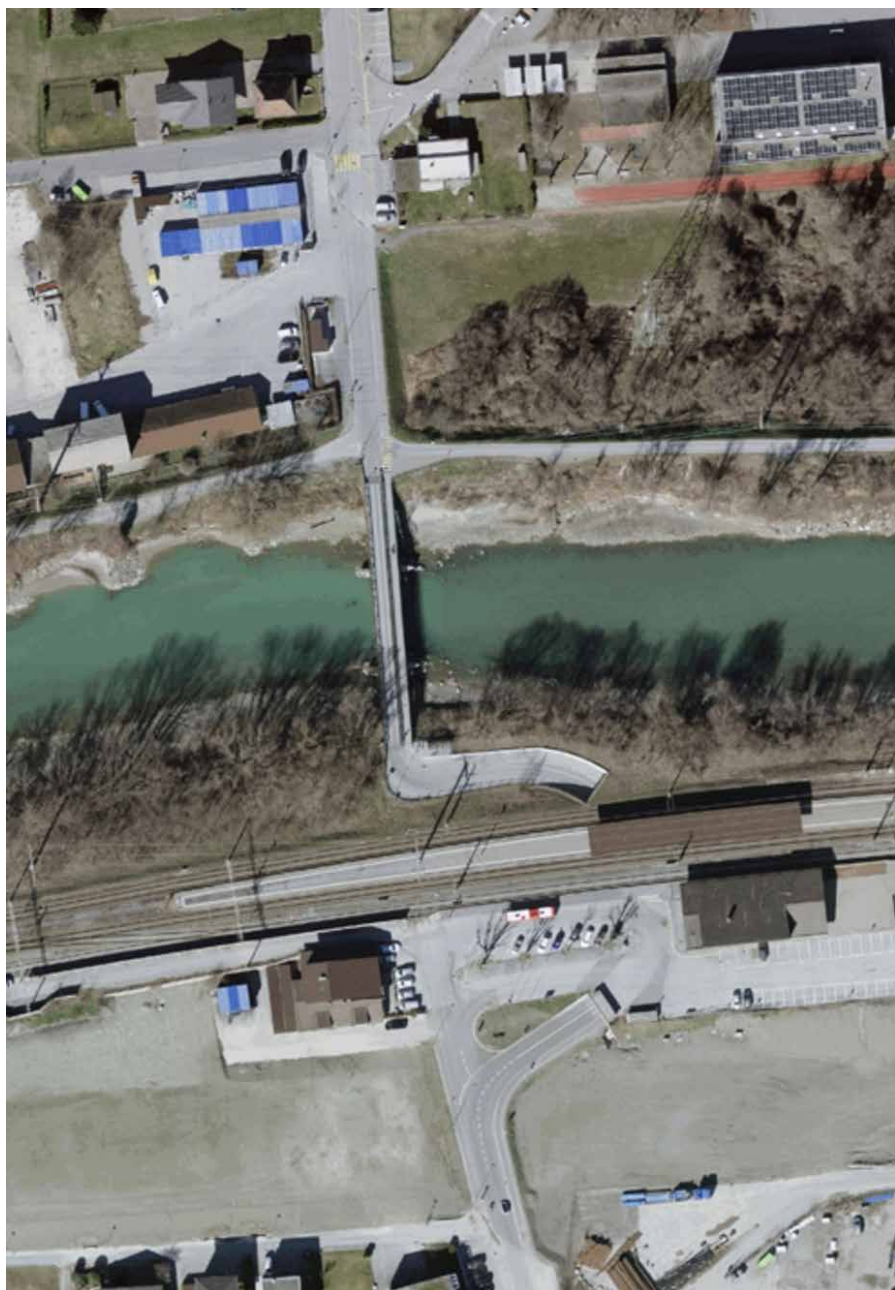
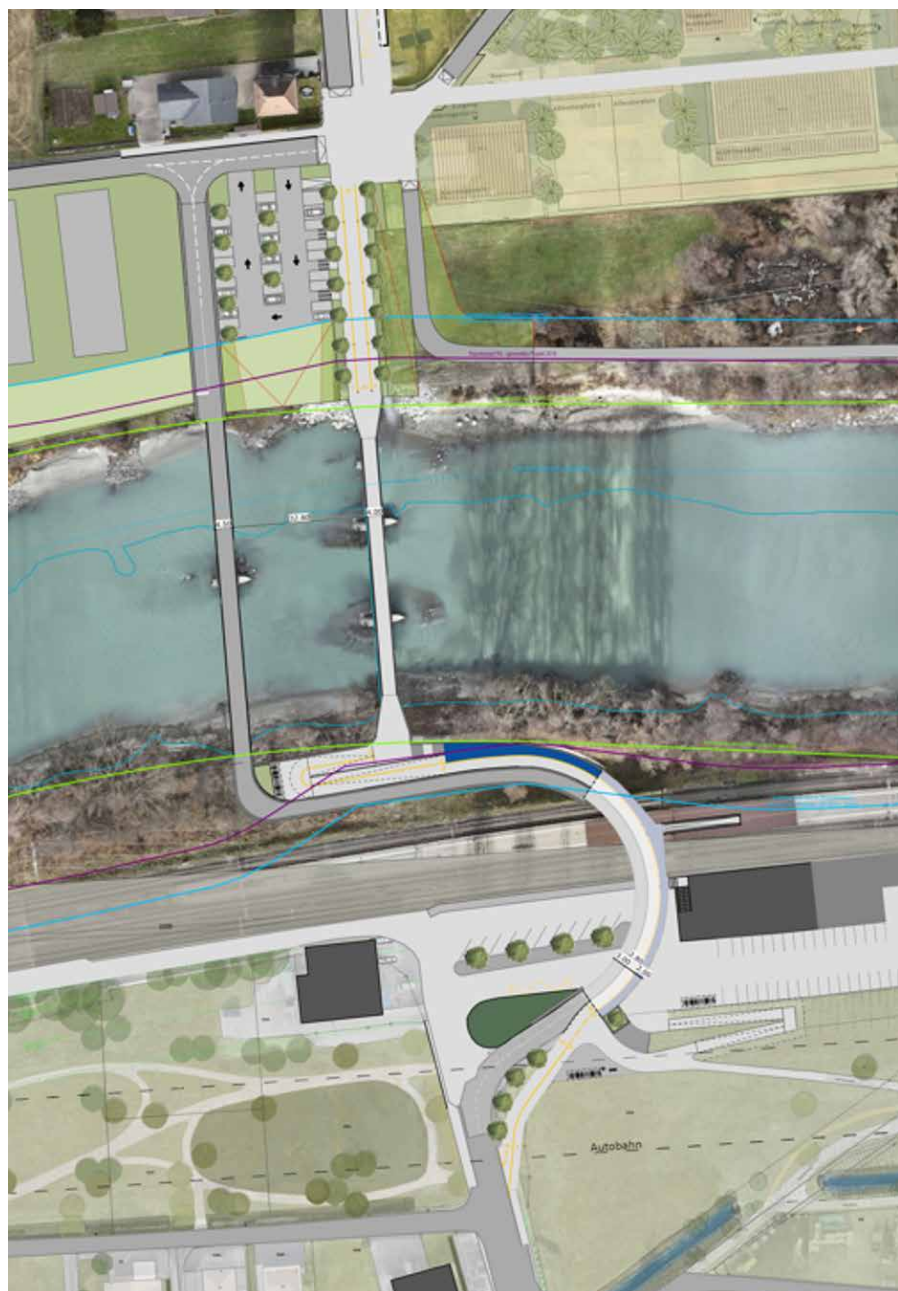


