelle für Naturgefahren
		☒ Gemeinde Raron	☒ Agglomeration Brig-Visp-Naters	☐ weitere Akteure
	Weitere	☒ Burgergemeinde Raron	☒ Investoren	☐ Grundstückseigentümer
		☐ SBB Infrastruktur	☐ SBB Immobilien	☒ weitere Akteure
FEDERFÜHRUNG	Gemeinde Raron			
MASSNAHMEN/ WEITERE PLANUNGSSCHRITTE	- Kollaboratives Planungsverfahren zur Gestaltung des GERA starten - Ideen der Bevölkerung bündeln und beachten (Veranstaltung im Rahmen des Verfahrens und zukünftig) - Klären, wo Anschlüsse am Sportweg für Infrastrukturen gelegt werden müssen (Strom, Wasser)			

REFERENZBILDER



Wiesenlandschaft mit Einzelbäumen und Grillstellen (Eulachpark Winterthur)



Wiesenlandschaft mit Einzelbäumen und Grillstellen (Eulachpark Winterthur)



Abenteuerspielplatz und offene Spiel- und Sportwiese (Bachwiesen)



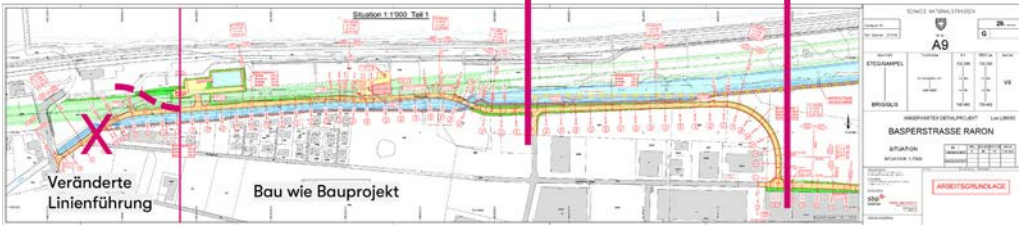
Familien oder Gemeinschaftsgärten (Schlieren)

WEITERE DARSTELLUNGEN		
STAND DER ABKLÄRUNGEN ZUM WEITEREN VORGEHEN	Arbeiten der Autobahn Ag im Rahmen der Fertigstellung des GERA - Erdschicht aufbringen (1,2 – 1,8m dick) - Wurzeldichte Abdichtung für flexible Pflanzung von Bäumen - Aussaat Wildblumenwiesenmischung - Bau von Infrastrukturanschlüssen (Wasser, Abwasser, Strom) wenn bekannt - Wiederherstellung Sportweg Zwischen den Zentralen und den Portalen wird die Wiederbepflanzung durch die Autobahn Ag organisiert.	Stand der Abklärungen der Gemeinde - Gemeinde und Bevölkerung muss über Nutzungen entscheiden - Erweiterung des Parks auf nördlich angrenzende Parzellen prüfen (zwischen GERA und SBB) Stand der Diskussion nach Bevölkerungsveranstaltung (siehe auch Anhang) - Vielfältige Wünsche für Nutzungen vorhanden - Sorge um Finanzierbarkeit - In einem ersten Schritt nur einen Teil nutzen und einen Teil frei lassen

Nr. 19

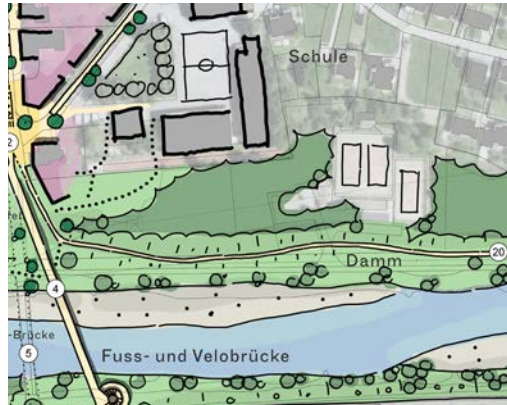
«Rote Meile» Ost (Basperstrasse)

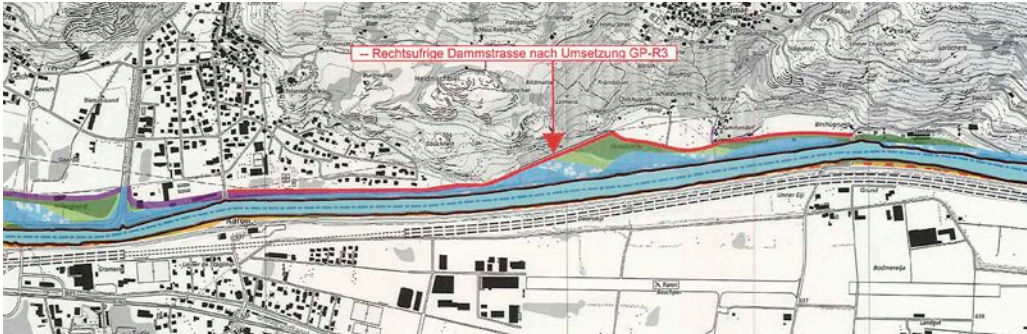
AUSGANGSLAGE	Die Basperstrasse wurde im Zuge des Baus des GERA rückgebaut und soll nach der Fertigstellung als Zufahrt zu den technischen Einrichtungen des GERA und als Erschliessung der Industrie wiederhergestellt werden. Aufgrund der Erkenntnisse des Verfahrens kann das Projekt modifiziert werden (siehe auch Abschnitt 3.4)				
ZIEL	 Die «Rote Meile» Ost stellt das angepasste Projekt der Basperstrasse dar. Sie soll neu nur für den Fuss- und Veloverkehr benutzbar sein, mit Ausnahme der Erschliessung der Zentrale West des und des SABA-Bekens des GERA. Wie im westlichen Teil dient die Rote Meile als Rückgrat des GERA.				
HANDLUNGS-ANWEISUNG	Ausgestaltung: - Erstellung einer neuen Wegverbindung als Teil der «Roten Meile» auf dem Trasse der geplanten Basperstrasse - Befahrbar von Osten als Zugang zur SABA (Strassenwasser-Behandlungsanlage) und Zentrale - Ab SABA nach Westen abweichende Linien-führung gegenüber dem Auflageprojekt zum Bahnhof - Bepflanzung mit Bäumen				
KOOPERATIONS-BEDARF	Inhalte Rahmenplan: 8 Bahnhofplatz 10/11 Bahnhofpark und Bahnhofzufahrt 14-18 Gestaltung GERA Andere Projekte: - Ausbau Knoten Industriestrasse/Kantonsstrasse T9		Erläuterung: Die Basperstrasse kann zwischen SABA und dem Bahnhofplatz erst dann ihre endgültige Lage erhalten, wenn die endgültige Höhenlage des Bahnhofplatzes geklärt und realisiert ist. Bis dahin muss auf diesem Abschnitt eine temporäre Lösung realisiert werden. Ebenso muss die Basperstrasse für den Autoverkehr befahrbar sein, bis die Erschliessung Industrie via T9 realisiert wird.		
REALISIERUNGS-HORIZONT		☒ Phase I: 0-5 Jahre	☒ Phase II: 5-10 Jahre	☐ Phase III: 10+ Jahre	
BETEILIGTE	Kanton / Region / Gemeinde	☒ Dienststelle für Mobilität ☒ Gemeinde Raron	☒ Dienststelle für Nationalstrassen ☐ Agglomeration Brig-Visp-Naters	☐ Dienststelle für Naturgefahren ☐ weitere Akteure	
	Weitere	☐ Burgergemeinde Raron ☐ SBB Infrastruktur	☐ Investoren ☒ SBB Immobilien	☐ Grundstückseigentümer ☒ weitere Akteure	
FEDERFÜHRUNG	Dienststelle für Nationalstrassen				
MASSNAHMEN/ WEITERE PLANUNGSSCHRITTE	- Wiederherstellung der Basperstrasse als Zufahrt zwischen Industrie und SABA - Temporäre Linienführung zwischen SABA und Bahnhofplatz zu Bestimmen (siehe Abschnitt 5.2) - Langfristige Befahrbarkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge prüfen - Klären des Belags (Farbe)				

REFERENZBILDER	 Abschnitt der Roten Meile in Naters: Fuss- und Veloweg mit Aufmerksamkeit an der Qualität und landschaftlichen	 Rote Meile mit Veloinfrastruktur (Bergen)
WEITERE DARSTELLUNGEN	 Bestehendes Projekt der Basperstrasse mit veränderter Linienführung	

Nr. 20

Rhonedammstrasse

AUSGANGSLAGE	Die heutige Rhonedammstrasse stellt nicht nur eine Verbindung der Ortsteile Rarons dar sondern ist auch Teil des geplanten Rhone-Radwegs R1. Im Zuge der dritten Rhonekorrektur muss die Strasse verlegt werden.					
ZIEL	Die heutige Rhonedammstrasse soll als Fuss- und Verloverbindung und Teil des Rhone-Radwegs wieder erstellt werden.					
HANDLUNGS-ANWEISUNG	Ausführung: - Sicherstellung und Gestaltung befestigte Fuss- und Veloverbindung entlang der Rhone - Gestaltung Uferbereich Rhone im Rahmen der Rhonekorrektur - Neue Brücke über den Bietschbach					
KOOPERATIONS-BEDARF	Inhalte Rahmenplan: 3 Flusszugang			Erläuterung: Die Wiederherstellung der Rhonedammstrasse wird erst mit Realisierung der dritten Rhonekorrektur notwendig		
	Andere Projekte: - Dritte Rhonekorrektur - Aufweitung Bietschbach im Zuge der dritten Rhonekorrektur					
REALISIERUNGS-HORIZONT		☐ Phase I: 0-5 Jahre	☐ Phase II: 5-10 Jahre	☒ Phase III: 10+ Jahre		
BETEILIGTE	Kanton / Region / Gemeinde	☒ Dienststelle für Mobilität	☐ Dienststelle für Nationalstrassen	☒ Dienststelle für Naturgefahren		
		☒ Gemeinde Raron	☒ Agglomeration Brig-Visp-Naters	☐ weitere Akteure		
	Weitere	☐ Burgergemeinde Raron	☐ Investoren	☒ Grundstückseigentümer		
		☐ SBB Infrastruktur	☐ SBB Immobilien	☐ weitere Akteure		
FEDERFÜHRUNG	Dienststelle für Naturgefahren					
MASSNAHMEN/ WEITERE PLANUNGSSCHRITTE	- Weiterführung bis Niedergesteln als Teil der Roten Meile (asphaltiert) - Wiederverwendung der Rhonebrücke Raron als Brücke über die Bietschi prüfen - Rolle der Verbindung (Fuss- und Veloweg oder auch für Autos) im Bereich des iKRP's zu überprüfen					

REFERENZBILDER	
WEITERE DARSTELLUNGEN	 Das Diagramm zeigt einen Rahmenplan der Rhonedammstrasse. Es ist eine farbige Karte, die die Umgebung des Bahnhofs Raron darstellt. Die Rhonedammstrasse ist als gelbe Linie markiert, die von der Bahnhofstrasse über eine Fuss- und Velobrücke über den Rottenfluss führt. Die Karte zeigt auch die Entwicklung des Bahnhofs Raron, die Option OVI/MIV-Brücke und die Fuss- und Velobrücke. Die Rhonedammstrasse ist als gelbe Linie markiert, die von der Bahnhofstrasse über eine Fuss- und Velobrücke über den Rottenfluss führt. Die Karte zeigt auch die Entwicklung des Bahnhofs Raron, die Option OVI/MIV-Brücke und die Fuss- und Velobrücke. Rhonedammstrasse im Rahmenplan  Das Diagramm zeigt den neuen Verlauf der Rhonedammstrasse nach Umsetzung der R3. Es ist eine topographische Karte, die den Verlauf der Strasse in einem Tal darstellt. Die Strasse ist als rote Linie markiert, die von der Bahnhofstrasse über eine Fuss- und Velobrücke über den Rottenfluss führt. Die Karte zeigt auch die Entwicklung des Bahnhofs Raron, die Option OVI/MIV-Brücke und die Fuss- und Velobrücke. Die Rhonedammstrasse ist als gelbe Linie markiert, die von der Bahnhofstrasse über eine Fuss- und Velobrücke über den Rottenfluss führt. Die Karte zeigt auch die Entwicklung des Bahnhofs Raron, die Option OVI/MIV-Brücke und die Fuss- und Velobrücke. Neuer Verlauf der Rhonedammstrasse nach Umsetzung der R3 (siehe auch Anhang)

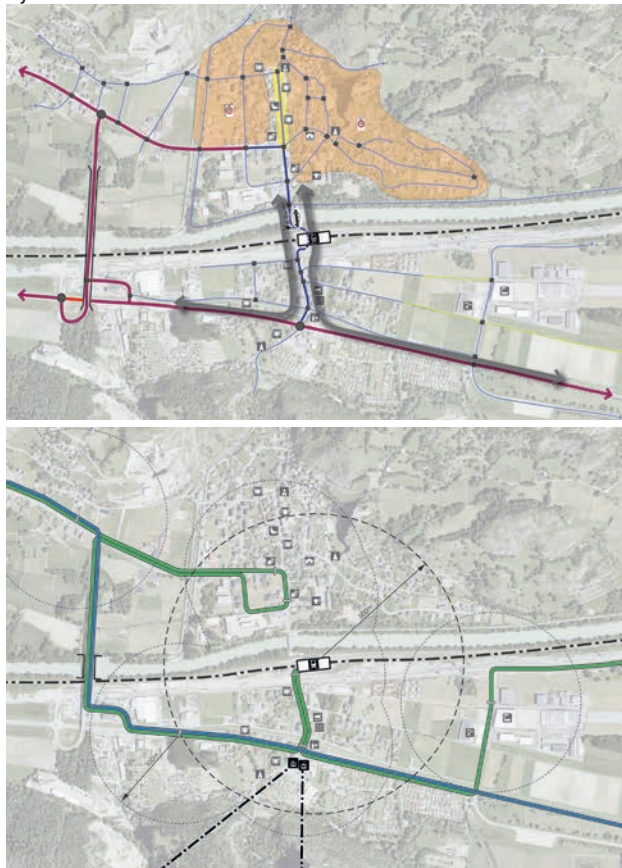
3.4 Entwicklung des Gesamtverkehrs

Dem Rahmenplan 1.0 liegt ein Erschliessungs-konzept zugrunde, welches zum Ziel hat, die Qualitäten der Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden und die Qualitäten der öffentlichen Räume zu verbessern.

Dieses vom Team vorgeschlagene Erschliessungs-konzept für den motorisierten Verkehr lehnt sich u.a. an die Strategie der Agglomeration Brig-Visp-Naters und des iKRP an. Das Erschliessungskonzept entwickelt sich schrittweise mit den sich verändernden Rahmenbedingungen. Ziel ist es, durch die Änderung der Erschliessungsprinzipien, die Mobilität nachhaltiger zu gestalten.

- Eine aktive Mobilität soll insb. im Kern des Siedlungsgebietes (also Bahnhofstrasse) stattfinden.
- Mit der Roten Meile (entlang der Rhone und auf dem GERA) soll ein attraktiver Fuss- und Veloverkehrsweg zur Verfügung stehen.
- Die Effizienz des ÖV-Systems soll mit Haltestellen in den wichtigen Zentralitäten (Bahnhofplatz, Turtigplatz, Bahnhofplatz Nord, usw.) gesteigert werden.
- Der Autoverkehr soll via grosse Brücke umgeleitet werden, was zu einer Beruhigung der Innerortsstrassen führt und eine Neugestaltung der Strassen ermöglicht.

System heute



Heute verkehren alle Verkehrsmittel durch die Bahnhofstrasse. Die Bahnhofstrasse ist trotz der grossen Brücke Gesch der

Hauptzugang von und nach Raron. Die Erschliessung der Industrie erfolgt nicht über Turtig. Das ÖV-System (Bus) erschliesst zwar wichtige Orte Rarons, hat aber ein grosses Verbesserungspotential. Die Buslinien erschliessen die Ortsteile Dorf und Turtig mit einem Umweg via grosse Brücke. Eine direktere Linienführung wäre für den Benutzer attraktiver. Eine Verkehrsberuhigung existiert nur in Raron Dorf.

Mögliches System nach Eröffnung der Autobahn 2026

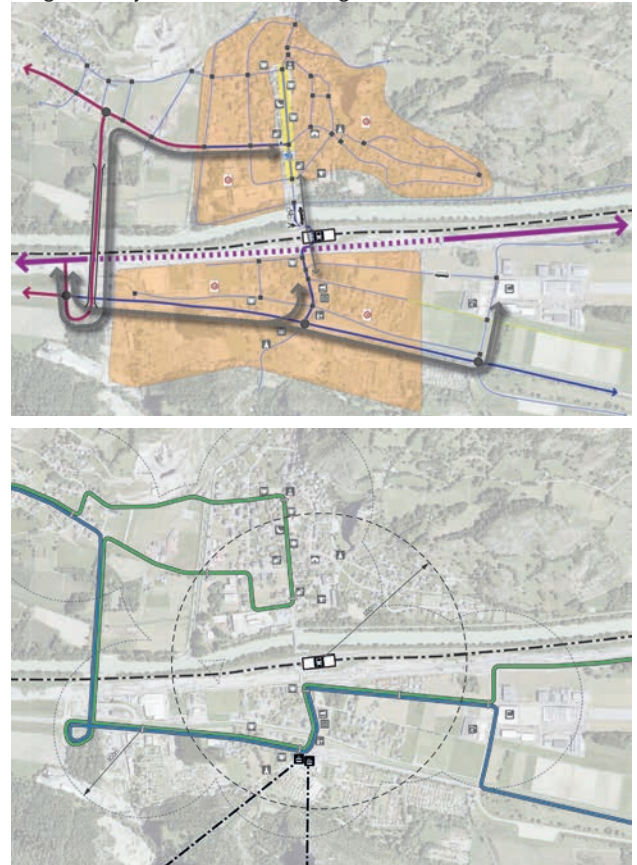


Abbildung 23: Vorschlag Verkehrssystem 2026

Mit der Eröffnung der Autobahn bieten sich für Raron viele Möglichkeiten der verkehrlichen Optimierung und strassenräumlichen Qualitätssteigerung, auch wenn diese heute möglicherweise noch nicht gesehen werden. Durch den Vollanschluss kann das Strassensystem in einen klarer organisiert werden und entlastet andere Achsen, wie die Bahnhofstrasse. Auch der Bahnhof ist mittlerweile umgebaut und attraktiver. Folgende Möglichkeiten bestehen:

- Die Begegnungszone Bahnhofstrasse kann aufgewertet werden
- Ebenso wie in Raron ist eine Zone 30 in Turtig möglich
- Die Erschliessung der Industrie kann deutlich verbessert werden (siehe auch Abschnitt Basperstrasse
- Eine Anpassung des Busnetzes ist möglich. Überlegungen bzgl. Linienführungen und Anschlüsse müssen noch vertieft werden.

Daher wurde die Entwicklung der Basperstrasse und die Erschliessung der Industrie vertieft betrachtet. Insbesondere wurden dabei die möglichen Entwicklungsschritte und deren Rahmenbedingungen überprüft.

System heute



Abbildung 27: Basperstrasse Industrie 2021

Aufgrund des Baus der Autobahn A9 existiert die westliche Baspersstrasse derzeit nicht. Die Industrie ist nur über die östliche Baspersstrasse und die Strasse nach St. German zu erreichen. Ebenso ist das Wenden der Fahrzeuge derzeit schwierig.