# PROJEKT NEUBAU ROTTEN- BRÜCKEN RARON





Gesamtübersicht heute



**Gesamtübersicht nach Bau Neue Brücken und nach Rhonekorrektur R3**

# INHALTSVERZEICHNIS

---

**5** Vorwort des Gemeindepräsidenten

---

**6** Vorwort des Adjunkt – Dienststelle für Mobilität

---

**7** Stimmen aus der Bevölkerung Raron

---

**10** Ausgangslage

---

**12** Entscheide Kanton

---

**13** Vorgesehenes Projekt

---

**15** Projekt-Übersicht

---

**19** Geprüfte andere Optionen

---

**20** Bodenerwerb

---

**21** Terminplan / Kostenschätzung

---

**22** Entscheide Urversammlung

---

# VORWORT DES GEMEINDEPRÄSIDENTEN

## Liebe Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Raron,

Unsere Gemeinde Raron ist ein Ort, wo das Miteinander noch wichtig ist, wo man sich noch kennt, grüsst und mag. Ein Dorf, wo Hilfe geben und Hilfe bekommen noch üblich ist. Ein Dorf, wo es schön ist zu leben und zu bleiben.

Seit Sommer 2024 ist jedoch die direkte Autoverbindung zwischen Dorf und Turtig unterbrochen. Es ist erstaunlich, welchen Einfluss dies auf die täglichen Gewohnheiten hat.

In vielen bisherigen Diskussionen wird erwähnt, dass der tägliche Austausch zwischen Turtig und Raron Dorf und sogar der Kontakt zu St. German leidet. Die drei Dorfschaften der Gemeinde Raron rücken weiter auseinander. Der Grossteil der Bevölkerung wünscht eine möglichst kurze Verbindung Dorf – Turtig für Fussgänger, zusätzlich aber auch eine Autobrücke als Innerorts-Verbindung für Fahrzeuge.