Zielbild (2030/35)

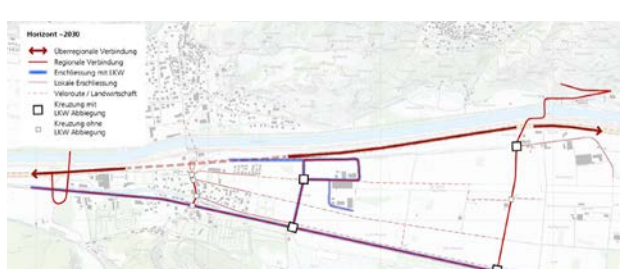
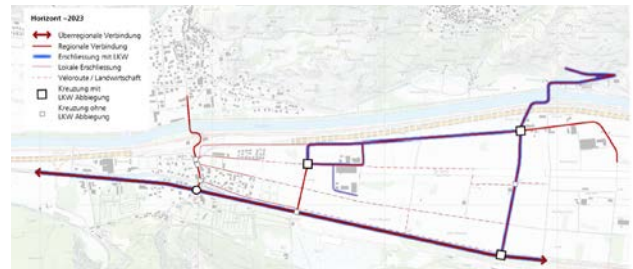


Abbildung 28: Zielbild der Basperstrasse/Erschliessung Industrie

Das im Workshop formulierte Zielbild geht von einer Haupterschliessung der Industrie über ausgebauten Knoten der Kantonsstrasse Tg aus. Die Basperstrasse ist zwar Teil der Erschliessung aber nur auf einem kleinen Abschnitt und teilweise nur als Erschliessung der zentrale Ost und der SABA des GERA.

Zwischenschnitt 1: ~2023



Die Überlegungen ergaben, dass die Basperstrasse im Bereich des Bahnhofplatzes trotzdem zunächst als MIV-Verbindung gebaut werden muss – wie bisher vorgesehen. Der Grund ist, dass das Industrieareal besser als heute von Raron und Turtig erreichbar sein muss. Die Erreichbarkeit via Kantonsstrasse T9 ist, bis zur massiven Entlastung durch die Autobahneröffnung, nicht befriedigend. Gegenüber dem heutigen Projekt wird jedoch die Trassierung der Kurve nördlich der Industrie verändert. Sie braucht nun weniger Platz und gibt keine falschen Anreize bezüglich der zu fahrenden Geschwindigkeit.

Zwischenschritt 2: ~2026



Mit der Eröffnung der Autobahn, kann das Industriegebiet für den Autoverkehr von der Kantonsstrasse Tg erschlossen werden (aufgrund der gesunkenen Verkehrszahlen ist das Linksabiegen einfacher), der LKW-Verkehr weiterhin über die alte Basperstrasse von Osten her. Die neue Basperstrasse auf dem Gera kann für den Fuss- und Veloverkehr (und evtl. Bus) reserviert werden.

Zwischenschritt 3: ~2028-30



Wenn der Konten Industriestrasse/ Kantonsstrasse T9 umgebaut ist, kann der gesamte Verkehr zum Industriegebiet über die Kantonsstrasse T9 abgewickelt werden. Das Team schlägt vor, die alte Basperstrasse im Osten wie geplant abzubauen und nicht zu ersetzen. Die zu bauenden Wege sind Landwirtschaftswege, die zur Erschliessung der Parzellen genutzt werden können.



Die Verbindung St. German – Raron

Mit der vom Team vorgeschlagenen Verkehrsführung würde die Verbindung zwischen St. German und Raron/Turtig über die Kantonstrasse Tg erfolgen. Dies ist heute aufgrund der Verkehrsbelastung der Kantonstrasse Tg schwer vorstellbar und stellt einen Umweg dar. Das Team hat daher die unterschiedlichen Weglängen untersucht.



Mit der Reduktion des Verkehrs auf der Kantonstrasse Tg wird sich die Fahrzeit auf dieser Route von heute 12-13 auf 10 min reduzieren. Seitens des Teams wird diese Fahrzeit als vertretbar bewertet. Eine gemeindeinterne Verbindung beider Ortsteile würde den Autoverkehr sowohl nördlich als auch südlich der Rhone in die Bereiche bringen, die man mit diesem Konzept eigentlich beruhigen möchte. Eine Gemeindestrasse parallel zur entlasteten Kantonstrasse Tg zu behalten, ist aufgrund der geringen Zeitersparnis (2 Minuten) aus Sicht des Teams nicht vertretbar. Ebenso ist mit einer Öffnung der Basperstrasse auch damit zu rechnen, dass diese Verbindung vom Schwerverkehr genutzt werden könnte.

- Der schnellste und direkteste Weg wäre die Rhonedammstrasse, die aber nach den heutigen Plänen der Rhonekorrektur nicht mehr als Strasse benutzbar sein wird.
- Die heutige Basperstrasse wäre ebenfalls eine schnelle Verbindung allerdings nur unter der Voraussetzung, dass die Rhonequerung für Autos befahrbar bleibt.

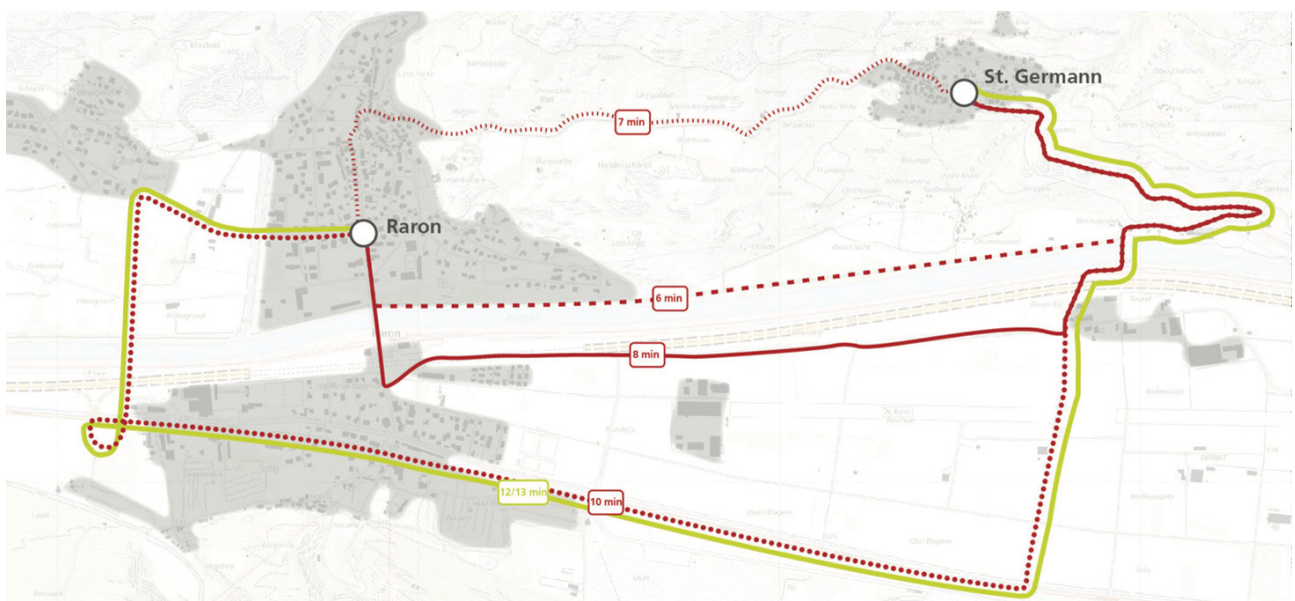


Abbildung 29: Übersicht Fahrzeiten St. German – Raron (Dorf)

4 Vorschläge für Umsetzung und Massnahmen aus Sicht des Teams

Die Vision zeigt auf, wie sich Raron bis 2030/35 entwickeln könnte. Ob es sich so entwickelt, ist aber noch Gegenstand von zahlreichen Diskussionen, Prüfungen und Entscheidungen. Für die Umsetzung des Rahmenplans hat das Team Vorschläge für die zeitliche Abfolge und Einteilung der Einzelprojekte in Massnahmenbündel gemacht.

4.1 Massnahmenbündel

Die Aufteilung in sinnvolle Massnahmenbündel erfolgte einerseits aufgrund der zeitlichen Zusammenhänge sowie aufgrund der Projektverantwortung. Ziel ist es, einzelne Projekte in möglichst zusammenhängende Bündel zu gliedern, um den Koordinationsaufwand möglichst gering zu halten. Die Massnahmenbündel sind von Nord nach Süd geordnet.

I Bahnhofstrasse Nord und Bahnhofplatz Nord

Die Umgestaltung der Bahnhofstrasse Nord und des nördlichen Bahnhofplatzes («Bietschplatz») sollte zusammenhängend geplant werden, auch wenn die Umsetzung in Etappen erfolgen kann. Mit einzubeziehen sind Entwicklungen der Schule und der angrenzenden Grundstücke

- Massnahmen: 1 und 2 (und 3)

- Verantwortlichkeit: Kanton
- Zu koordinieren mit: II

II Neue Rhonequerung und Umbau der Unterführung

Die neue Rhonequerung ist als integraler Baustein mit der Umgestaltung der Unterführung zu planen. Die Langfristoption einer möglichen MIV- und ÖV-Brücke ist dabei unbedingt mit in die Überlegungen mit einzubeziehen. Ebenso die Gestaltung und Höhenlage des Bahnhofplatzes. Der Fokus liegt auf der kurzfristigen Realisierung einer LV-Verbindung.

- Massnahmen: 4, 6 (und 5)
- Verantwortlichkeit: Kanton
- Zu koordinieren mit: I und II

III Umgestaltung Bahnhofplatz

Die Umgestaltung des Bahnhofplatzes ist eines der Schlüsselprojekte, da sie in Etappen geschehen muss und mit allen Beteiligten zu koordinieren ist. Mit einzubeziehen ist die Frage der Seilbahnstation und eine allfällige bauliche Entwicklung rund um den Bahnhof.

- Massnahmen: 8 (9 und 21)
- Verantwortlichkeit: SBB, Kanton, Gemeinde
- Zu koordinieren mit: II und V

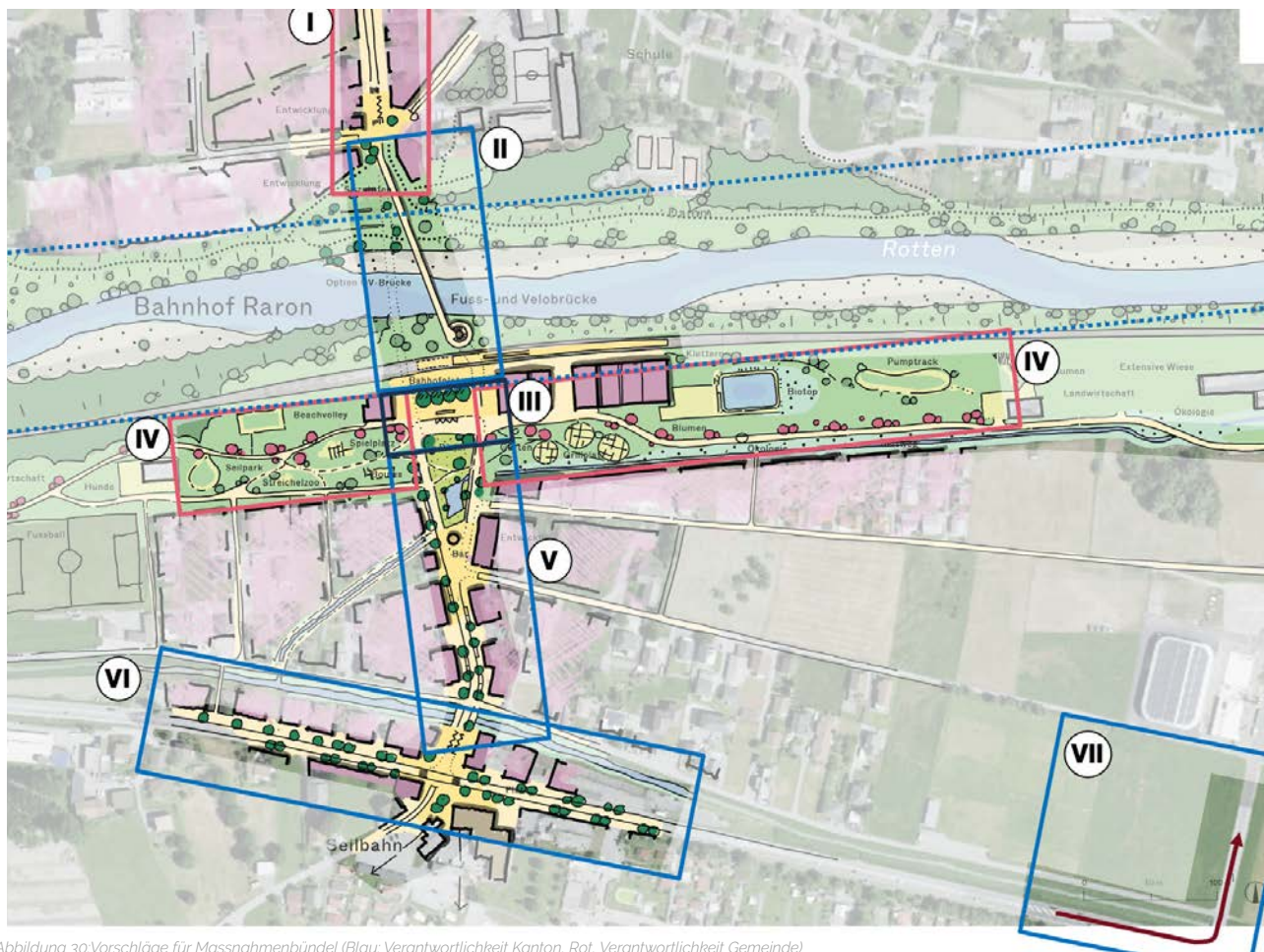


Abbildung 30: Vorschläge für Massnahmenbündel (Blau: Verantwortlichkeit Kanton, Rot: Verantwortlichkeit Gemeinde)



IV Gestaltung GERA

Die Gestaltung des GERA ist ab 2023 möglich und relativ unabhängig. Voraussetzung ist die Klärung über den Verlauf der Roten Meile/Basperstrasse (14, 19) und dem Sportweg Dienststelle16). Die Gestaltung sollte in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung erfolgen

- Massnahmen: 14-19
- Verantwortlichkeit: Gemeinde (Vorarbeiten: Kanton)
- Zu koordinieren mit: V

V Umgestaltung Bahnhofstrasse Süd und Bahnhofpark

Die Bahnhofstrasse in Turtig ist als ein Projekt von der Kreuzung mit der Kantonsstrasse T9 bis zum Bahnhofplatz zu erarbeiten, auch wenn die Ausführung in Etappen geschehen kann und muss. Zu beachten sind die Höhenlagen rund um den GERA und den Bahnhofplatz. Ebenso ist zu prüfen, welche Entwicklungen in den angrenzenden Grundstücken geplant oder wünschenswert wären

- Massnahmen: 10-12 (inkl. 21)
- Verantwortlichkeit: Kanton (Gemeinde)
- Zu koordinieren mit: III und VI

VI Umgestaltung Ortsdurchfahrt und Knoten Kantonsstrasse T9

Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt der Kantonsstrasse T9 ist im Zuge der Eröffnung der Autobahn A9 möglichst bald anzugehen

- Massnahmen: 13
- Verantwortlichkeit: Kanton (Zusammenarbeit mit Gemeinde für Gestaltung Kreuzung/Platz)
- Zu koordinieren mit: V, evtl. VII

VII Erschliessung Industrie und Basperstrasse

Das bestehende Projekt der Basperstrasse ist anzupassen und der Umbau des Knotens Industriestrasse/Kantonsstrasse T9 möglichst bald anzugehen. Ebenso sind Möglichkeiten der Führung der Busse zwischen Industrie und Turtig zu prüfen.

- Massnahmen: 19, Knoten Industriestrasse, weiterer Verlauf

der Basperstrasse nach Osten, Busnetz (alle keine Nummer,)

- Verantwortlichkeit: Kanton (Zusammenarbeit mit Gemeinde für Erschliessung Industrier)
- Zu koordinieren mit: IV und VIII

VIII Optimierung des Busnetzes (nicht im Plan verzeichnet)

Die Vorschläge des Teams zur optimierten Führung der Busse sind zu verifizieren und weiterzubearbeiten - voraussichtlich im Rahmen des Agglomerationsprojektes des interkommunalen Richtplans oder einer spezifischen Studie.

- Massnahmen: Busnetz
- Verantwortlichkeit: Kanton (Zusammenarbeit mit Gemeinde bezüglich Benutzbarkeit Strassen)
- Zu koordinieren mit: V und VIII

4.2 Zeitliche Abfolge und Priorisierungen

Die zeitliche Abfolge und die Priorisierung der Massnahmen orientiert sich an den in Abschnitt 2.5 erläuterten Meilensteinen: Der Eröffnung der Autobahn A9 sowie der Umsetzung der Rhonekorrektur. Ziel sollte es sein, so bald wie möglich nach der Eröffnung der Autobahn A9 die verkehrlichen Veränderungen für Raron zu nutzen. Dies bedeutet, möglichst sofort mit einigen Planungen zu beginnen:

- Am zeitkritischsten sind die Planungen für die flankierenden Massnahmen zur Eröffnung der Autobahn A9 (Ortsdurchfahrt Kantonsstrasse T9, Knoten Industriestrasse). Hier ist damit zu rechnen, dass diese nicht zur Eröffnung fertig werden. Trotzdem ist mit den Planungen unverzüglich zu beginnen und Übergangslösungen zu erarbeiten.
- Ebenso kann mit der Gestaltung des GERA unabhängig von den anderen Arbeiten bereits 2023 begonnen werden.

Der Zeitplan macht auch deutlich, dass die heutige Rhonequerung noch einige Zeit bestehen bleiben kann. Trotzdem sollte mit der Planung der neuen Brücke baldmöglichst begonnen werden, da hier bis zu einer Realisierung mit einem Zeitraum von 8-10 Jahren zu rechnen ist.