### Das vorgeschlagene Projekt muss verschiedenen Ansprüche erfüllen

- Die neuen Brücken müssen 1.5m höher liegen und 15m länger sein, um dem Hochwasserschutz der R3 zu entsprechen;
- Die Fussgängerbrücke soll möglichst bequem und kurz Turtig und Dorf verbinden;

- Die Autobrücke ist eine Verbindung Turtig – Dorf für Fahrzeuge, jedoch als einfache Verbindung, ohne für den Transit-Verkehr attraktiv zu sein;
- Die schützenswerte alte Rottenbrücke wird erhalten, so dass der Kanton dies auch finanziert;
- Die Unterführung wird umgestaltet, damit künftig Fussgänger, Velos und Menschen mit besonderen Bedürfnissen nebeneinander ausreichend Platz vorfinden;
- Die Fussgängerbrücke wird durch den Kanton und somit über den Verteilschlüssel alle Walliser Gemeinden bezahlt. Die Autobrücke wird zu 75% durch den Kanton finanziert.

Die Planung und die Umsetzung benötigen Zeit. Die Auflage, die Bewilligung durch den Grossrat, sowie allfällige Einsprachen stellen zukünftige Unsicherheiten dar. Wir erwarten, dass der Bau der Brücken im Winter 2026 beginnt.

Ich danke Ihnen für Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung.

**Stefan Troger**  
Gemeindepräsident

# VORWORT DES ADJUNKT – DIENSTSTELLE FÜR MOBILITÄT

## Geschätzte Rarnerinnen und Rarner,

Im Mobilitätskonzept 2040 sowie in der kantonalen Strategie Langsamverkehr 2040 hat der Staat Wallis den Auftrag definiert, allen Verkehrsteilnehmenden bestmögliche Verbindungen zur Verfügung zu stellen. Dabei werden die spezifischen sozialen und wirtschaftlichen Gegebenheiten des Kantons, seine Herausforderungen und Entwicklungsperspektiven sowie das natürliche Umfeld berücksichtigt.

Mit dem Projekt Raron Plus haben die Gemeinde Raron und die Dienststelle für Mobilität über mehrere Jahre hinweg umfangreiche Vorarbeiten geleistet. Die Ereignisse des Unwetters im Juni 2024 führten jedoch dazu, dass die bestehende Fussgängerbrücke infolge der entstandenen Schäden aus Sicherheitsgründen gesperrt werden musste. In Abstimmung mit dem Gemeinderat Raron wurde beschlossen, dass die Wiederherstellung einer sicheren Langsamverkehrs-Verbindung höchste Priorität hat. Die bestehende Brücke soll auch künftig erhalten bleiben. Sie wird gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr (GöVALV) saniert und dient weiterhin als Brücke für den Langsamverkehr.

Parallel dazu wird eine neue Brücke für den motorisierten Verkehr erstellt. Diese wird gemäss den Vorgaben des Hochwasserschutzes und im Rahmen der 3. Rhonekorrektur realisiert. Der Kanton unterstützt dieses Vorhaben im Einklang mit den Bestimmungen des Strassengesetzes, unter der Voraussetzung, dass das Projekt vom Grossen Rat genehmigt wird und anschliessend eine Übergabe (Deklassierung) der gesamten Kantonsstrasse Nr. 22, einschliesslich der beiden neuen Brücken, an die Gemeinde Raron erfolgt.

Die Dienststelle für Mobilität ist überzeugt, dass die vorliegende Projektvariante einen ausgewogenen und tragfähigen Kompromiss darstellt. Sie bietet der Bevölkerung von Raron eine nachhaltige, zukunftsorientierte und partnerschaftliche Mobilitätslösung.

**Stefan Luggen**

Adjunkt –  
Dienststelle für Mobilität  
Kanton Wallis

# STIMMEN AUS DER BEVÖLKERUNG RARON

## Meinung Wirtespaar Restaurant Burg

Seit den schweren Unwettern im Juni 2024 und der anschliessenden Sperrung der Rottenbrücke in Raron hat sich die Situation für unser Restaurant dramatisch verschlechtert. Die Verbindung zwischen Raron-Dorf und Raron-Turtig ist für den motorisierten Individualverkehr unterbrochen – mit gravierenden Folgen für unser Geschäft.

Früher kamen viele unserer Gäste aus dem Dorf und aus St. German. Diese Kundschaft bleibt nun weitgehend aus. Der notwendige Umweg über die Kantonsstrasse oder über die grosse Brücke ist für viele von ihnen schlicht zu umständlich. Das Verständnis dafür ist zwar nachvollziehbar, aber für uns als Restaurantbetreiber ist das eine Katastrophe.