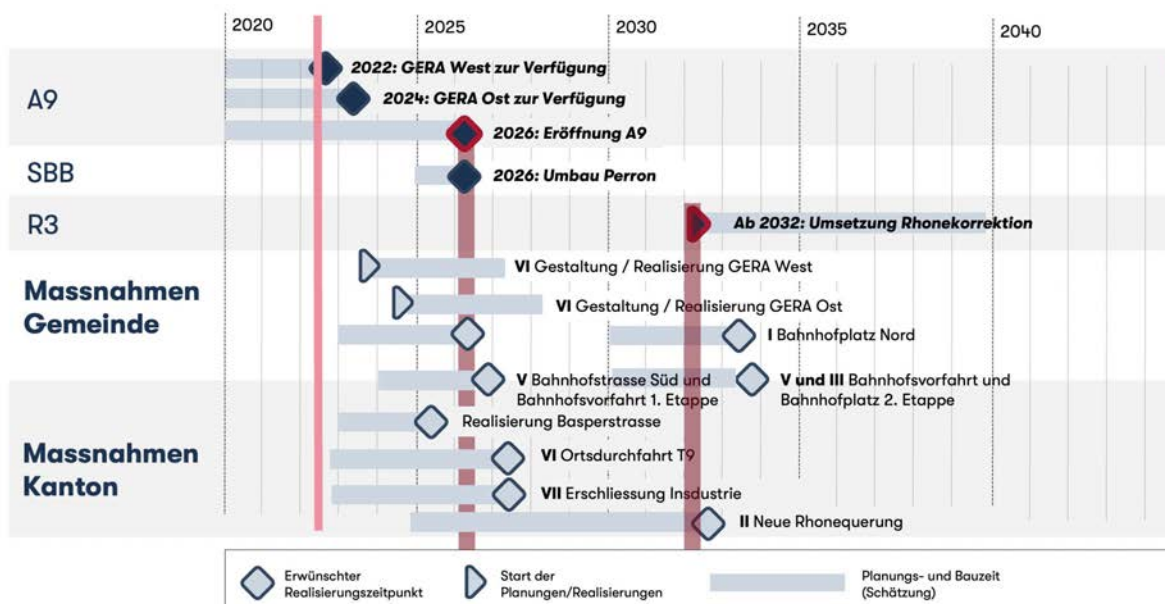


Abbildung 31 (Entwurf): Möglicher Zeitplan



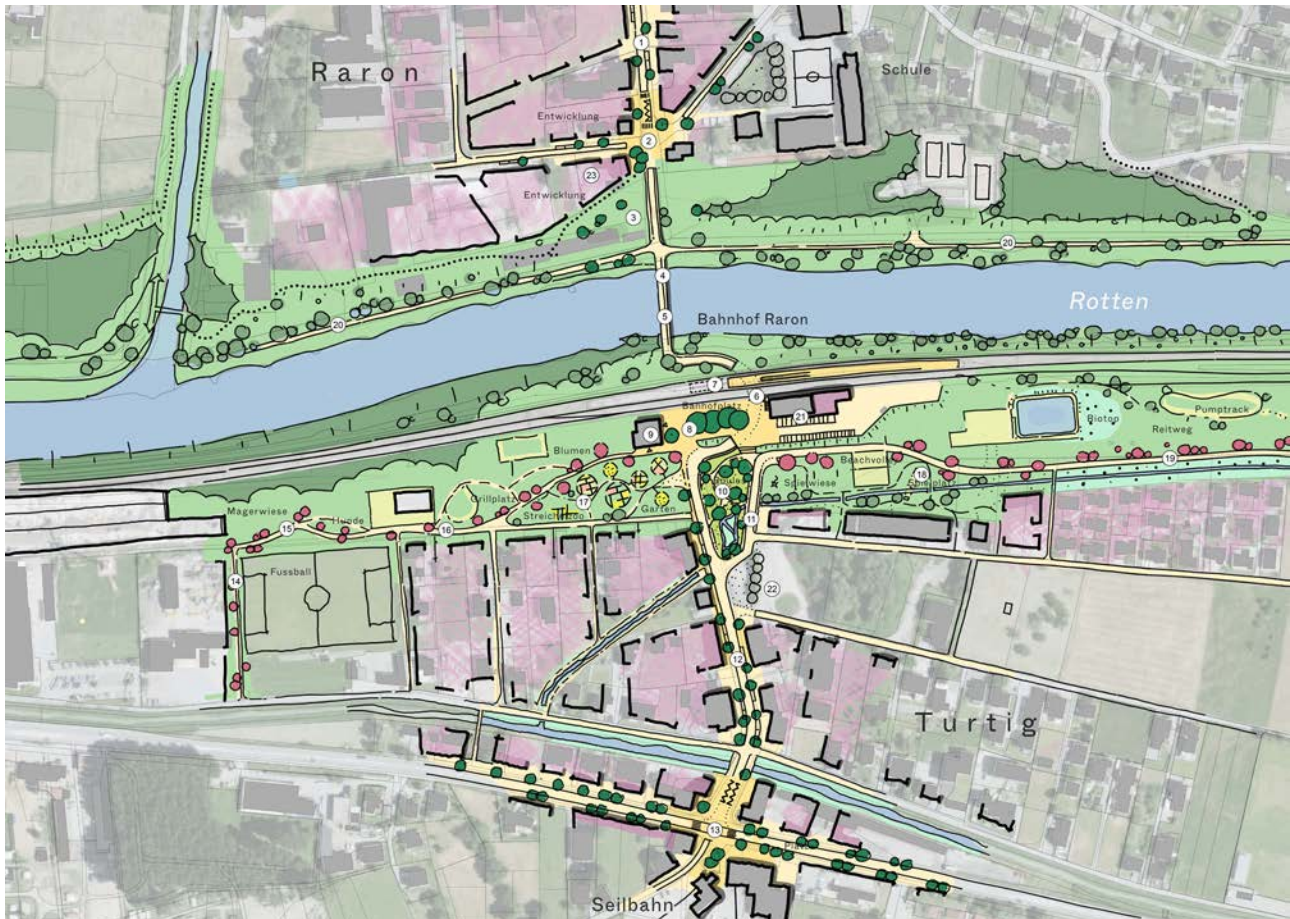


Abbildung 32: Möglicher Zustand 2028 mit bestehender Rhonebrücke

Zwischenzustände

Vor allem rund um den Bahnhofplatz ist mit Zwischenzuständen zu planen. Der Bahnhofplatz kann erst sein vorgesehenes Höhenniveau erreichen, wenn die Unterführung umgebaut wird. Daher ist hier eine Zwischenetappe einzuplanen. Diese betrifft neben dem Bahnhofplatz (8), die Führung der Basperstrasse (19) und die Bahnhofsvorfahrt (11)

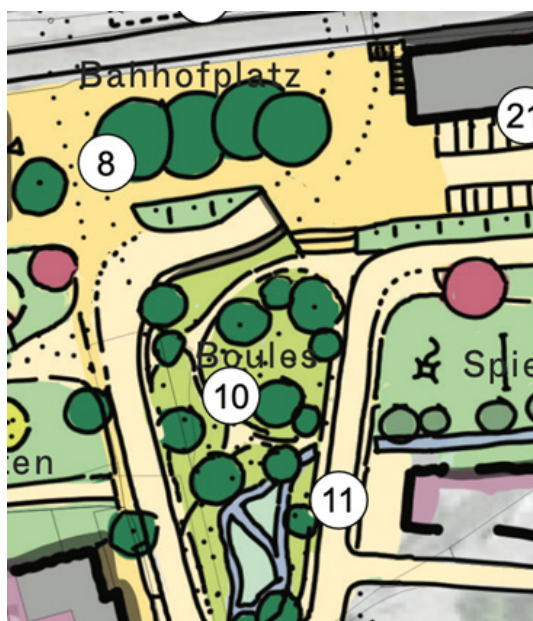


Abbildung 33: Möglicher Zustand Bahnhofplatz 2028, Vorfahrt im Gegenverkehr, Bus-/MIV im Einbahnregime

Die zeitliche Übersicht (Abbildung 32) zeigt, dass ein Grossteil der Massnahmen unabhängig von der Realisierung der neuen Rhonequerung erstellt werden kann. Dies könnte auch dazu führen, dass die Frage der Rhonequerung für den Autoverkehr im Rahmen der neuen Rahmenbedingungen 2028/30 neu diskutiert werden sollte.

4.3 Offene Fragen

Innerhalb der Testplanung gibt es noch offene Punkte technischer Natur, welche innerhalb der Projekte zu klären und mit dem Rahmenplan abgestimmt werden müssen. Die Akteure sind sich mehrheitlich einig. In dem folgenden Kapitel werden diese festgehalten.

SBB-Mittelperron (07)

Die geplante Position des Mittelperrons aus dem aktuellen Vorprojekt funktioniert mit den geplanten Aufgängen zum Mittelperron aus dem Rahmenplan. Es wäre jedoch optimal, wenn die Position des Mittelperrons nochmals überprüft werden kann, ob eine Verschiebung in Richtung Westen möglich wäre.

Weiter müssen die Zuständigkeiten bezüglich Unterhalts der Infrastruktur der heutigen Unterführung zwischen der Gemeinde und der SBB geklärt werden.

Bahnhofplatz (08)

Je nach Linienführung der Basperstrasse muss der Bahnhofplatz auf das Niveau der Basperstrasse abgesenkt werden. Da in der



Linienführung noch keine Einigung getroffen werden konnte, ist dieser Punkt noch offen.

Bahnhofsgebäude SBB (21)

Das Bahnhofsgebäude der SBB ist im Inventar der schützenswerten Bauten und Anlagen der SBB (ISBA) als erhaltenswertes Denkmal von lokaler Bedeutung erfasst. Aus der aktuellen Planung der SBB geht hervor, dass im Bahnhofsgebäude bis 2035 Elemente der Bahninfrastruktur installiert sind und kann entsprechend nicht abgerissen werden. Die Frage zur weiteren Nutzung und Gestaltung des Gebäudes ist offen.

Seilbahn Talstation (09)

Die Autobahn Ag ist einverstanden, dass die Parzelle 5265 an die Gemeinde Raron oder Eischoll verkauft wird. Welche Gemeinde Inhaber der Parzelle werden soll, ist noch offen. Ein konkretes Projekt ist noch zu erarbeiten.

Rote Meile Gera West (14)

Die Linienführung der Roten Meile im Westen muss überarbeitet werden. Einerseits, weil die Linienführung eine Magerwiese-Fläche des GERA betrifft, andererseits, weil die Linienführung über den Parkplatz der heutigen «Jabil Produktion GmbH» führt.

Brücke Bietschi

Die Brücke über den Bach «Bietschi» ist Bestand und wird durch das Projekt 3. Rhonekorrektur verschoben und ersetzt. Es stellt sich die Frage, ob die heutige MIV-Brücke (5) eingesetzt werden könnte. Diese Brücke ist Denkmal geschützt.

SBB-Unterführung (06)

Der geplante spiralförmige Anschluss an die Personenunterführung tangiert mit einem Durchmesser von 10m den Gewässerraum um weniger als 1m. Seitens Projekt 3. Rhonekorrektur muss diese Situation bewilligt werden.

Schulhausprojekt

Für die neue Rhonequerung mittels Fuss- und Velobrücke (04) muss der notwendige Raum gesichert werden. Hierfür ist der geplante Wettbewerb für die Erweiterung der Schule anzupassen. Das Projekt ist ausserhalb des Projektperimeters raronplus. Aus diesem Grund wird dies nicht im Rahmenplan 1.0 dargestellt. Die Koordination mit dem Schulhausprojekt wird nicht im Rahmen dieses Auftrags koordiniert.

4.4 Finanzierung

Die Erarbeitung der Kosten und Klärung der Finanzierung wurde im Verfahren Rahmenplan raronplus, nicht erarbeitet, da die aktuelle Planungstiefe eine zu grosse Ungenauigkeit ausweist. Die Finanzierung der Einzelprojekte obliegt dem jeweiligen Bauherrn und dessen Partnern.

Im Programm Agglomeration Generation 5 können eine der Einzelprojekte als Massnahme eingegeben werden. Dies setzt voraus, dass das jeweilige Einzelprojekt als Vorprojekt vorliegt. (Eingabe 2025)



5 Einordnung des Begleitgremiums, Empfehlungen und weiteres Vorgehen

5.1 Würdigung der Arbeiten des Teams

Die Arbeit des Teams wurde anlässlich der Schlusspräsentation am 22.06.2022 explizit gewürdigt. Mit dem vorliegenden Konzept (Kap. 3 und 4) wurden tragfähige und nachhaltige Lösungen für die Entwicklung Rarons entwickelt, die das Begleitgremium mit kleinen Ausnahmen als Rahmenplan für die zukünftige Entwicklung Rarons anerkennt.

Herauszustellen sind die Überlegungen zur grundsätzlichen Entwicklung der Gemeinde, die Klärung der verkehrlichen Veränderungen, die mit der Eröffnung der Autobahn Ag auf die Gemeinde zukommen werden und die umsichtige Prüfung möglicher Varianten für eine neue Rhonequerung sowie der Argumentation der gewählten und verworfenen Optionen.

Das vorliegende Gesamtkonzept und die vertiefenden Darstellungen stellen einerseits eine wertvolle Grundlage für die weiteren Schritte dar und zeigen andererseits anschaulich auf, welche Qualitäten Raron in 10-15 Jahren entwickeln kann.

Das Begleitgremium dankt dem Entwurfsteam für die geleistete Arbeit.

5.2 Gemeinsam getragene Eckpunkte der Entwicklung

Das Begleitgremium unterstützt grundsätzlich die im Rahmenplan dargestellten Entwicklungen. Herauszuheben sind folgende Schlüsselemente, die unter den beteiligten Akteuren als konsolidiert angesehen werden können:

- Neugestaltung der Bahnhofstrasse Nord und Süd zu einem verkehrsberuhigten und attraktiven Strassenraum nach Eröffnung der Autobahn Ag
- Planung und Realisierung einer neuen Fuss- und Velobrücke über die Rhone inkl. der Nutzung und Umgestaltung der bestehenden Unterführung spätestens bis zum Beginn der Bauarbeiten der dritten Rhonekorrektur.
- Bau der Basperstrasse als hochwertige Fuss- und Veloverbindung in Ost-West-Richtung, die zusätzlich zum Betrieb und Unterhalt der technischen Einrichtungen des GERA von Osten befahren werden kann.
- Entwicklung und Gestaltung des Freiraums auf dem GERA zwischen beiden Betriebszentralen in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung Rarons
- Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Kantonsstrasse Tg nach Eröffnung der Autobahn Ag
- Realisierung der Erschliessung der Industriezone Turtig via Knoten Kantonsstrasse Tg - dafür Ausbau der Basperstrasse ab Industrie nach Osten als landwirtschaftlichen Weg im Rahmen der Gesamtmelioration (GM VBR).
- Umgestaltung des Bahnhofplatzes in Turtig zu einem attraktiven Mobilitätshub und Neugestaltung eines Bahnhofplatz Nord am zukünftigen Kopf der neuen Brücke
- Optimierung der Linienführung der Busse mit direkter Anbindung der Industrie

- Realisierung einer sicheren und attraktiven Veloverkehrsverbindung nach Visp

Zusätzlich dazu werden folgende Massnahmen als (langfristige) Optionen anerkannt:

- Entwicklung des Grundstücks der SBB-Immobilien am Bahnhof und Prüfung der Integration zentraler Einrichtungen der Gemeinde (Bspw. Hausarzt, Gemeindebüro, Alterswohnen, Café, etc.).
- Projektierung einer MIV- und ÖV-Brücke auf der Achse der Bahnhofstrasse, vorbehaltlich ihrer Finanzierbarkeit und einer positiven Entscheidung des Grossrats.
- Prüfung der Verlegung der Talstationen der Luftseilbahn Eischoll beim Standort des ehemaligen Bahnhofsbuffets mit der Option einer langfristigen Einbindung der Luftseilbahn Unterbach.

5.3 Dokumentation zu prüfender Punkte und offener Fragen

Bei folgenden Punkten besteht aus Sicht des Begleitgremiums noch weiterer Klärungsbedarf – entweder aufgrund noch offener Fragen oder aufgrund divergierender Haltungen zwischen den beteiligten Akteuren

Basperstrasse / Bahnhofplatz

Ziel ist es, den Bahnhofplatz auf das Niveau der Bahnhofstrasse abzusenken. Da dies aber erst möglich ist, wenn die bestehende Unterführung gekürzt wird, muss ein provisorischer Anschluss der Basperstrasse zwischen der SABA und dem Bahnhofplatz erstellt werden. Hierfür bestehen zwei Möglichkeiten:

- Führung der Basperstrasse auf den bestehenden Bahnhofplatz östlich der heute bestehenden Parkplätze.
- Führung der Basperstrasse direkt südlich der Parkplätze auf dem Bahnhofplatz auf dem Niveau der Bahnhofstrasse und über die zukünftig geplante Bahnhofsvorfahrt (Element Nr. 11, Abbildung 3237: Möglicher Zustand 2028, Vorfahrt im Gegenverkehr, Bus/MIV im Einbahnregime)

Aufgrund der teilweise hohen Böschung, die aus der zweiten Option resultieren würde, tendiert das Begleitgremium zu Möglichkeit 1. Hierfür ist aber einerseits die Einwilligung seitens SBB notwendig, da die SBB Eigentümerin des Bahnhofplatzes ist, andererseits muss noch geprüft werden, ob der grosse Höhenunterschied zwischen SABA und Bahnhofplatz auf so kurzer Wegstrecke überwunden werden kann. Seitens Autobahn Ag wird die Basperstrasse zum technischen Lokal sowie zum SABA definitiv erstellt und die Linienführung zwischen SABA und Bahnhofstrasse von den Beteiligten weiter geprüft.

Rhonedammstrasse

Die Gemeinde Raron möchte die heutige Situation beibehalten und eine gemeinsame Nutzung der Rhonedammstrasse durch Fuss-, Velo- und Autoverkehr ermöglichen.



Wenn auf eine MIV-Brücke sowie auf die Verbindung via Basperstrasse verzichtet wird, sollte weiterhin die Möglichkeit einer Erschliessung für den Autoverkehr auf der nördlichen Seite bestehen. Die Dienststelle Naturgefahren hält fest, dass das generelle Projekt der Rhonekorrektur eine Verlegung der Rhonedammstrasse in Richtung Hang vorsieht und diese auch wie im heutigen Zustand asphaltiert werden soll. Zwar ist die Rhonedammstrasse zukünftig als Teil des Velowegs R1 vordergründig für den Veloverkehr vorgesehen, jedoch ist eine Mischnutzung mit Autoverkehr grundsätzlich denkbar und möglich. In diesem Fall wäre aber dafür zu sorgen, dass Velofahrende aufgrund der engen Platzverhältnisse nicht durch den Autoverkehr gefährdet werden. Ebenso ist damit zu rechnen, dass die Rhonedammstrasse wie heute an Sonn- und Feiertagen für den Autoverkehr gesperrt werden muss.

Kiss & Ride / Park & Ride

Die Gemeinde Raron fordert ausreichende Kapazitäten für Park & Ride sowie Kiss & Ride Plätze am heutigen südlichen Bahnhofplatz. Auf dem neu zu erstellenden Bahnhofplatz Nord (2) sollen ebenfalls Kiss & Ride Plätze zur Verfügung gestellt werden, um mobilitätseingeschränkten Personen und Bewohnenden von weiter entfernt liegenden Ortsteilen einen Zugang zur Bahn zu ermöglichen. Auf beiden Bahnhofplätzen sollen vor allem auch ausreichend Veloabstellplätze bereitgestellt werden.

Abgang (Spindel) der Fuss- und Velobrücke in die Unterführung

Bei der weiteren Planung der Fuss- und Velobrücke (4) ist zu beachten, dass der zu erstellende Turm für die Rampe kein hydraulisches Hindernis darstellt. Erste grobe Abklärungen haben ergeben, dass dies grundsätzlich möglich ist, jedoch möglicherweise eine Reduktion des Durchmessers der Spindel erfordert. Um möglichst viel Raum für das Bauwerk zu erhalten, ist eine Reduktion der Interessenlinie seitens SBB von 5m auf 4.20 denkbar, weil das Bauwerk ein integraler Teil des Perronzugangs ist.

Verschiebung des Perrons nach Westen

Die Idee des Teams, den verkürzten Perron des Bahnhofs nach Westen zu verschieben (mehr in Richtung Osten zu kürzen, dafür im Westen weniger) konnte noch nicht bestätigt werden. Nach Haltung der SBB ist dies nicht möglich. Hierzu werden weitere Klärungsgespräche geführt.

5.4 Ergebnisse des Verfahrens und bereits bekannte Folgeprojekte

Durch das Verfahren Rahmenplanung raronplus konnte nicht nur eine gemeinsam getragene Entwicklungsrichtung entwickelt werden. Während dem Verfahren konnten ebenfalls schon konkrete Massnahmen durchgeführt und verabschiedet werden, die wichtige Meilensteine einer Umsetzung des Konzepts sichern.

Dienststelle für Nationalstrassenbau (Ag):

- Im laufenden Verfahren konnte erreicht werden, dass der gedeckter Einschnitt vor der Auffüllung von Erde flächendeckend zwischen den Betriebszentralen Ost und West mit einer wurzelbeständigen Abdichtung versehen wurde. Dieser ermöglicht das flexible Pflanzen von Bäumen bei der kommenden Gestaltung.

- Die Linienführung und Nutzung der Basperstrasse konnte im Laufe des Verfahrens geklärt werden. Der Verlauf des Bauprojekts wurde bis auf den Abschnitt zwischen SABA und Bahnhofstrasse bestätigt, sodass diese gebaut werden kann. Für den Bau des Abschnitts zwischen SABA und Bahnhofstrasse sind die Mittel gesichert. Der Strassenverlauf ist zeitnah zu klären. Durch die Erschliessung der Industrie via Kantonsstrasse Tg kann die Basperstrasse im Bereich des GERA zukünftig als «Rote Meile» genutzt werden. Im Bereich der Industrie und Richtung Osten wurde das Projekt vereinfacht und in seinen Ausmassen reduziert.
- Als möglicher zukünftiger Standort für die Talstation Luftseilbahnen am Bahnhof konnte das ehemalige Bahnhofbuffet gesichert werden. Die Dienststelle ist grundsätzlich bereit, diese Liegenschaft zu verkaufen.
- Durch die Begehung des GERA mit der Bevölkerung im Rahmen der zweiten Bevölkerungsveranstaltung konnte die Dienststelle, wie auch die Begleitgruppe der Bevölkerung das Projekt näherbringen.

Dienststelle Mobilität

- Die Dienststelle für Mobilität (DfM) hat bereits während des Verfahrens die vollumfängliche Finanzierung der Projektierung und Realisierung einer attraktiven Fuss- und Velobrücke über die Rhone zugesagt.
- Zur Umsetzung des Rahmenplans auf dem kantonalen Strassennetz wird die DfM einen Wettbewerb zur Umgestaltung der Bahnhofstrasse (zwischen Brückenmoosstrasse und Bahnhofplatz Nord sowie zwischen Bahnhofplatz Süd und Kantonsstrasse Tg) und der Ortsdurchfahrt der Kantonsstrasse Tg durchführen. Die Bahnhofstrasse wird auf Basis der Wettbewerbsergebnisse auf Kosten des Kantons saniert und zur Gemeindestrasse abklassiert.
- Ebenso hat die DfM zugesagt, die Erschliessung der Industrie Turtig über einen neuen Knoten an der Kantonsstrasse Tg zu projektieren und so bald wie möglich nach Eröffnung der Autobahn Ag umzusetzen.

Gemeinde:

- Der Gemeinderat hat bereits Gelder gesprochen, mit denen ein kooperativer Planungsprozess zur Gestaltung des GERA durchgeführt werden kann. Ziel dieses Prozesses ist es, die in der zweiten Bevölkerungsveranstaltung begonnene Ideenfindung gemeinsam mit der Bevölkerung in ein konkretes Konzept zu überführen.
- Der Wettbewerb zur Schulhauserweiterung ist auf die Erkenntnisse des Verfahrens raronplus angepasst. Gleichzeitig ist Gemeinde bestrebt, durch den Erwerb der Liegenschaft Droger ihren Handlungsspielraum zu erweitern.

Dienststelle Naturgefahren/R3

- Die Dienststelle hat die Ergebnisse des Planungsverfahrens in ihre Planungen zur Umsetzung der dritten Rhonekorrektur integriert. Insbesondere konnte geklärt werden, dass der Bau des Verbindungsturms zwischen Unterführung und neuer Brücke unter den vorher beschriebenen Bedingungen möglich ist.
- Ebenso konnte die zukünftige Linienführung und Ausgestaltung der Rhonedammstrasse geklärt werden. Diese wird wie heute asphaltiert und ermöglicht neben dem Radweg R1



eine flexible Nutzung.

- Die Idee des Teams, die bestehende Rhonebrücke als Velo- und Fussverkehrsbrücke über die ebenfalls aufgeweitete Mündung des Bietschbaches zu verwenden, wird weiter geprüft.

Agglomerationsprogramm und Interkom-munaler Richtplan

Die einzelnen Elemente des Rahmenplans raronplus werden sowohl im interkommunalen Richtplan Brig-Visp-Naters sowie im Agglomerationsprogramm der 5. Generation weiterverfolgt. Ziel ist es, die Massnahmen planerisch zu sichern und über das Agglomerationsprogramm teilweise zu finanzieren. Da die planerischen Arbeiten für beide Instrumente von den Büros des Planungsteams durchgeführt werden, ist der Wissenstransfer sichergestellt.

5.5 Empfehlungen

Das Begleitgremium empfiehlt, die Gesamtvision raronplus zu festigen und weiterzuverfolgen. Die einzelnen Projekte sollen durch die Projektverantwortlichen (siehe Abschnitt 4.1) in einer weiteren Phase vertieft und vorangetrieben werden. Hierzu dienen die Massnahmenblätter in Abschnitt 3.3 als Grundlage, die mit neuen Erkenntnissen ergänzt und erweitert werden. Es ist wichtig, die Bedürfnisse und Anforderungen an die Projekte seitens der Gemeinde in die Einzelprojekte einfließen zu lassen und diese auch zu kontrollieren.

Um die weitere Koordination der Projekte sicherzustellen, verpflichtet sich das Begleitgremium, sich dreimal pro Jahr in dieser Zusammensetzung auszutauschen.





6 Absichtserklärung Rahmenplan

Mit folgender Unterschrift wird bekräftigt, die unter Kapitel 3 beschriebene Vision raronplus weiter zu verfolgen und in die zukünftige Planung der jeweiligen Projekte zu integrieren.

Jörg Schwestermann
Vorsitzender Begleitgremium
Gemeinde Raron

.....

Reinhard Imboden
Gemeindepräsident Raron
Gemeinde Raron

.....

Anton Karlen
Adjunkt
Dienststelle für Mobilität (DFM)

.....

Martin Hutter
Dienstchef
Dienststelle für Nationalstrassenbau (DNSB)

.....

Derk Ottenkamp
Gruppenchef
Dienststelle für Naturgefahren (DNAGE)

.....

Régis Genoud
Strecken- und Knotenplaner
SBB Infrastruktur

.....

Mathieu Fumeaux
Teamleiter
SBB Immobilien

.....

Zur Kenntnisnahme

Tamar Hosennen
Geschäftsleitung
RW Oberwallis AG

.....



7 Anhänge



7.1 Schreiben Kanton Bahnhofstrasse, Kantonsstrasse T9 und Brücke



Departement für Mobilität,
Raumentwicklung und
Umwelt
CP 478, 1951 Sion



2022.4399

P.P. CH-1951
Sion

A-PRIORITY Poste CH SA

Gemeinde Raron
Herrn Reinhard Imboden
Gemeindepräsident
Postfach 53
3942 Raron



Unsere Ref. AK/VP/FR
Ihre Ref.

Datum - 6. JULI 2022

Eingang:	- 8. Juli 2022		
Geht an:	Reini	Jerg	
Kontrolliert:	hk	wz	
Bezahlt:			

Projekte in Raron:

Gestaltung Bahnhofstrasse Süd – Ortsdurchfahrt Turtig T9
Erschliessung der IZ Basper ab T9 - Langsamverkehrsbrücke

Sehr geehrter Herr Präsident
Werte Damen und Herren Gemeinderäte

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 22. Juni 22 in oben aufgeführter Angelegenheit und können Ihnen wie folgt antworten.

Der Dienststelle für Mobilität ist es ein Anliegen, die aufgeführten Projekte voranzutreiben. Sie hat deshalb entschieden, für die Gestaltung Bahnhofstrasse Süd und Ortsdurchfahrt Turtig ein Wettbewerb durchzuführen. Der Wettbewerb soll noch diesen Herbst in Auftrag gegeben werden. Ebenso werden die Planungsarbeiten für die Erschliessung der IZ Basper zeitnah in Auftrag gegeben. Mit diesem Zeitplan sollte es realistisch sein, mit den Bauarbeiten für diese Projekte ab Eröffnung des Autobahnteilstücks A9 / Vollanschluss Raron beginnen zu können.

Wie von unserem Vertreter in der Steuerungsgruppe informiert, wird sich die Gemeinde Raron an den Erstellungskosten für die Langsamverkehrsbrücke zwischen den Ortsteilen Raron und Turtig finanziell nicht beteiligen müssen. Der Kanton behält sich aber vor, im Rahmen des nächsten Agglomerationsprogramms eine Mitfinanzierung durch das Bundesamt für Raumentwicklung zu beantragen. Der Wettbewerb für die neue Brücke soll ebenfalls demnächst gestartet werden. Es ist unser Ziel, die Langsamverkehrsbrücke nicht nur rasch zu planen, sondern auch vor 2032 in Betrieb zu nehmen.

Wir hoffen Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben.

Freundliche Grüsse

Franz Ruppen
Staatsrat

Kopie an Vincent Pellissier, Dienstchef DFM, Rue des Creusets 5, 1950 Sitten
Silvio Summermatter, Dienststelle für Mobilität, Kreis 1, Kantonsstrasse 275, 392 Brig-Glis

Rue des Creusets 5, CP 478, 1951 Sion
Tel. 027 606 33 00 · E-Mail: franz.ruppen@admin.vs.ch



7.3 Schreiben Kanton Rhonedammstrasse



P.P. CH-1951
Sion

A-PRIORITY Poste CH SA

Gemeindezentrum Scheibenmoos
z.H. Herr Reinhard Imboden,
Gemeindepräsident
Theaterstrasse 4
3942 Raron



Unsere Ref. Derk-Jan Ottenkamp / MR1282DO-LRI-20220805
Ihre Ref. Schwestermann Jörg / tk

Datum 9. August 2022

PM Raron, Programm RaronPlus
Ihr Schreiben vom 15. Juni 2022 «Dammstrasse Weri / nördlich des Rottens»

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für Ihr Schreiben vom 15. Juni 2022.

Wie Sie aus dem im Jahr 2016 durch den Staatsrat genehmigten Generellen Projekts der 3. Rhonekorrektur (GP-R3) in der Beilage entnehmen können, wird die von Ihnen angesprochene Dammstrasse am rechten Ufer zwar erhalten, aber in ihrer Linienführung aufgrund der wasserbaulichen Massnahmen stark angepasst werden.

Dammwege und Dammstrassen liegen in allen Fällen innerhalb des Gewässerraums, daher sind die Auflagen der eidgenössischen Gewässerschutzgesetzgebung einzuhalten.

Für Anlagen im Gewässerraum müssen die folgende drei Kriterien erfüllt sein:

- Gewährleistung der natürlichen Funktionen des Gewässers
- Standortgebundenheit
- Öffentliches Interesse

Die Standortgebundenheit und das öffentliche Interesse einer landwirtschaftlichen Zufahrtstrasse, eines Rad- und Wanderwegs und eines Unterhaltswegs ist nach unserer Ansicht erfüllt.

Der zukünftige Belagstyp für die Dammstrasse hängt davon ab, inwiefern die natürlichen Funktionen des Gewässers davon eingeschränkt werden. Diese Problematik ist an der gesamten Rhone vorhanden, weshalb die Dienststelle Naturgefahren (DNAGE) hier laufend mit den zuständigen Bundesstellen nach Lösungen sucht. Wir werden Ihren Wunsch, die Strasse zu asphaltieren, in die Planung miteinbeziehen, können Ihnen diese Belagswahl zu heutigen Zeitpunkt nicht garantieren.

Die Realisierung der Prioritären Massnahme von Raron (PM Raron) ist erst in der nächsten Finanzierungsphase des Bundes vorgesehen, weshalb die Planung erst in den kommenden Jahren beginnen wird.

 Rue des Creusets 5, CP 478, 1951 Sion
Tél. 027 606 35 20

Für allfällige Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

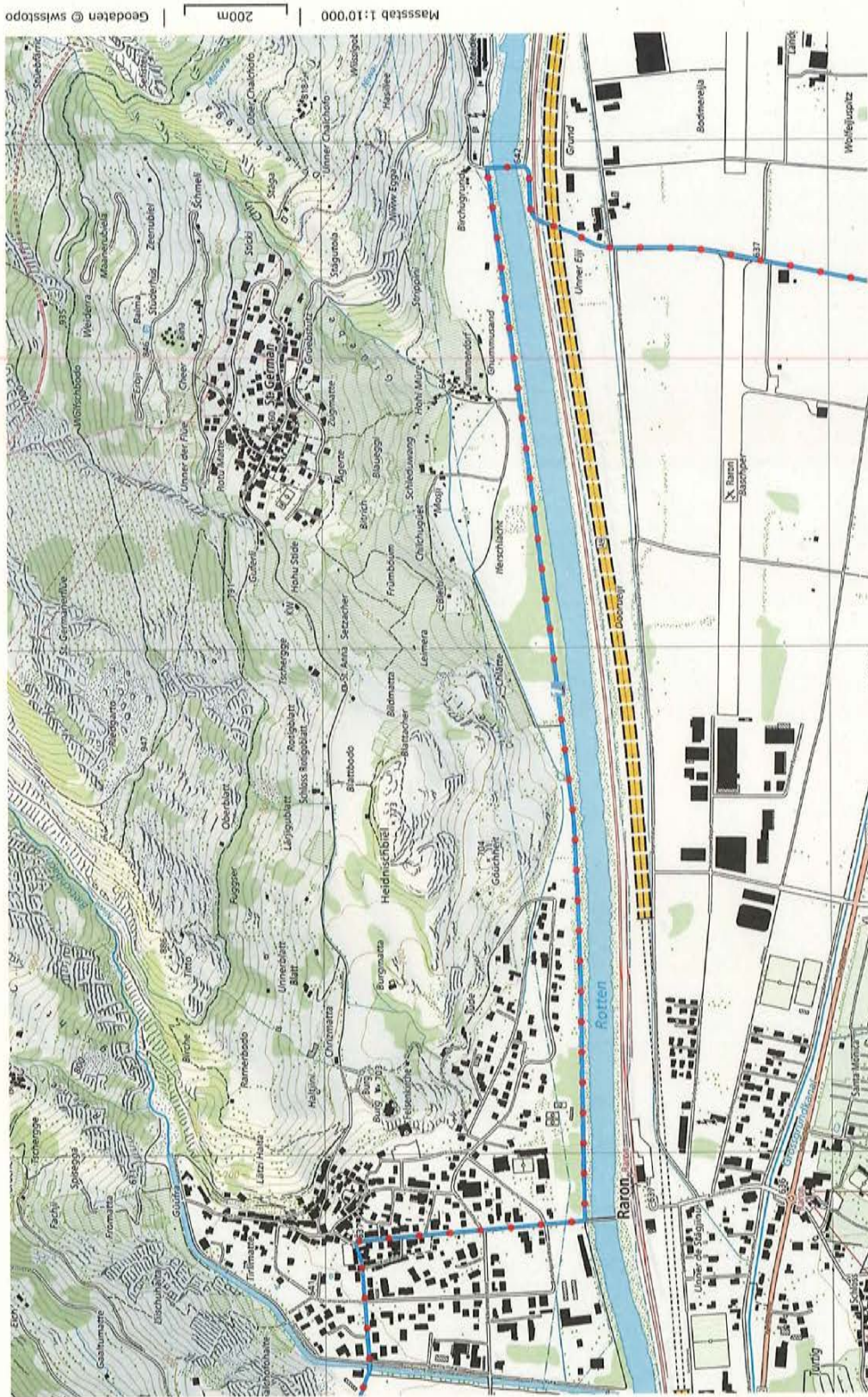

Raphaël Mayoraz
 Dienstchef

Beilagen Genehmigtes Generelles Projekt GP-R3 2016 mit Dammstrasse rechtsufrig
 Auszug GIS Verkehrs- und Freizeitverkehrsachsen
 Radweg Nr. 1 Abschnitt Visp-Raron (Schweizmobil)

Kopie an Rudi Pesch, Sektionschef Rhone und Genfersee
 Derk-Jan Ottenkamp, Gruppenchef Oberwallis



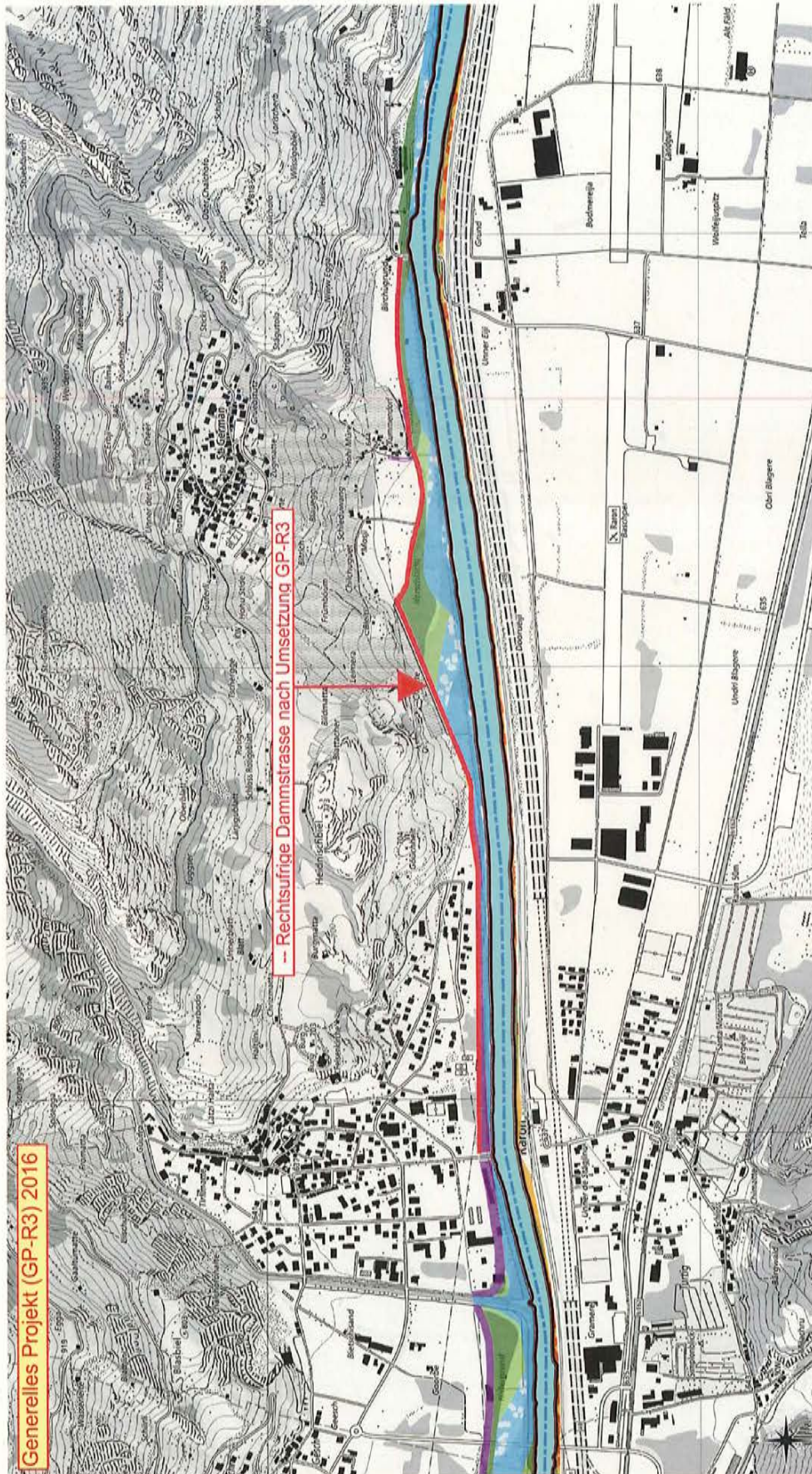
SchweizMobil  ...unterwegs in der Natur

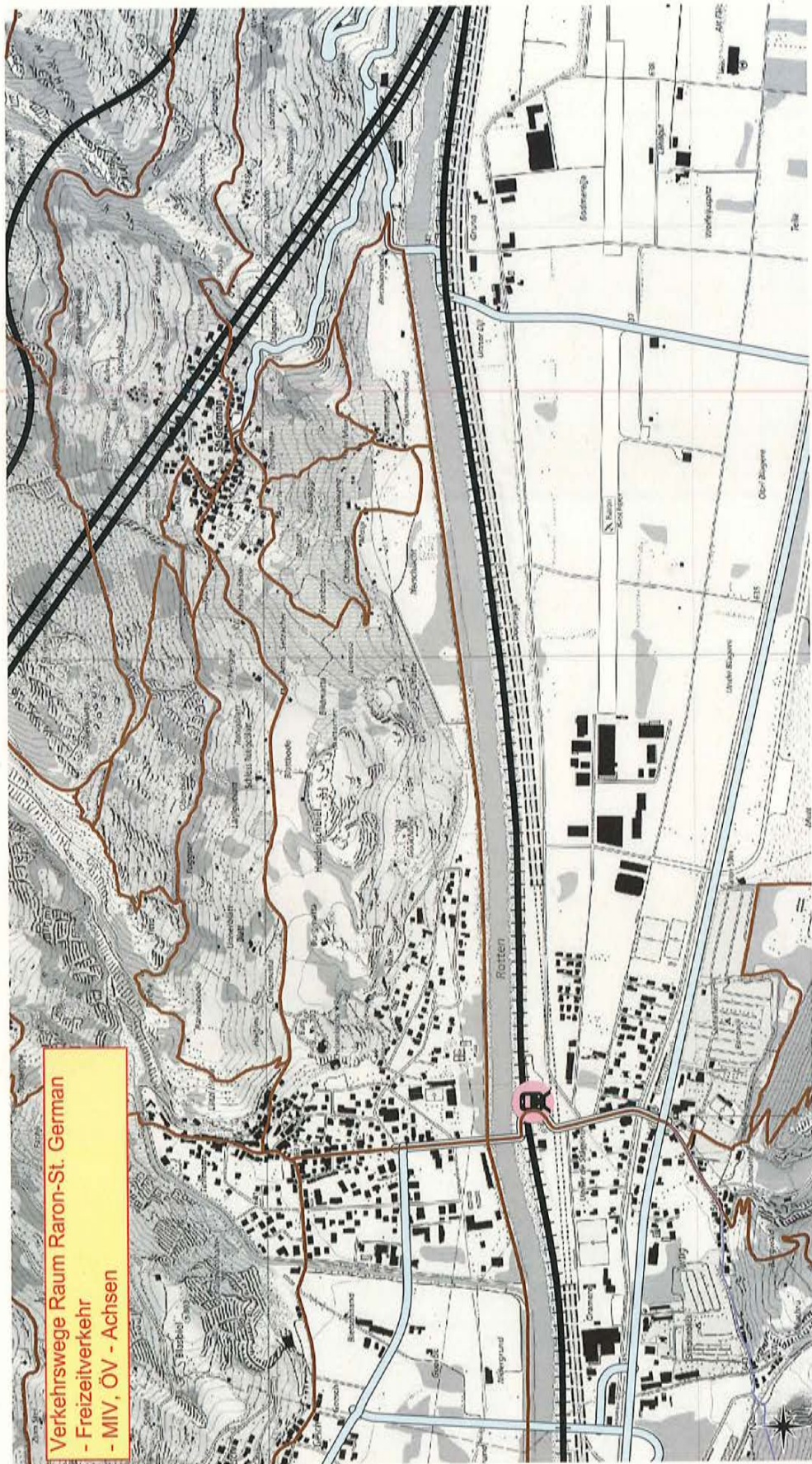


Partner SchweizMobil:  Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra

 Schweiz 





**CANTON DU VALAIS
KANTON VALAIS**

Departement für Mobilität,
Raumentwicklung und Umwelt
Dienststelle Naturgefahren

CP 478, 1951 Sion

Eingang:	30. Aug. 2022			
Geht an:	Jörg	Reini		
Kontrolliert:	tk			
Bezahlt:				