Die Frequenz ist massiv eingebrochen – besonders zur Mittagszeit. Früher war das Mittagsgeschäft ein wichtiger Bestandteil unseres Umsatzes. Diese Einnahmen sind praktisch vollständig weggebrochen. Nach einigen Wochen mit deutlich sinkenden Zahlen haben wir uns gezwungen gesehen, das Mittagsangebot ganz einzustellen, da sich der Aufwand einfach nicht mehr lohnte. Die Fixkosten laufen jedoch weiter: Miete, Energie, Personal, Versicherung – all das können wir nicht einfach an die veränderte Situation

anpassen. Schlussendlich haben wir uns schweren Herzens entschieden, den Restaurantbetrieb auf Mitte 2026 – also Ende Mai/Juni – ganz einzustellen. Das ist ein schmerzlicher Schritt, vor allem nach all den Jahren, in denen wir uns mit Leidenschaft für unsere Gäste engagiert haben.

Besonders traurig macht auch, dass sich Raron durch diese Situation spürbar entzweit hat. Früher war das Miteinander zwischen den beiden Dorfteilen lebendiger und selbstverständlich – man ging aufeinander zu, traf sich spontan, sei es zum Essen, auf ein Bier oder einfach zum Austausch. Heute ist diese Selbstverständlichkeit verloren gegangen. Die Sperrung der Brücke hat nicht nur die Verkehrswege, sondern auch menschliche Verbindungen gekappt.

## Junge Mutter aus dem Turtig

Ich wohne mit meiner Familie im Turtig, arbeite und bringe mein Kind jeden Morgen in die Kindertagesstätte auf der anderen Seite des Rottens ins Dorf. Früher waren das fünf Minuten mit dem Auto – heute ist es eine halbe Weltreise. Statt direkt über die Brücke zu fahren, muss ich nun den Umweg über die grosse Brücke nehmen. Das kostet mich jeden Tag mehr Zeit und Weg. Für Familien wie meine ist das eine enorme Belastung. Wir jonglieren ohnehin zwischen Arbeit,

Betreuung und Haushalt – und jetzt kommt noch der tägliche Verkehrsstress dazu. Auch spontane Besuche bei Freunden oder Grosseltern auf der anderen Seite sind kaum mehr möglich. Das Dorf fühlt sich gespalten an – Raron-Dorf und Turtig sind plötzlich zwei getrennte Welten. Viele Geschäfte, Vereine und soziale Kontakte leiden darunter.

Ich verstehe, dass Sicherheit Vorrang hat. Aber es kann nicht sein, dass eine so zentrale Verbindung monatelang blockiert bleibt, ohne dass eine klare, schnelle Lösung in Sicht ist. Die Bevölkerung verdient Antworten – und vor allem Perspektiven. Ob eine provisorische Brücke, eine temporäre Fahrspur oder wenigstens bessere Informationen: Irgendetwas muss passieren. Wir wünschen uns, dass die Verantwortlichen die Situation ernst nehmen und sich aktiv um eine rasche Verbesserung bemühen. Für uns Familien bedeutet diese Sperrung nicht nur Umstände – sie beeinträchtigt unseren Alltag, unsere Zeit mit den Kindern und unser Gemeinschaftsgefühl.

#### **Anwohnerin Dorf Raron**

Die Brücke über den Rotten verbindet nicht nur zwei Dorfteile, sondern auch Menschen, Familien und unser gemeinsames Leben. Seit sie nur noch eingeschränkt passierbar ist, merken wir im Alltag, wie sehr sie fehlt.

Wir wohnen im Dorf, unsere Schwiegereltern im Turtig – früher war es selbstverständlich, kurz vorbeizugehen, gemeinsam zu essen oder etwas zu erledigen.

Heute ist das mit erheblichem Aufwand verbunden. Der spontane Austausch, der unser Dorfleben geprägt hat, ist kaum mehr möglich.

Man spürt es überall: weniger Begegnungen, weniger Leben im Dorf, mehr Distanz – im wörtlichen wie im übertragenen Sinn. Der Wiederaufbau der Brücke ist deshalb nicht nur eine Frage der Infrastruktur, sondern eine Herzensangelegenheit für die Bevölkerung. Sie ist wichtig, damit unser Dorf wirtschaftlich, gesellschaftlich und menschlich wieder näher zusammenrückt.

#### **Leiter Werkhof**

Auch der Werkhof Raron ist seit der Sperrung der Rottenbrücke direkt und deutlich von den Folgen betroffen. Die tägliche Arbeit des Teams ist seither mit erheblichen Mehraufwänden verbunden – sowohl zeitlich als auch finanziell.

Die Mitarbeitenden müssen täglich mehrmals den Weg über die grosse Brücke nehmen, da laufend Arbeiten in beiden Dorfteilen anstehen. Dieser Umweg bedeutet zusätzliche Fahrzeit, höheren Treibstoffverbrauch und eine spürbare Mehrbelastung im Arbeitsalltag. Arbeiten entlang der Bahnhofstrasse können nicht mehr wie gewohnt durchgeführt werden. Fahrzeuge – etwa für die Mäharbeiten, Strassenreinigung oder Schneeräumung – können die Brücke nicht überqueren. Das führt dazu, dass gewisse Unterhaltsarbeiten nur eingeschränkt ausgeführt werden können. Zudem wird der Unterhalt der Unterführung zunehmend vernachlässigt wie

Beleuchtung und Sauberkeit. Ein weiterer wichtiger Punkt betrifft die Feuerwehr: Feuerwehrleute, die im Dorf wohnen, haben bei einem Einsatz einen deutlich längeren Anfahrtsweg zum Feuerwehrlokal. Dadurch geht im Ernstfall kostbare Zeit verloren – Zeit, die im Notfall entscheidend sein kann. Aus Sicht des Werkhofs ist die aktuelle Situation weder effizient noch nachhaltig. Eine funktionierende Verbindung über den Rotten ist für den reibungslosen Unterhalt, die Sicherheit und den Alltag der Bevölkerung unerlässlich.

### **Besitzer Restaurant Rilke**

Seit der Sperrung der Rottenbrücke spüren wir im Restaurant deutlich, dass sich die Situation verändert hat. Grundsätzlich kann ich sagen, dass man es an der Frequenzierung der Gäste merkt – der Betrieb macht insgesamt weniger Umsatz. Viele, die früher regelmässig vorbeikamen, bleiben nun aus. Auch das Dorfleben leidet ganz klar unter der aktuellen Situation. Es ist weniger Betrieb auf den Strassen, man trifft sich seltener spontan und das gewohnte Miteinander zwischen den beiden Dorfteilen ist deutlich zurückgegangen.

Was ich aber wirklich unverständlich finde, ist die Tatsache, dass zwischen zwei zusammengehörigen Dorfteilen eines Bezirkshauptortes keine Verbindung für den Autoverkehr besteht. Das darf auf Dauer einfach nicht sein. Ich erinnere mich noch gut: Als im Jahr 2009 in Visp im Rahmen der 3. Rhonekorrektur die ersten dringlichen Teilarbeiten begannen, war für Raron die Rede von der Planung einer neuen zweispurigen Rottenbrücke. Die Verbin-

dung zwischen den beiden Dorfteilen ist von zentraler Bedeutung für das tägliche Leben und die lokale Wirtschaft.

### **Gemeinderätin Turtig**

Raron braucht wieder sein Herzstück. Seit dem Hochwasser 2024 fehlt uns etwas, das weit mehr war als Beton und Stahl: unsere Autobrücke – die Verbindung zwischen zwei Teilen, die zusammengehören. Raron ohne diese Brücke ist wie ein Dorf mit angehaltenem Atem. Zwei Orte, die eins sein sollten, stehen plötzlich getrennt da. Kein anderes Dorf im Wallis ist so geteilt wie wir. Wer heute von Turtig nach Raron-Dorf möchte, muss einen weiten, absurden Umweg über ein Nachbardorf machen – nur um wieder im eigenen Dorf anzukommen. Das fühlt sich falsch an. Unnatürlich. Wir alle spüren es täglich: Unser Dorf ist entzweit. Doch am stärksten spüren wir den Verlust, wenn es um unsere Sicherheit geht.

Wenn ein Grossereignis passiert, darf nicht jede Minute zählen – sie muss sofort da sein: unsere Feuerwehr, unsere Helfer, unsere Sicherheit. Heute führt der Weg dorthin über die grosse Brücke. Wenn dort ein Unfall passiert, ist der Weg blockiert. Und dann? Dann fehlt uns jede Alternative. Darum dürfen wir nicht länger ohne unsere direkte Verbindung leben. Wir brauchen eine neue, einspurige Autobrücke – für unsere Sicherheit. Für unseren Alltag. Für unser Leben als gemeinsames Dorf. Raron soll wieder zusammenfinden. Raron soll wieder eins sein. Mit einer Brücke, die uns verbindet – heute, morgen und für die nächsten Generationen.



# AUSGANGSLAGE

**Hochwasser am 30.06.24 00:56 Uhr**

«Alarm Rot, Überschwemmung auf dem Gemeindegebiet Raron».

Die Feuerwehr, die Führungsstäbe, die Behörden und die Anwohner, alle hatten eine ereignisreiche Nacht. Der Rotten führte ausserordentlich viel Wasser, trat auf der Höhe Niedergesteln sogar über die Ufer und Quartiere in Raron wurden evakuiert.