P.P. CH-1951
Sion

A-PRIORITY Poste CH SA

Gemeindezentrum Scheibenmoos
z.H. Herr Reinhard Imboden,
Gemeindepräsident
Theaterstrasse 4
3942 Baron



Unsere Ref. Derk-Jan Ottenkamp / MR1282DO-LAJ-20220825
Ihre Ref. Schwestermann Jörg / tk

Datum 29. AUG. 2022

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Anlässlich der letzten «Kupplungssitzung» Nr. 4 der Begleitgruppe «RaronPlus» vom 20. Juni 2022 in Raron wurde uns die Variante einer Leichtverkehrsbrücke (LV) über die Rhone vorgestellt. Dabei soll eine turmartige Rampe von der heutigen Unterführung als Zugang zur neuen Leichtverkehrsbrücke erstellt werden (siehe auch Beilage).

Dabei wurde die Frage aufgeworfen, ob dieser «Rampenturm», der auch als Widerlager Süd der Brücke dient, am geplanten Standort innerhalb des Gewässerraums erstellt werden darf. Diese Frage möchten wir nachgehend wie folgt beantworten.

Die LV-Brücke und die Turmrampe liegen innerhalb des Gewässerraums, daher sind die Auflagen der eidgenössischen Gewässerschutzgesetzgebung einzuhalten.

Für Anlagen im Gewässerraum müssen die folgenden drei Kriterien erfüllt sein:

- Standortgebundenheit
- Öffentliches Interesse
- Gewährleistung der natürlichen Funktionen des Gewässers

Die Standortgebundenheit und das öffentliche Interesse einer LV-Brücke mit Rampenturm ist nach unserer Ansicht erfüllt.

Der Rampenturm am linken Rhoneufer, der zugleich als Widerlager Süd der Brücke fungiert, steht im Gewässerraum. Es muss daher gewährleistet werden, dass die natürliche Funktion des Gewässers nicht beeinträchtigt wird bzw. die Situation hydraulisch nicht verschlechtert wird. Wenn sich herausstellt, dass der Bau eine hydraulische Verschlechterung des Durchflusses der Rhone herbeiführt, müssen evtl. entsprechende Ausgleichmassnahmen an der gegenüberliegenden Seite getroffen werden.

Die Realisierung der Prioritären Massnahme von Raron (PM II Raron) ist erst in der nächsten Finanzierungsphase des Bundes vorgesehen, weshalb die Planung erst in den kommenden Jahren beginnen wird.

Wenn das Bauwerk vor Inangriffnahme der Realisierung der PM II Raron realisiert wird, müssen daher Vorkehrungen getroffen werden, die die Umsetzung der 3. Rhonekorrektur nicht erschweren. Es wird daher empfohlen, Arbeiten der R3 im Bereich der Brücke vorzuziehen und diesbezüglich entsprechende Abklärungen durchzuführen.

Wir würden es daher begrüßen, wenn die DNAGE an der Entwicklung dieses Projektes teilnehmen kann.

Für allfällige Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

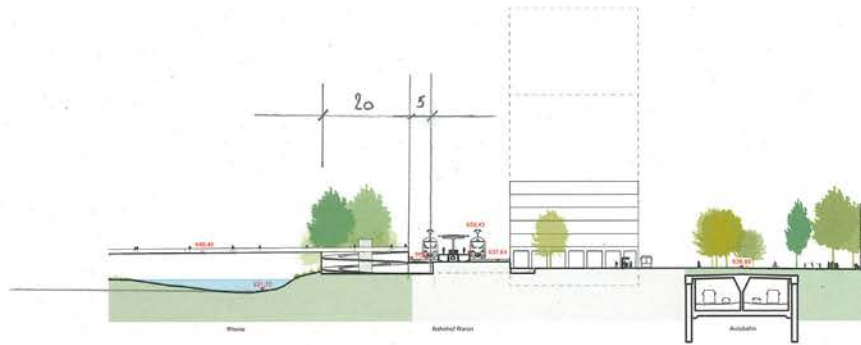
Mit freundlichen Grüßen

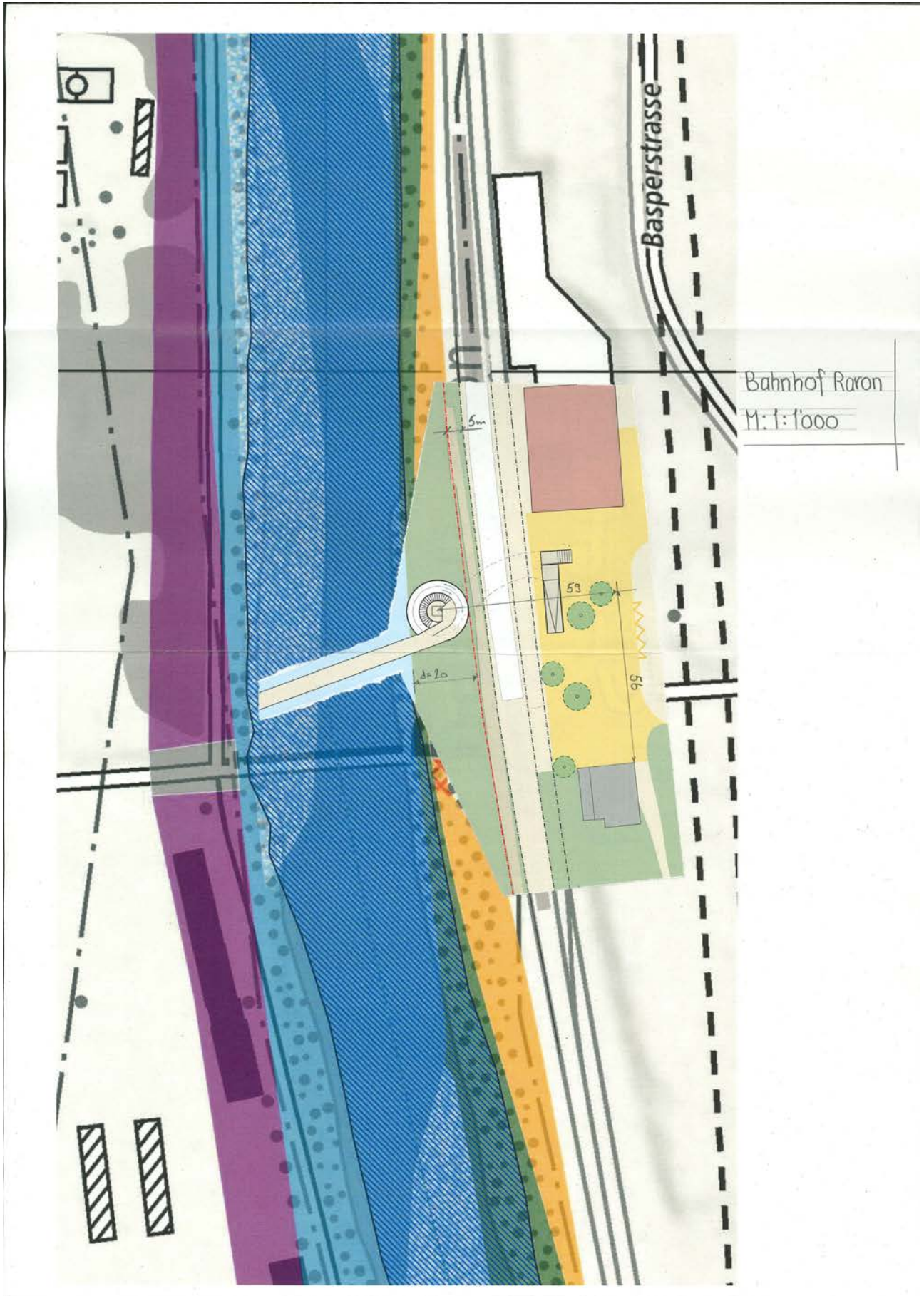


Raphaël Mayoraz
Dienstchef

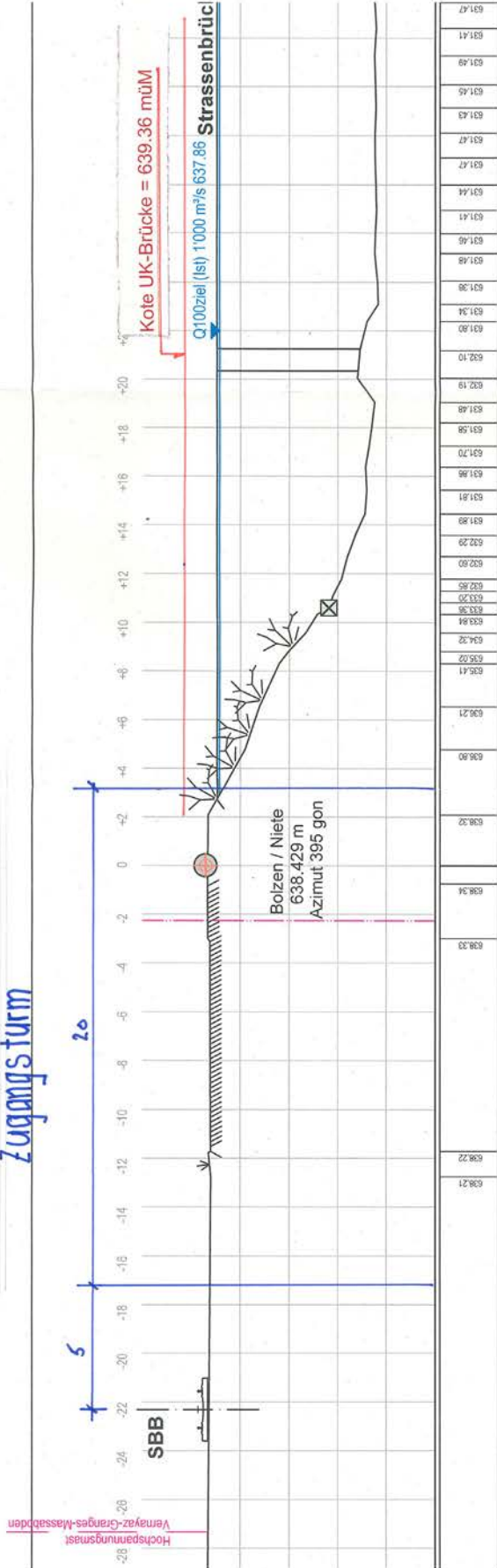
Beilagen Studie Situationsskizze 1:1'000 mit Lage des Turms
Genehmigtes Generelles Projekt GP-R3 2016 mit Zugangsturm für LV-Brücke
Querprofil 103.943 mit alter Brücke und Lage Zugangsturm

Kopie an Rudi Pesch, Sektionschef RuG der DNAGE
Derk-Jan Ottenkamp, Gruppenchef Oberwallis RuG, der DNAGE





Zugangsturm



en

7.4 Anliegen der Bevölkerung an die Bespielung des GERA-Deckels

Online Umfrage: Februar 2022

Wünsche für Nutzungen aus der Bevölkerung anlässlich der Online-Umfrage nach der ersten Bevölkerungsveranstaltung und Interpretation/Bewertung seitens des Teams

Nr	Nutzung	Quelle	Bedeutung				Zeithorizont				Kommentar
			Unbedingt	Gerne	Allenfalls	Eher nicht	Sofort	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	
1	Sportnutzungen										
1,1	Fussballfeld	1.2.22 Öffentlichkeit (Sport)			X						Tribüne? (Ecoumra)
1,2	Basketballfeld	1.2.22 Öffentlichkeit (Sport)			X						Bedarf klären
1,3	Tennisplatz	1.2.22 Öffentlichkeit (Sport)			X						Bedarf klären
1,4	Bouleplatz	Ecoumra			X						Bedarf klären
1,5	Beachvolley	1.2.22 Öffentlichkeit		X				X			
1,6	Skaterbahn / Pumptrack / Bikeskills	1.2.22 Öffentlichkeit		X				X			
1,7	Klettersteig / Seilpark	1.2.22 Öffentlichkeit		X				X			
2	Freizeit										
2,1	Hundewiese	1.2.22 Öffentlichkeit	X				X				
2,2	Streichelzoo		X						X		mit Entwicklung Bahnhofsumfeld
2,3	Spielplatz	1.2.22 Öffentlichkeit	X						X		mit Entwicklung Bahnhofsumfeld
2,4	Spielwiese	1.2.22 Öffentlichkeit	X				X				
2,5	Planschbecken			X					X		Teil des Spielplatzes
2,6	Städtischer Platz		X					X			Bahnhofvorplatz
2,7	Grillplatz	1.2.22 Öffentlichkeit	X				X				
2,8	Sitzbänke	Ecoumra	X				X				
2,9	Pavillon, Schönwetterbar	Ecoumra	X					X			
2,10	Wasser, Abwasser, Strom, WC, Licht	Ecoumra	X				X				Versorgung, zB für Jodlerfest
3	Landschaft, Natur										
3,1	Bäume		X				X				
3,2	Begehbare Wiesen	1.2.22 Öffentlichkeit	X				X				s. Wunsch nach ökologischer Saatmischung, A9-Sitzung vom 7.3.22
3,3	Ökonischen	1.2.22 Öffentlichkeit	X				X				s. Wunsch nach ökologischer Saatmischung, A9-Sitzung vom 7.3.22
3,4	Blumenfelder		X				X				Allenfalls zum selbstschneiden
3,5	Wasserflächen naturnah			X				X			Teil der Ökonischen
3,6	Landwirtschaft			X			X				
3,7	Familiengärten	1.2.22 Öffentlichkeit			X						braucht es das in Raron?
3,8	Gewächshäuser					X					
4	Infrastruktur										
4,1	Basperstrasse	1.2.22 Öffentlichkeit				X		X			langfristig fragwürdig
4,2	Rote Meile	1.2.22 Öffentlichkeit	X				X				
4,3	Spazierwege, Reitweg	Ecoumra	X				X				
4,4	Recycling-Anlage	1.2.22 Öffentlichkeit				X					Recycling zentralisieren
4,5	Parkplätze für Sportanlagen	1.2.22 Öffentlichkeit				X					
4,6	Parkplätze für Turtig	Ecoumra				X					Ladestation E-Auto
4,7	Parkplätze für Eischollbahn				X						nur bei Verschiebung der Bahn zu überlegen

Workshop: 30.05.2022

Gestaltbarer Bereich und Rahmenbedingungen



Ergebnisse des Workshops

Team 1:

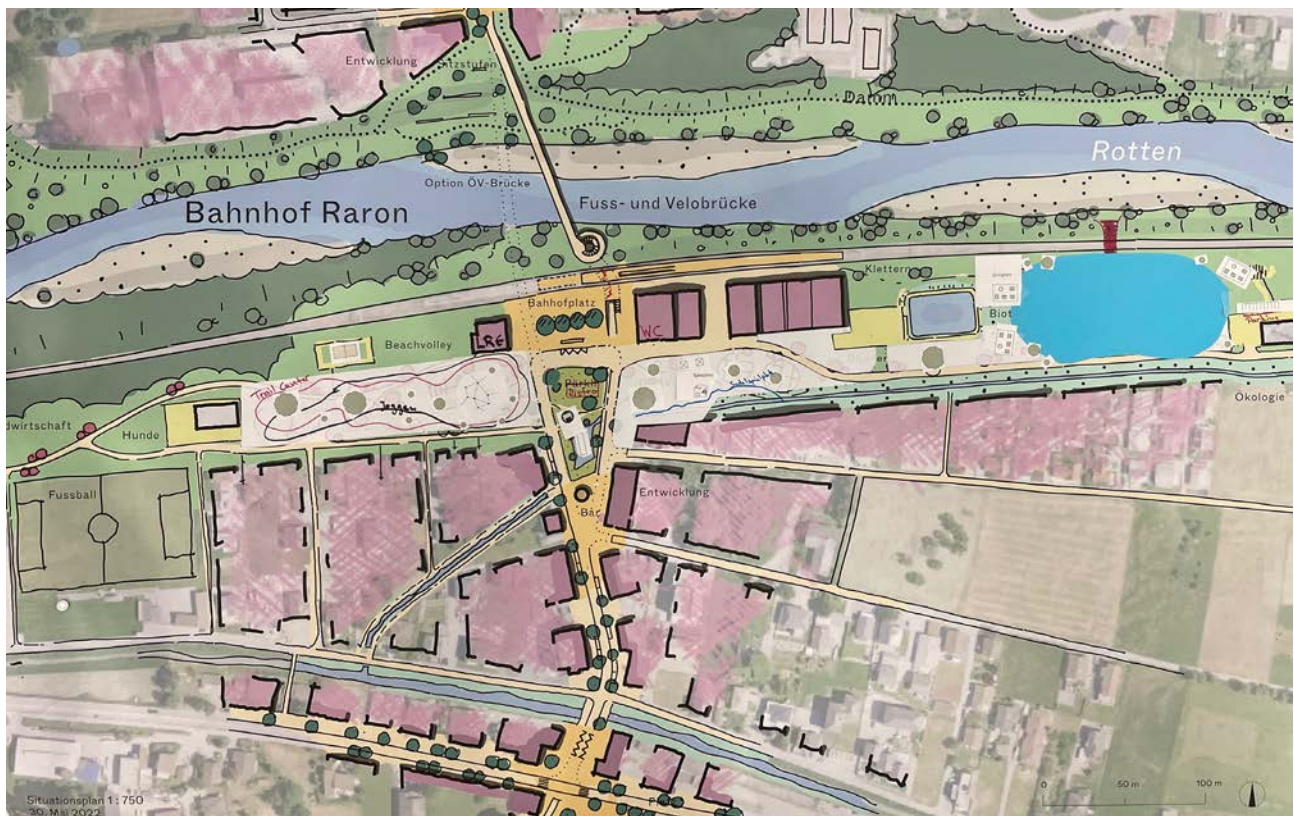
Der GERA soll ausreichend begrünt und naturnah gestaltet werden, autofrei und für alle Generationen ein attraktiver Erholungs- und Sportraum sein. Am Bahnhof sollen zudem genügend Stellplätze zur Verfügung stehen.