Spätere Auswertungen zeigen zeitweilig Wassermassen, die an ein 300-jähriges Hochwasser heranreichen. Obwohl unsere Gemeinde mehrheitlich mit dem Schrecken davonkam und Personenschäden glücklicherweise ausblieben, mussten wir einen Verlust verkraften. Die Fussgängerbrücke über den Rotten

wurde beschädigt und war ab sofort aus Sicherheitsgründen gesperrt.

Und da eine Autoverbindung, wenn auch mit einem Umweg verbunden, über die grosse Brücke Gesch möglich war, hat man sich dazu entschlossen, die alte Fahrzeugbrücke ab sofort für Fussgänger zu nutzen. Dieser Zustand gilt ab diesem Zeitpunkt bis auf weiteres.

## Geprüfte kurzfristig Alternativen

Im Anschluss wurden umgehend Varianten geprüft, um kurzfristig wieder eine Fussgänger- und Auto-Brücke zu haben:



Aufgrund des hohen Pegels und des vielen Schwemmholzes wurde der östliche Träger der Fussgängerbrücke sehr stark verformt.

### Sofortige Reparatur der Fussgängerbrücke

Die Fussgängerbrücke wurde in einem Verbundsystem gebaut, Fahrbahn und tragende Stahlträger sind miteinander verbunden. Für eine Reparatur des defekten Stahlträgers müsste die Fahrbahn komplett abgetragen, die Geländer entfernt und der verbogene Träger ersetzt werden. Diese Aufwände bzw. Kosten standen in keinem Verhältnis, vor allem in Anbetracht dessen, dass auch diese Brücke in ein paar Jahren zu kurz und zu tief sein wird.

### Fussgänger und Auto zusammen auf der alten Rottenbrücke

Autos, Motorräder, Mofas, Velos, Menschen, Familien, Kinderwagen und Kinder zusammen auf der alten Rottenbrücke

wäre zwar theoretisch möglich, jedoch die somit entstehende Unfallwahrscheinlichkeit enorm hoch. Die Brücke ist lediglich 3,3m breit, während heutige Autos bis zu 2,6m messen. Dieses Risiko entspricht bei weitem nicht mehr den heutigen Standards. Diese Variante wurde somit verworfen.

### Ersatzbrücke als Sofortmassnahme

Umgehend wurden lokale Firmen beauftragt, eine neue Brücke zu planen. Gemeinde, Planungsbüros, Baufirmen und Metallspezialisten haben umgehend eine Variante für eine Ersatzbrücke erarbeitet. Eine Finanzierung als Sofortmassnahme wurde seitens des Kantons abgelehnt, da eine Verbindung für Autofahrer via «Grosse Brücke Gesch» möglich war.

# ENTSCHEIDE KANTON ROTTENBRÜCKEN RARON

## Raron+ (2023)

- Im Rahmen von Raron+ kommunizierte der Kanton klar, dass zukünftig nur noch eine Brücke (Fussgänger, Velo, etc) zwischen Turtig und Raron finanziert werde.

## Unmittelbar nach Sperrung

### Rottenbrücke (Aug 2024):

- Eine Erneuerung der Brücken als Sofortmassnahmen wurde nicht bewilligt,

da die Verbindung für Fussgänger (Rottenbrücke Raron) und für Fahrzeuge (Grosse Brücke) gewährleistet ist.

- Der Kanton unterstützte zu diesem Zeitpunkt nur eine Langsamverkehrsbrücke. Eine zusätzliche Auto-Brücke erhielt damals keine finanzielle Unterstützung seitens des Kantons (müsste durch die Gemeinde bezahlt werden).

## Heute gültige Absprache

(seit Ende 2024/Anfang 2025)

- Die alte Brücke ist schützenswert, soll erneuert werden am gleichen Standort und dem Langsamverkehr (Fussgänger, Velo, etc) dienen. Dabei soll die Brücke neu auch sämtliche Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG erfüllen.
- Die Autobrücke wird ersetzt, wie bisher einspurig, jedoch ca. 30m westlich aufgrund längerer Rampe und Abstand für Hochwasserschutz.
- Die Brücken werden gemäss Strassen-gesetz und Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr Kanton Wallis finanziert:

– Langsamverkehrsbrücke: 75% zulasten des Kantons und 25% zulasten sämtlicher Gemeinden des Kantons, als Verbindung zwischen Raron zu Raron-Bahnhof.

– Neue MIV (Auto) Brücke: 75% zulasten Kanton und 25% interessierte Gemeinde – Raron

- Die neuen Brücken müssen der 3. Rhonekorrektur R3 entsprechen, somit 15m länger sein und 1.5m höher liegen. Der Abstand zwischen den Brücken muss aus Hochwasserschutzgründen mindestens 30m betragen
- Der «Grosser Rat» muss die Finanzierung der Brücken sowie die Deklassierung der Kantonsstrasse Nr. 22 bewilligen.

# VORGESEHENES PROJEKT

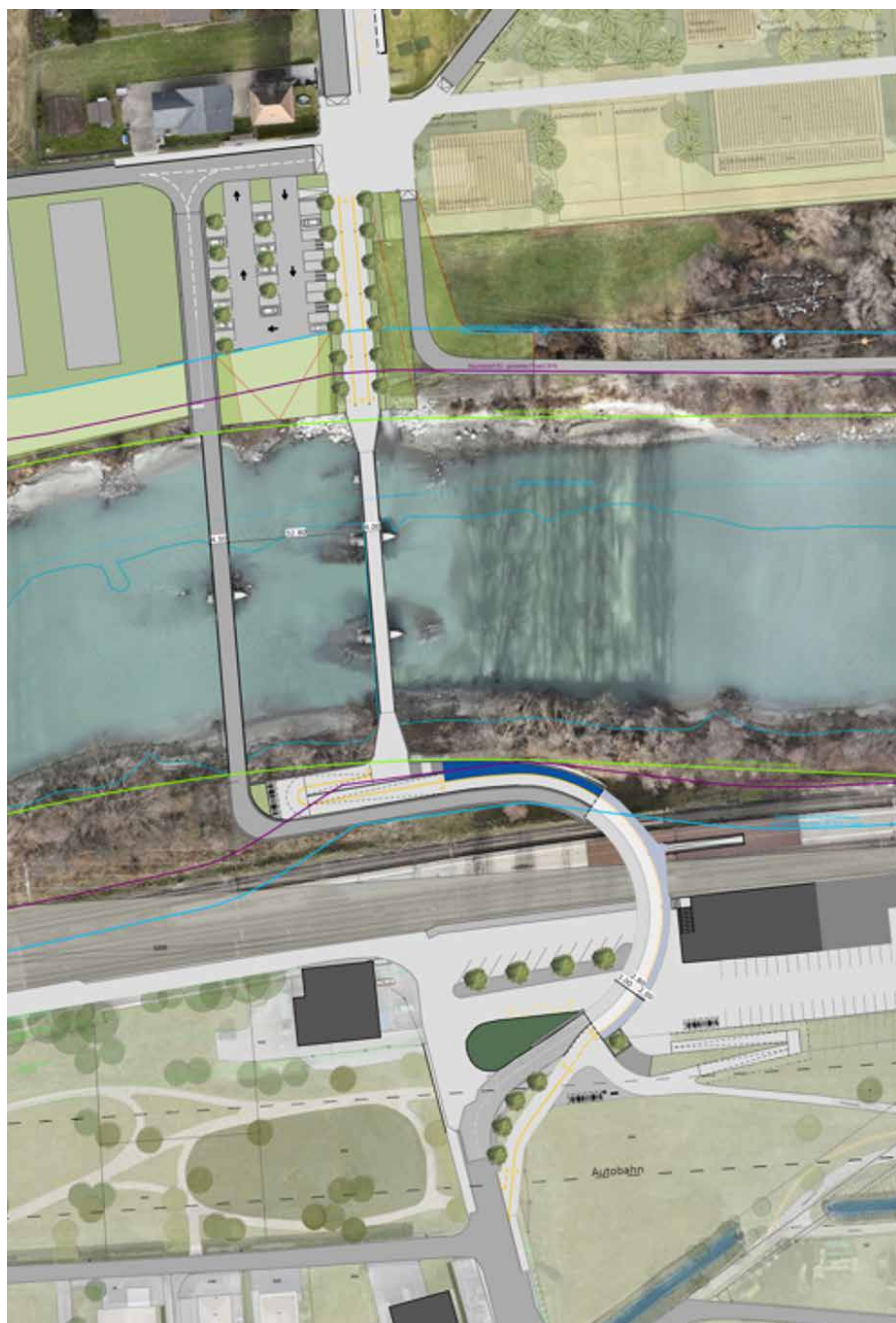
## Vorgeschlagene Variante und Randbedingungen:

Die gewählte Variante basiert auf dem Grundprinzip, dass die beiden bestehenden Brücken ersetzt bzw. ertüchtigt werden. Einerseits durch die Instandsetzung der bestehenden geschützten Stahlbrücke für den Langsamverkehr (LV = Fussgänger, Velo, etc), und andererseits durch einen Neubau für den motorisierten Individualverkehr (MIV = Auto). Im Projekt wurde dem Umstand der Verkehrsverlagerung durch die Eröffnung des A9 Raron Rechnung getragen. Der Schleich- und Durchgangsverkehr hat im Turtig und auf der Rottenweri wie erwartet markant abgenommen. Die Haupteerschliessung Raron Dorf und Turtig erfolgt neu mehrheitlich in West-Ost-Richtung und nicht mehr über die Bahnhofstrasse. Dies ermöglicht es, die Bahnhofstrasse verkehrstechnisch für den Langsamverkehr (Fussgänger, Velo, etc.) aufzuwerten, da weniger Autos in der Bahnhofstrasse zu erwarten sind.