GERA Ost:

- See
- Nutzbarmachung der Sandbänke des Rottens
- Grillplätze
- Kinderspielplatz
- Wasserspielplatz

GERA West:

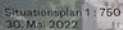
- Bike-Train-Center
- Jogging (Finnenbahn)
- Vita-Parcours
- Seilpark oder Kletterberg
- Bocciabahn
- WC-Anlagen
- Beachvolleyballfelder



Der GERA soll ausreichend begrünt, naturnah gestaltet und mit Lärmschutzelementen ergänzt werden. Am Bahnhof sollen zudem genügend Velostellplätze sowie Kiss&Ride-Plätze zur Verfügung stehen. Auf dem GERA soll ein Fahrverbot für den MIV gelten. Ein Fussgängerweg mit zahlreichen Sitzbänken soll das Hauptelement des GERA bilden.

- Raum für Jugendliche
- Bikepark
- Skatepark
- Basketballfelder

- Spielplätze
- Grillplätze
- Schattenplätze
- WC- Anlagen
- Beachvolleyballfelder
- Garderobe (Leichtbauweise mit Holz)
- Naturspielplatz mit Wasser



Team 3:

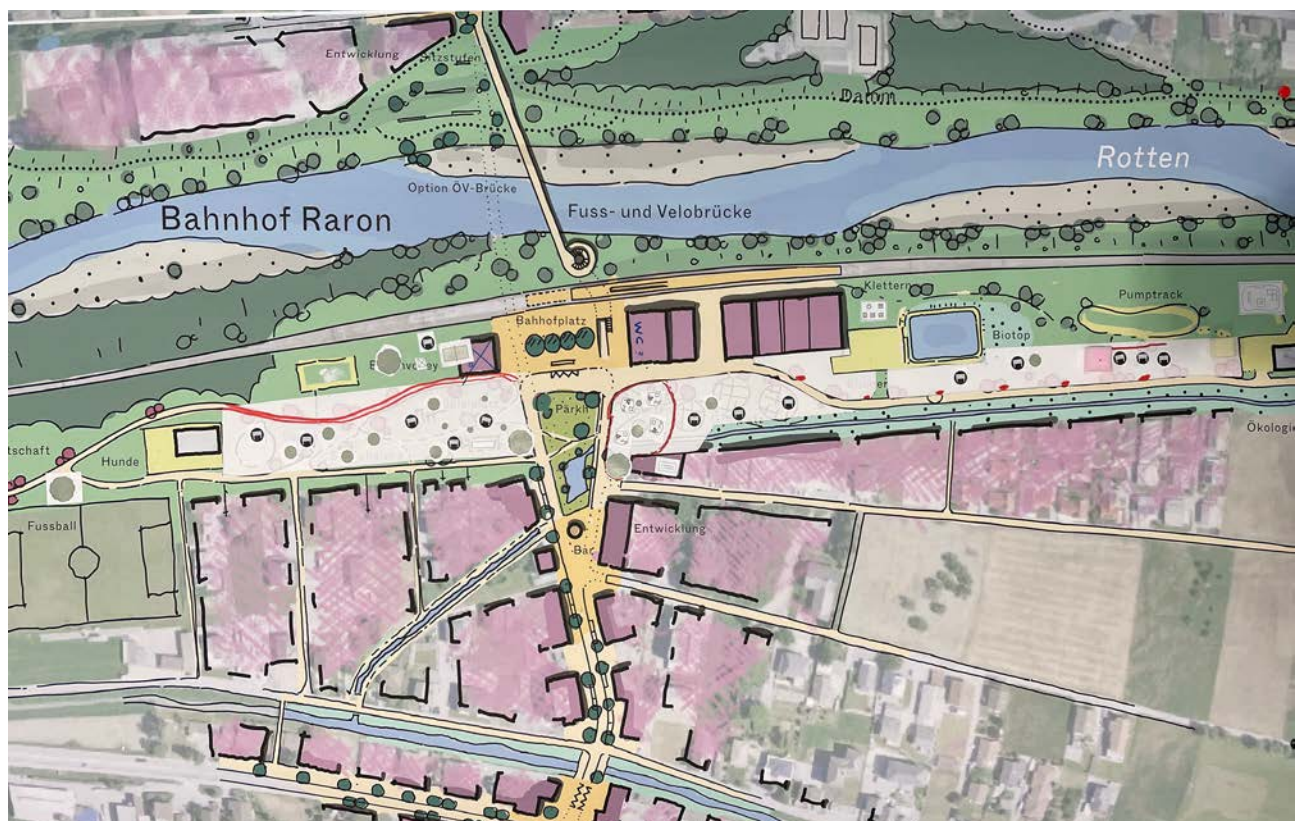
Der GERA soll ausreichend begrünt, naturnah gestaltet und mit Lärmschutzelementen ergänzt werden. Auf dem GERA soll ein Fahrverbot für den MIV gelten. Ein beleuchtender Fussgängerweg mit zahlreichen Sitzbänken und soll das Hauptelement des GERA bilden. Den nächsten Generationen sollen ebenfalls Freiflächen zur Gestaltung des GERA zur Verfügung stehen.

GERA Ost:

- Rückzugsort für Jugendliche
- Skatepark
- Pumptrack
- Schattenplätze und viele Sitzbänke
- WC-Anlagen

GERA West:

- Fussgängerweg
- Sitzgelegenheiten
- Schattenplätze

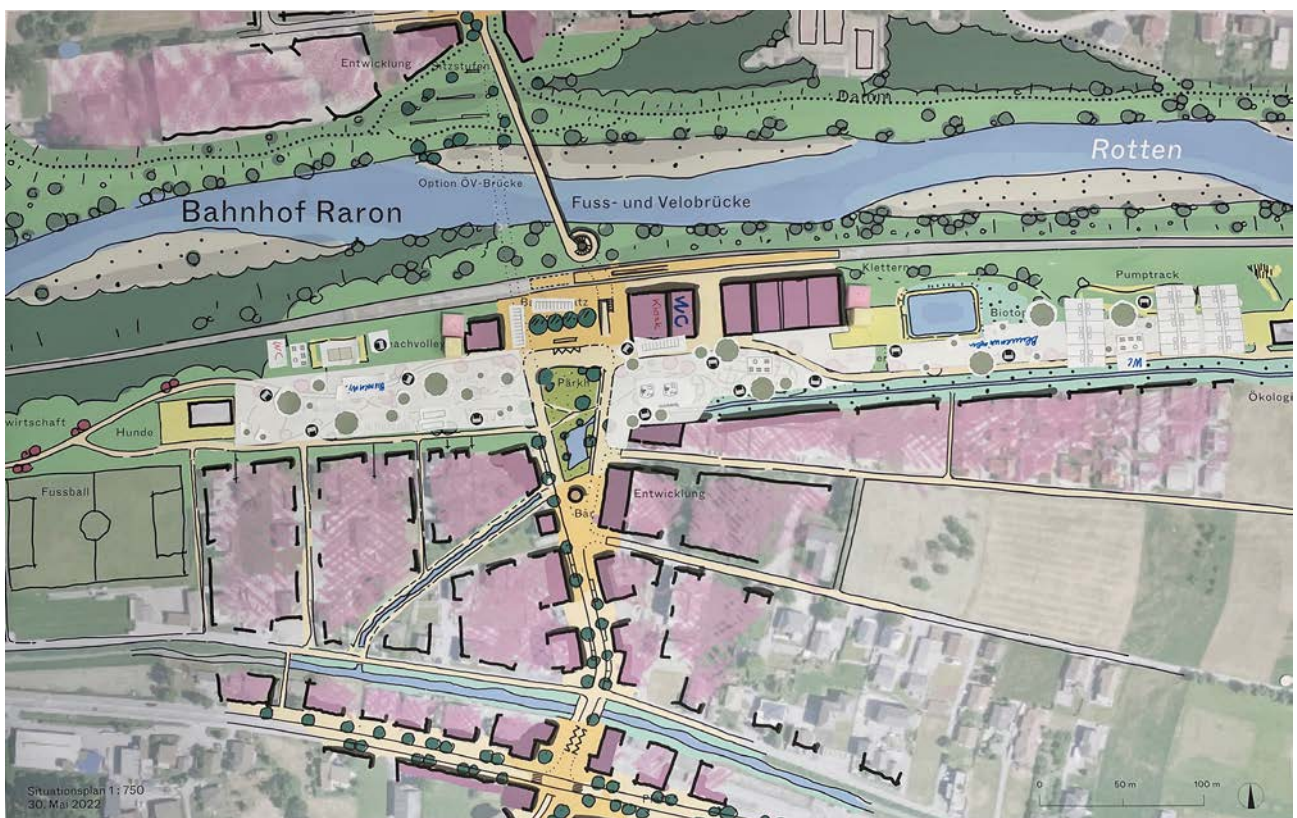


Team 4:

Der GERA soll ausreichend begrünt und naturnah gestaltet werden. Der GERA soll ein attraktives Zentrum für alle Altersklassen sein.

GERA Ost:

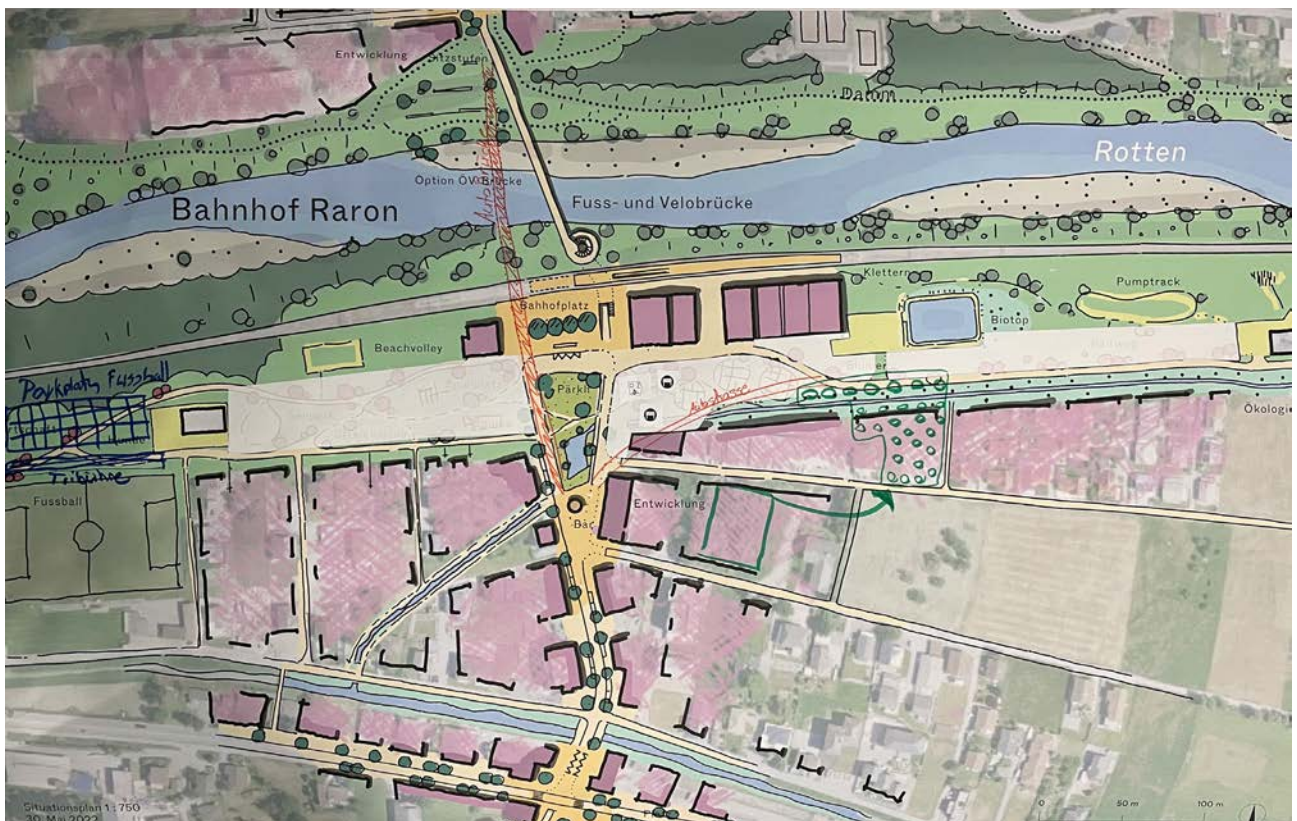
- Erlebnisspielplatz inkl. Wasser und Sand
- Velo-Parcours
- Familiengärten (im Osten)
- WC-Anlagen
- Pavillon für Yoga, Pilates und andere Sportarten (Leichtbauweise mit Holz)
- Rückzugsort für Jugendliche (im Westen)
- Kiosk



Team 5:

Der GERA soll schrittweise entwickelt werden, einerseits damit die Kosten nicht zu hoch werden und andererseits, um kommenden Generationen Entwicklungsmöglichkeiten zu lassen.

- Falls Bahnhofplatz als Zentrum Autobrücke (fast) zwingend.
- Umzonung, um Anschluss an Wald zu schaffen
- Parkplatzproblem beim Fussballplatz Parkplätze hinter Zentrale inkl. Tribüne

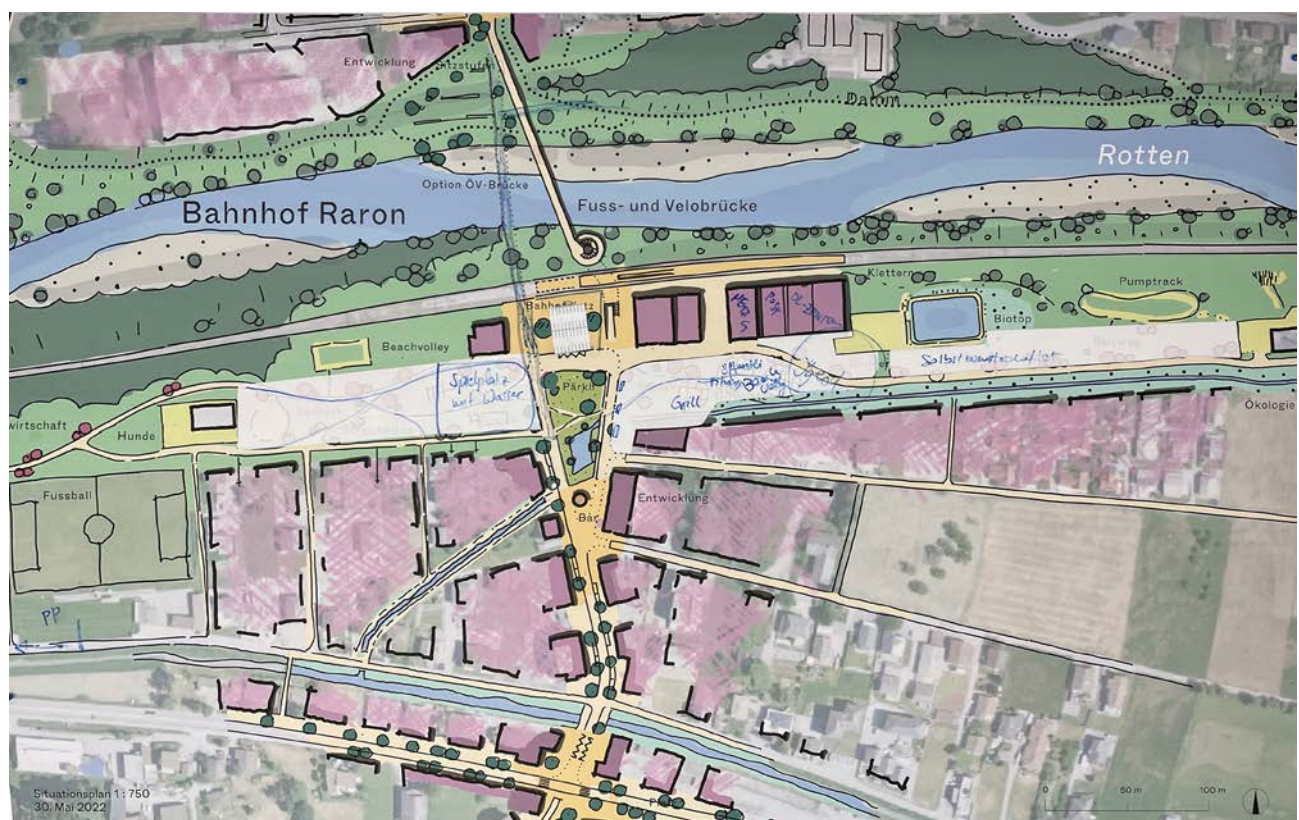


Team 6:

Der GERA West soll der Selbstbewirtschaftung überlassen werden. Interessenten sollen Flächen selbst bewirtschaften und sich um diese kümmern.

GERA Ost:

- Erlebnisspielplatz inkl. Wasser
- Rückzugsort für Jugendliche
- Beachvolleyballfelder
- Outdoor-Fitness
- Parkplätze beim Bahnhof und beim Fussballplatz
- Einkaufs- und Dienstleistungsnutzungen im Zentrum



7.5 Szenarien für die Entwicklung Rarons

SZENARIO 1: STÄRKUNG DER HISTORISCHEN ACHSE

Stärkung der zwei «historischen» Zentren
Raron und Turtig

Verbleib der Eischoll-Bahn im Zentrum von Turtig?

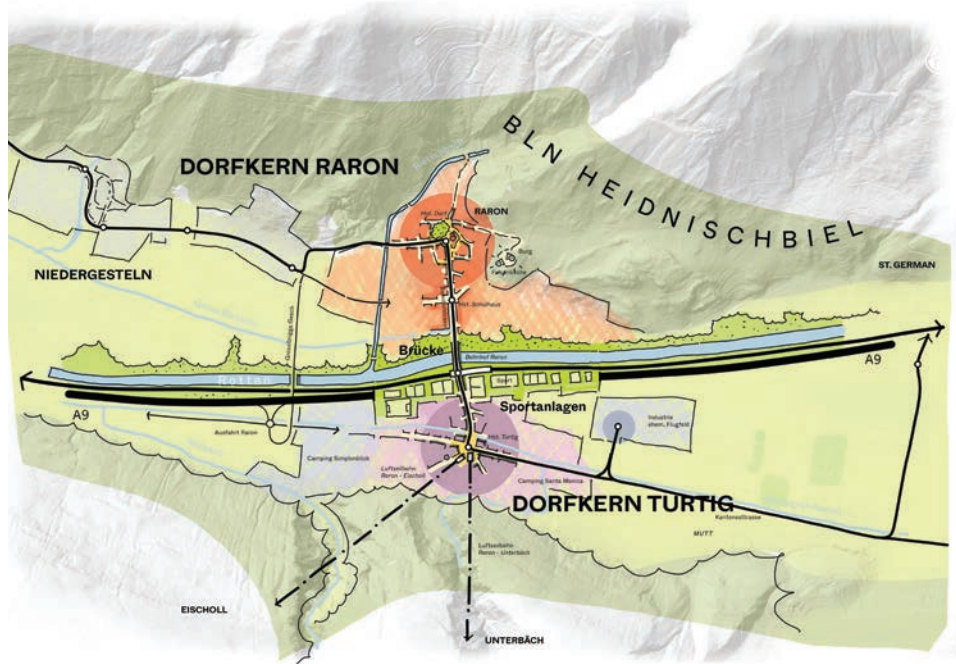
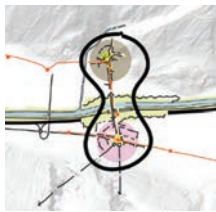
Konzentration der Siedlungsentwicklung
in kompakten Bereichen um die zwei
Dorfzentren

Stärkung der Bahnhofstrasse als
Verbindung zwischen den zwei
Dorfzentren und Zugang zum Bahnhof
- Priorität Fuss- / Veloverkehr und
öffentlicher Verkehr

Erschliessung durch den MIV «von aussen» via Kantonsstrasse und Stadelmattenstrasse (anstelle der Brückenmoosstrasse)

Sport auf dem Deckel...

Frage: Attraktivität Turtig für Wohnen (Schatten im Winter als Herausforderung)? Alternative Nutzungen?



SZENARIO 2: ENTWICKLUNG KONZENTRIERT IN DER NÄHE DES BAHNHOFES

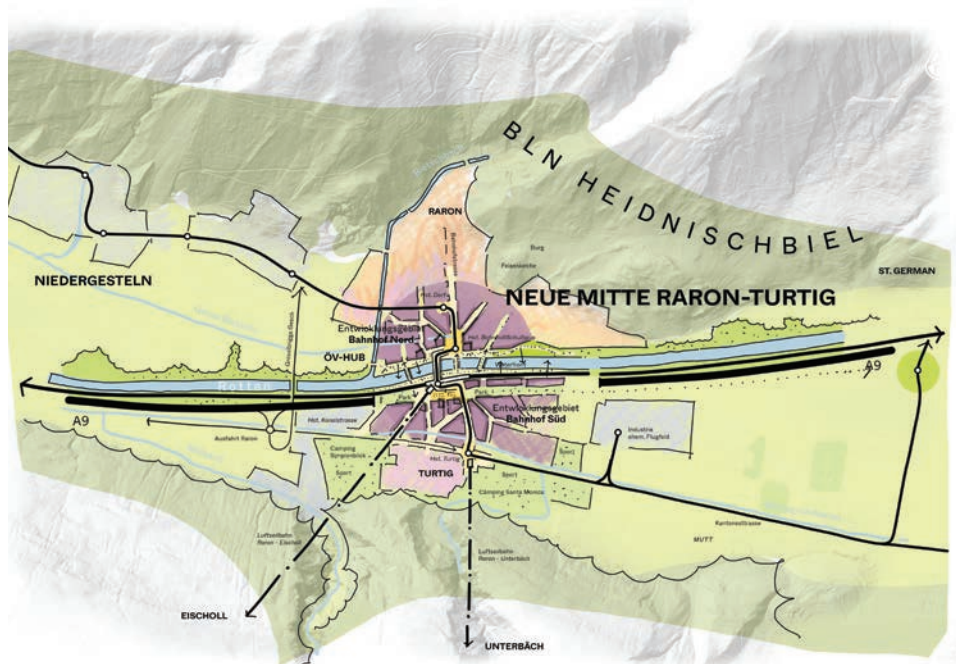
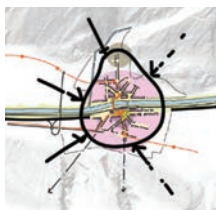
Raron und Turtig wachsen mit einem neuen Zentrum um den Bahnhof zusammen («neue Mitte»)

Konzentration der Siedlungsentwicklung
in Bahnhofsnähe (300m / 500m Umfeld)

Der öffentliche Verkehr konzentriert in der Mitte; Verlagerung der Eischoll-Bahn (und mittelfristig der Unterbärg-Bahn) zum Bahnhof

Stärkung der Zugänge aus allen Ortsteilen zum Bahnhof («sternförmiges» Wegnetz), hohe Fussläufigkeit und gute Velozugänglichkeit

Achtung: beschränkte Bebaubarkeit in der Nähe des Bahnhofs südlich des Rotten



SZENARIO 3: ZWEI DORFTEILE, IN DER MITTE EIN GRÜNKORRIDOR

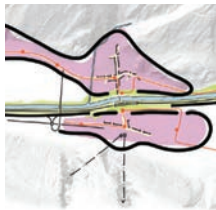
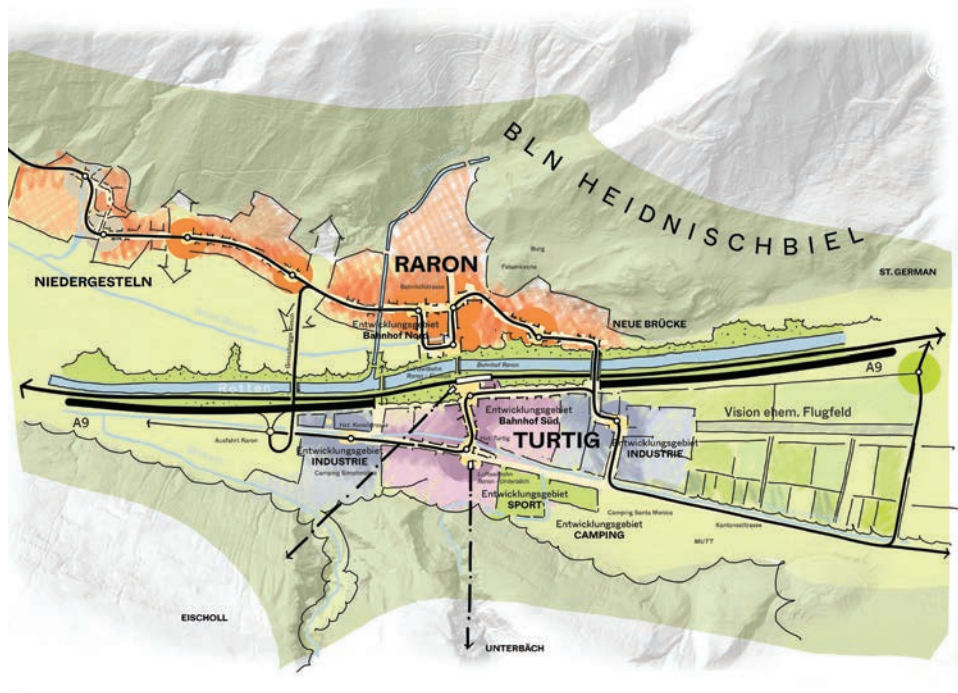
Grossräumige Entwicklungstendenzen bestimmen die Entwicklung von Raron und Turtig:

... Stärkung der nördlichen Talflanke von Raron über Niedergesteln bis Steg und Gampel als attraktives Siedlungsgebiet

... Entwicklung der südlichen Talflanke als Gebiet für grossflächige Funktionen (Industrie, Gewerbe, Flugfeld, Sportflächen, Camping)

Entstehung einer dritten grossen Polarität in der Agglomeration neben Brig/Naters und Visp

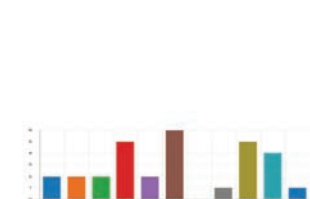
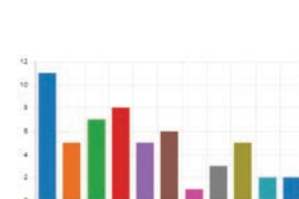
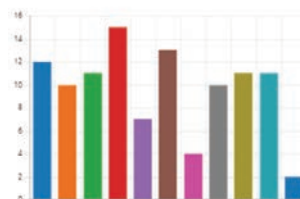
Starkes grün-blaues Band in der Mitte
Neue Brücke am Ostende von Raron
Brücke nur für den ÖV



RÜCKMELDUNGEN DER BEVÖLKERUNG



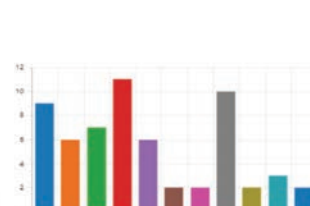
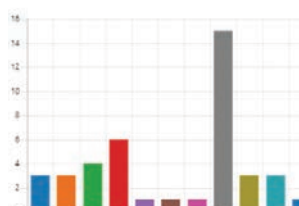
Was gefällt Ihnen?



Würdigung der 3 Szenarien:

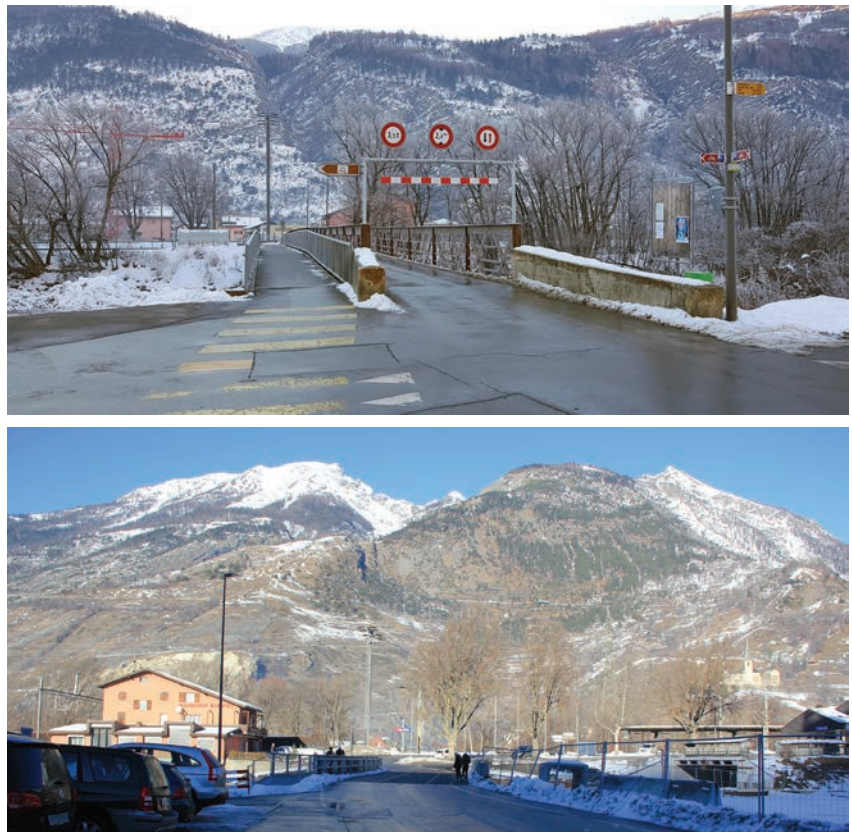
- Szenario 1:
Akzent auf die Stärkung der bestehenden Dorfkern; Achtung: was ist in welchem Zentrum (zB Volg)?
- Szenario 2:
Gemeindeverwaltung in die neue Mitte bringen, das Dorf zusammenschweissen; Achtung Schwächung der bestehenden Zentren?
- Szenario 3:
Die Erschliessung passt sich an die Siedlungsstruktur an; Achtung Strasse Nord-Ost durch ruhiges Wohnquartier

Was gefällt Ihnen NICHT?



7.6 Variantenstudium Rhonequerung

HEUTIGE SITUATION



ARBEITSHYPOTHESEN

Maximale Steigung der Rampen für verschiedene Nutzergruppen



max 6%



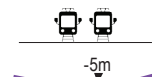
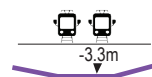
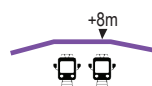
6 - 10%



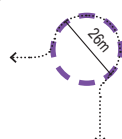
max 12%



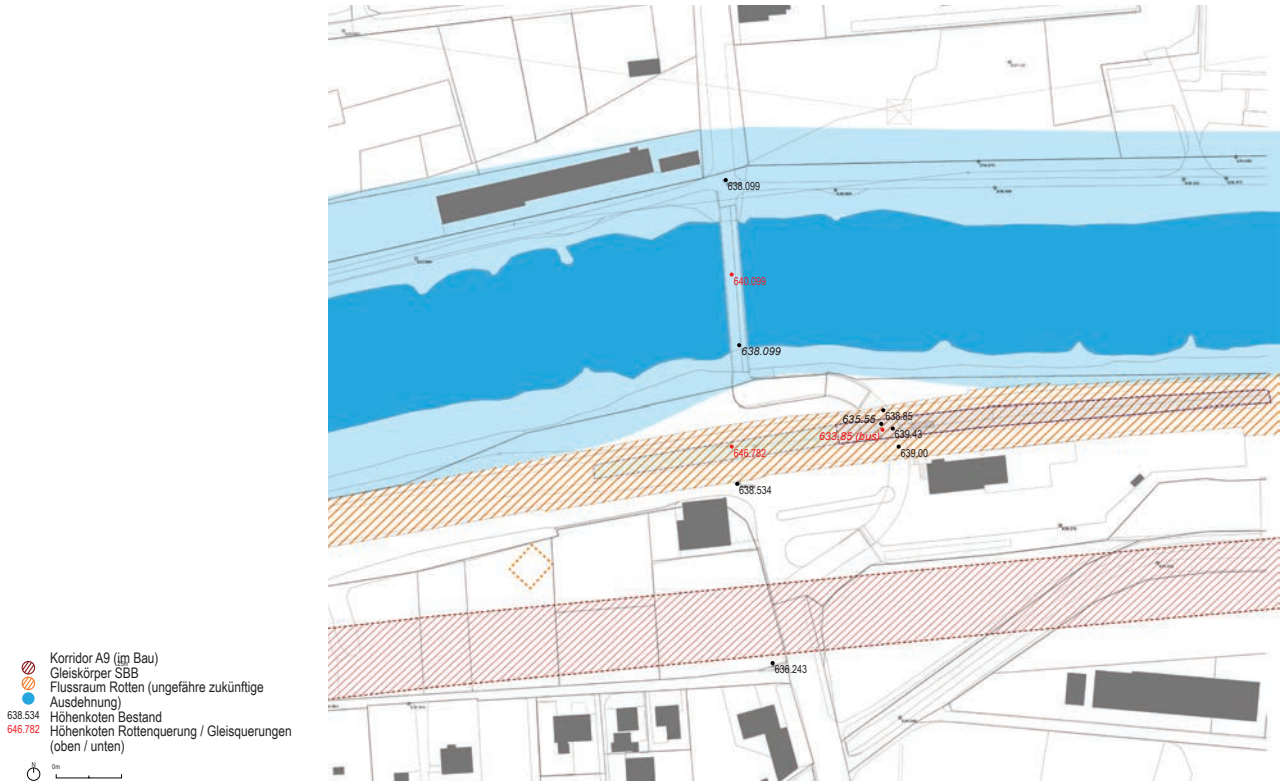
Höhdifferenzen für die Gleisquerungen oberhalb und unterhalb,



Kreisdurchmesser Busse für Kurven



HERAUSFORDERUNGEN



- Bestehende Unterführung für alle Verkehrsteilnehmer
- Verschwenkung der Brücke



- Neue Unterführung für MIV und ÖV östlich
- Brücke in der Achse



- Brücke MIV/ÖV über die Bahn westlich
- Fuss und Velo in bestehender Unterführung



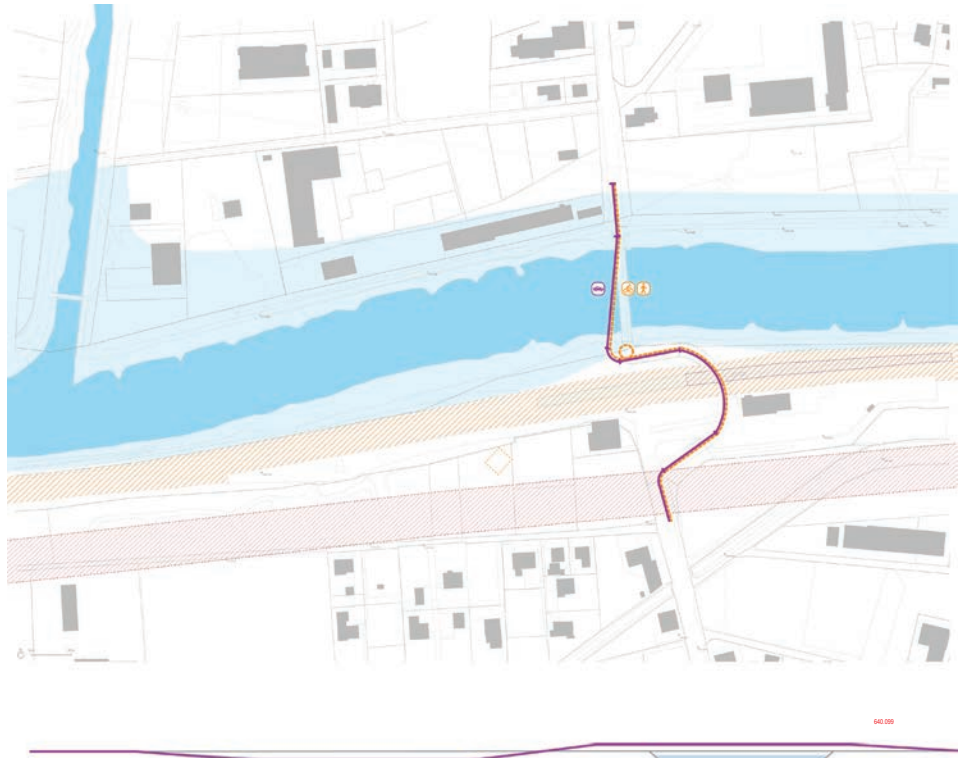
- Brücke MIV/ÖV in der Achse Bahnhofstrasse
- Fuss und Velo in bestehender Unterführung



- Brücke für alle Verkehrsteilnehmenden östlich

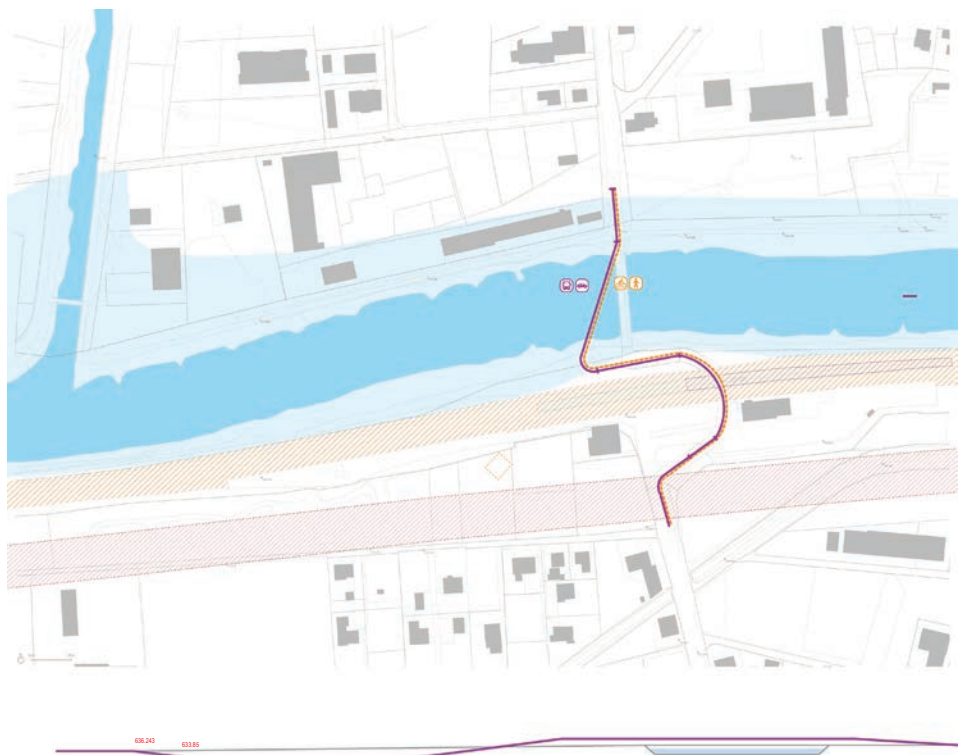
VARIANTE 1

Geringe Verschwenkung der Brücke;
Benutzung der bestehenden
Unterführung wie heute
Fuss- und Veloverkehr mit einer eigenen
rampe à 6%



VARIANTE 2A

Ausbau (Absenkung) der bestehenden
Unterführung

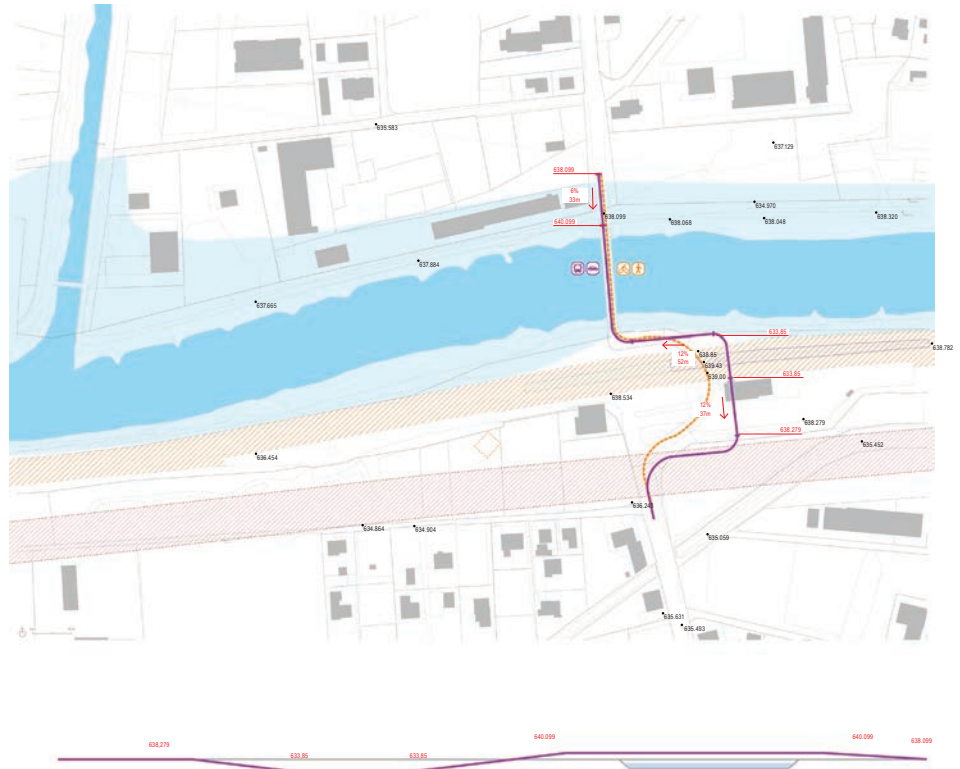


VARIANTE 2B

Neue Unterführung für Busse

Bestehende Unterführung für Fuss- und
Veloverkehr

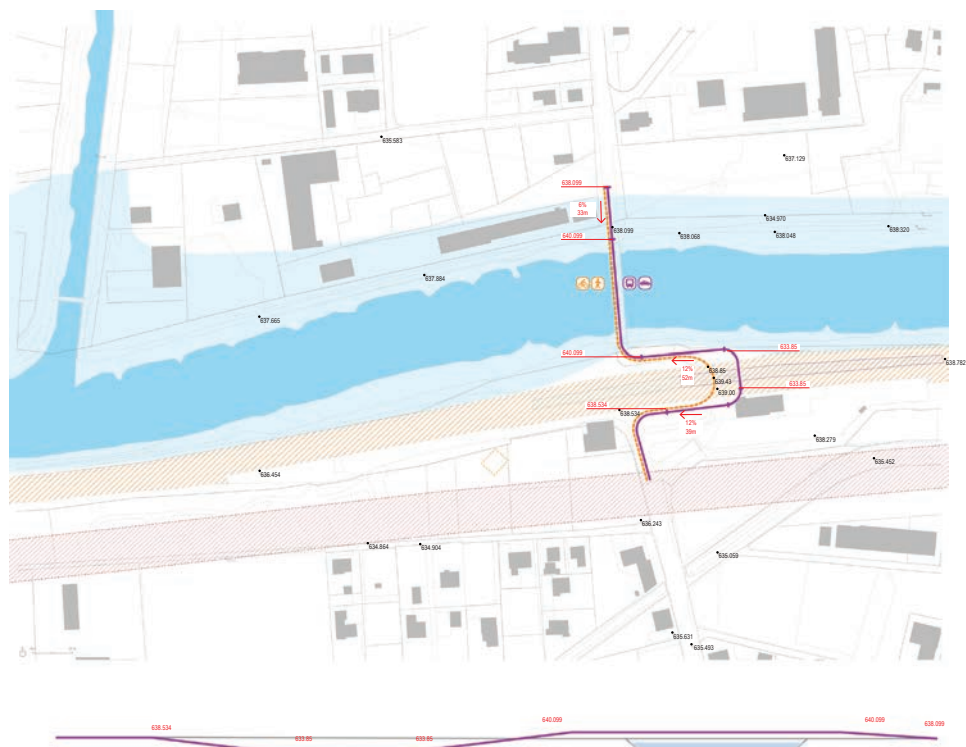
Rampe südlich der Gleise Richtung
Süden

**VARIANTE 2C**

Neue Unterführung für Busse

Bestehende Unterführung für Fuss- und
Veloverkehr

Rampe auf dem Bahnhofplatz richtung
Westen. Anpassung der bestehenden
Rampe



VARIANTE 2B UND 2C

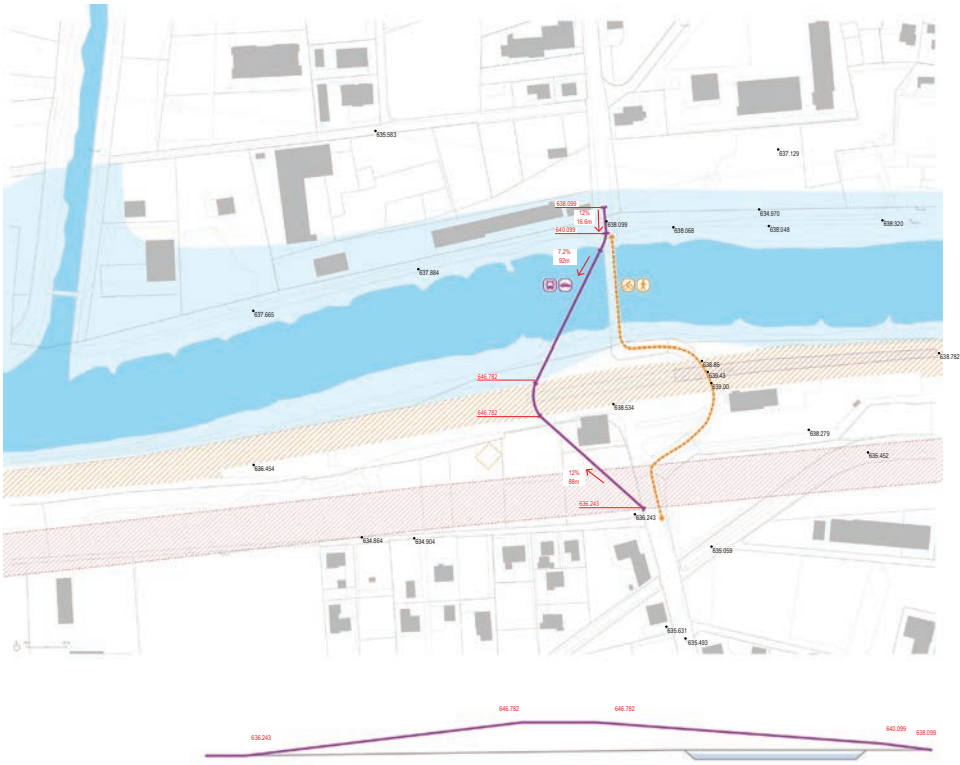
Neue Unterführung für Busse

Bestehende Unterführung für Fuss- und
Veloverkehr



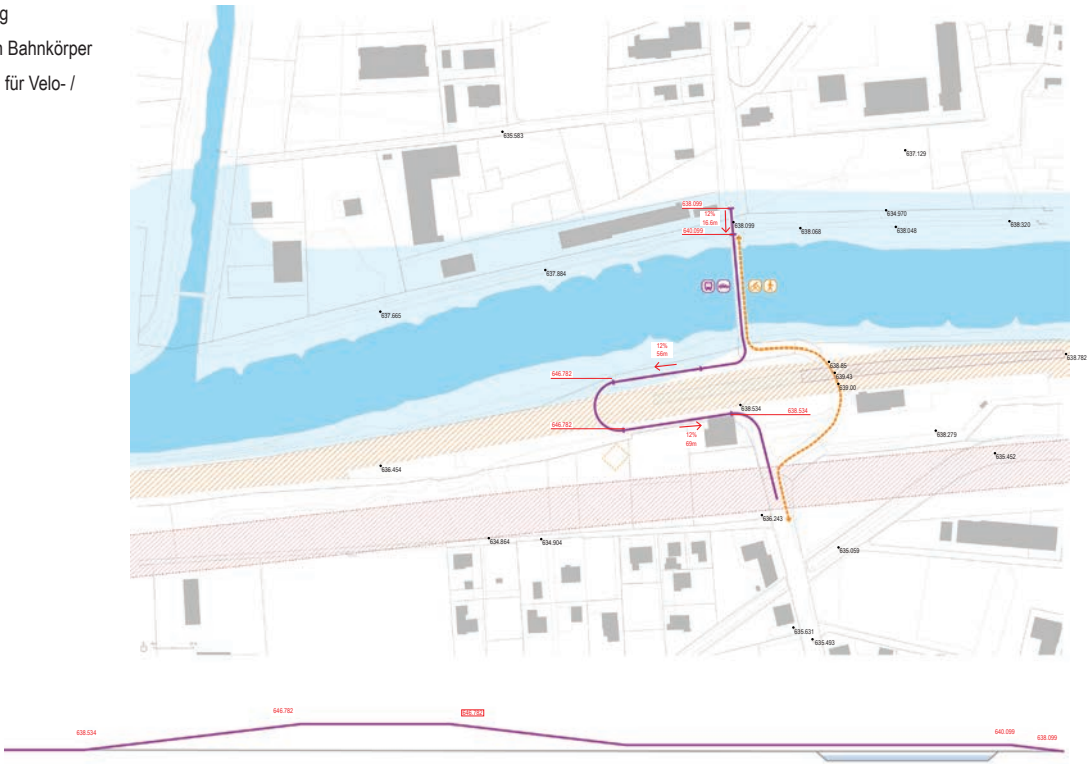
VARIANTE 3A

Überquerung der Gleise für Auto / Bus
Zusätzliche Fuss- und Velobrücke
mit Anschluss an die bestehende
Unterführung



VARIANTE 3B

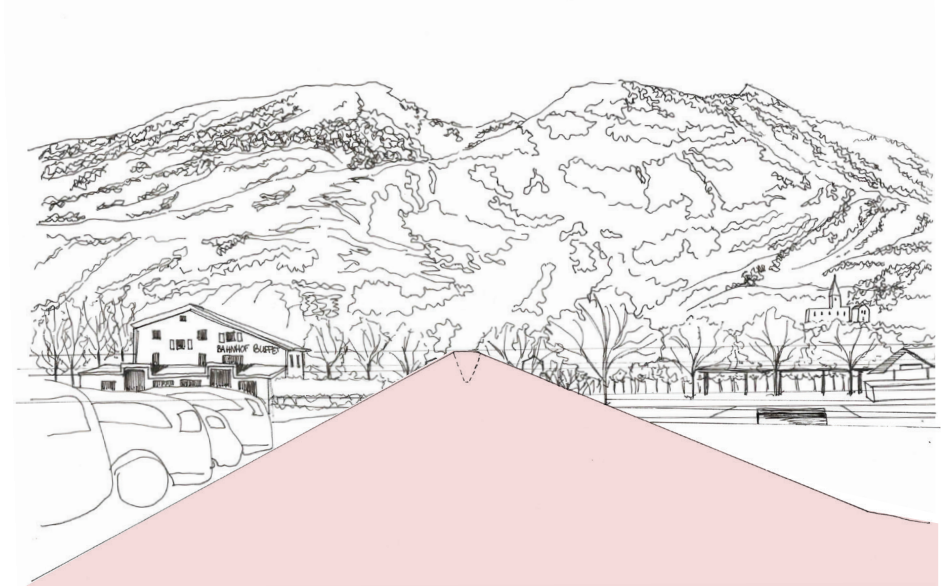
Horizontale Rottenquerung
Rampen für Bus direkt am Bahnkörper
Bestehende Unterführung für Velo- /
Fussverkehr



VARIANTE 4A

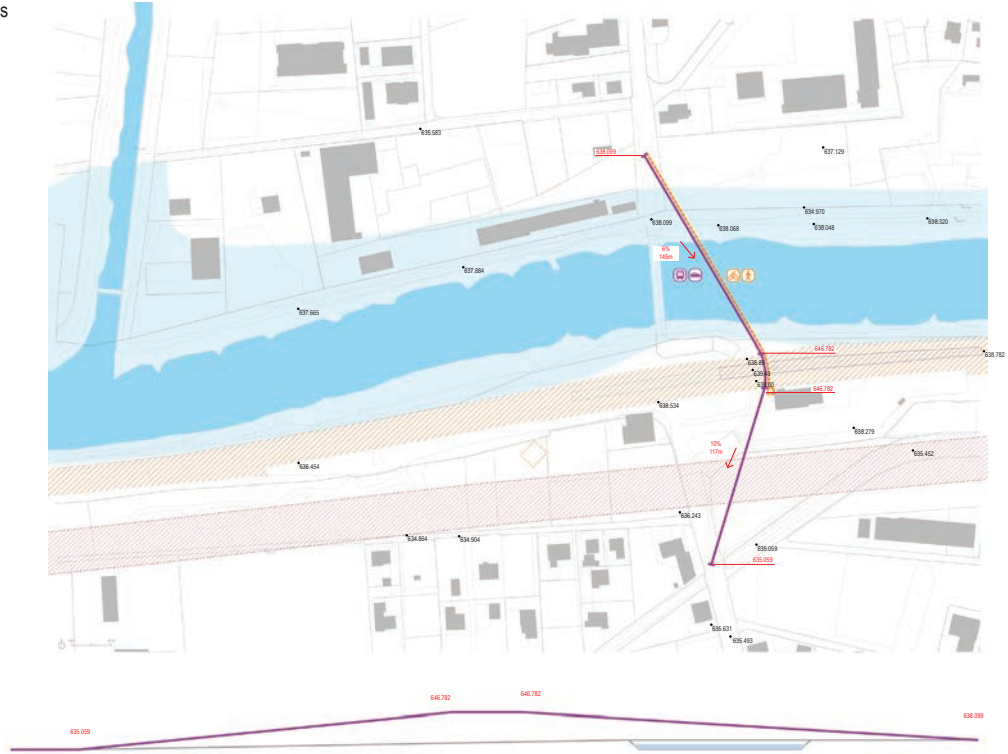
Kontinuierliche Bahnhofstrasse Raron
bis Turtig

Bestehende Unterführung für Fuss- und
Veloverkehr

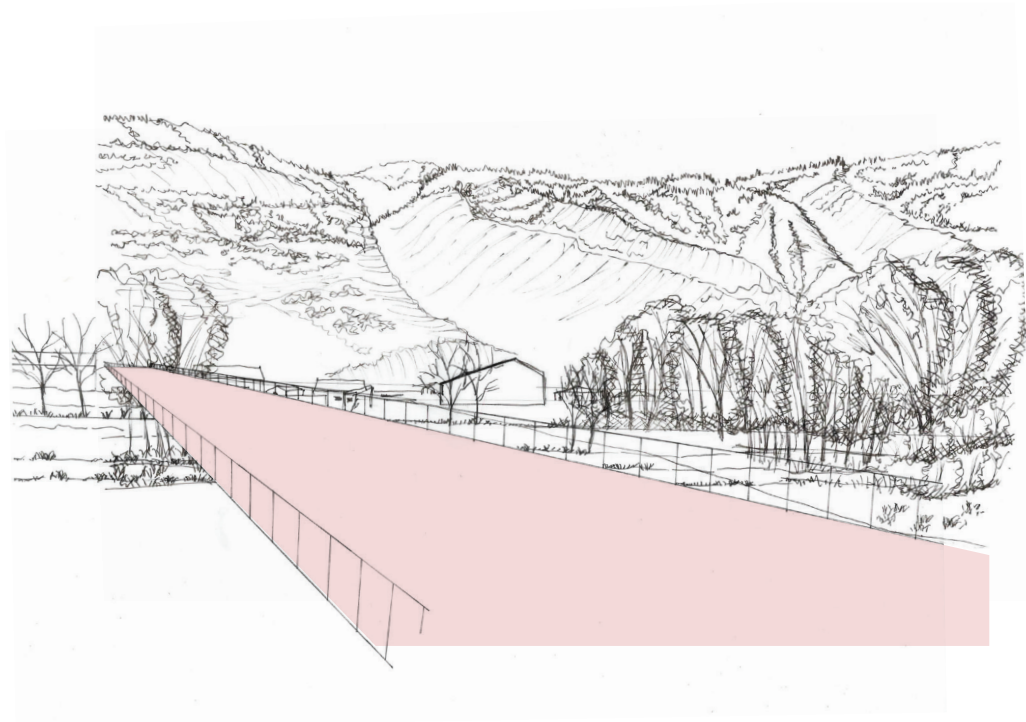


VARIANTE 5A

Überquerung der Gleise für Auto / Bus
Direkter Zugang zum Perron

**VARIANTE 5A**

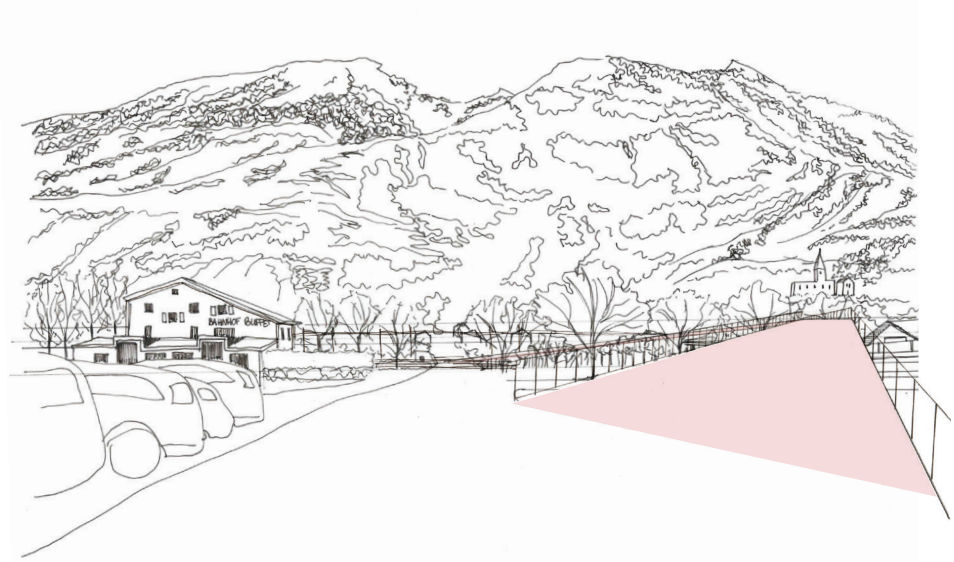
Überquerung der Gleise für Auto / Bus
Direkter Zugang zum Perron



VARIANTE 5A

Überquerung der Gleise für Auto / Bus

Direkter Zugang zum Perron



VARIANTE 5B

Überquerung der Gleise für Auto / Bus

Direkter Zugang zum Perron

Rampe Süd zwischen Gleise und
Bahnhofplatz