Das wichtige Hauptziel des Projekts ist es, eine attraktive Langsamverkehrs-Verbindung zwischen Turtig, Raron Dorf und dem Bahnhof Raron für den täglichen Fuss- und Veloverkehr zu gewährleisten – unter Einhaltung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Insbesondere auch für Kinder soll eine sichere Verbindung zu Fuss, mit dem Velo etc. ermöglicht werden. Der motorisierte Individualverkehr (MIV = Auto) soll weiterhin wie bisher ermöglicht werden. Ein Ausbau auf eine durchgängig zwei-

spurige Verbindung ist nicht zweckmässig möglich, da dies aus Platzgründen in der Unterführung eine attraktive Langsamverkehrerschliessung (unser Hauptziel) verunmöglicht. Zudem müssen im Projekt die gesetzlichen Vorgaben, technische Limitierungen sowie die vorgegebenen Randbedingungen eingehalten werden:

- schützenswerte Brücke mit historischer Strassenführung (der alte Stahlbau muss erhalten bleiben und die Strassenachse darf nicht verschoben werden)
- flussbautechnische Vorgaben  
3. Rhonekorrektur R3 (Berücksichtigung der Aufweitung des Rottens um ca. 15m, Höhenlage der Brücken ca. +1.50m, Ausgestaltung Uferböschungen und Zugänge für Unterhalt sowie ein sicherer Übergangszustand bis zur Realisierung der R3)
- bestehende Unterführung SBB gebaut als «geschlossener Beton-Rahmen» mit 2.5m Höhe und max. 8.5m Breite kann weder in Höhe noch Breite verändert werden
- Behindertengleichstellung und normative Vorgaben für Langsamverkehr (u. a. Steigungen mit max. 6%, Fahrbahnbreiten, etc.)
- Vorgaben der Umweltgesetzgebung (u. a. Bauen im Gewässerraum, Wald-Rodungersatz Ufervegetation, etc.)
- Bautechnische Randbedingungen in Bezug auf die Machbarkeit (Baugrund, Bauen im Gewässer, Einsatz Schwerlastkran, komplexe Baustellenlogistik, etc.)



Gesamtübersicht

# PROJEKT-ÜBERSICHT

Der Projektumfang erstreckt sich von der Kreuzung Bahnhofstrasse/Bietschgärtenstrasse im Dorf bis zum Basperkanal im Turtig. Hauptelemente des Projekts sind die beiden Brücken Langsamverkehrsbrücke (Fussgänger, Velo, etc) und MIV (Auto)-Brücke, die dazugehörigen Zugangsrampen und die Anpassung der Unterführung.

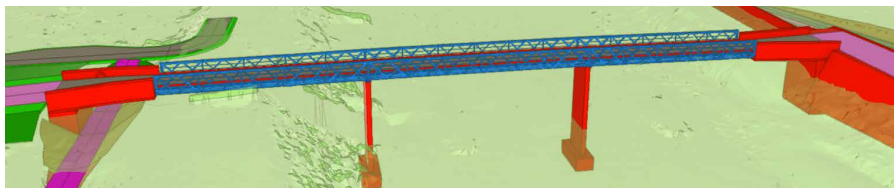
Das geplante Verkehrskonzept sieht vor, dass der Langsamverkehr (Fussgänger, Velo, etc. eine möglichst kurze, direkte und barrierefreie Verbindung zwischen Dorf und Turtig mit gutem Zugang zur Bahn erhält. Zudem wird in der SBB-Unterführung mehr Platz dem Langsamverkehr zugewiesen (2.00m für Fussgänger, 2.80m für Fahrräder und 3.50m für Autos einspurig). Der MIV (Auto)-Verkehr verläuft zukünftig ab der Brücke bis zum Ende der SBB-Unterführung einspurig und wird mit einer Ampelanlage betrieben (Fahrbahnbreite 3.00m zuzüglich 0.50m Sicherheitsraum). Um die Wartezeiten bei den Ampeln auf ein Minimum zu begrenzen, wird ein System mit Bewegungsmelder installiert (Wartezeit 0 Sek. falls kein Auto unterwegs ist; max. Wartezeit 70 Sek. bei Umschalten auf Rot).

## Erneuerung heutige Brücke (schützenswerte Brücke) für Langsamverkehr als Langsamverkehrsbrücke (Fussgänger, Velo, barrierefrei):

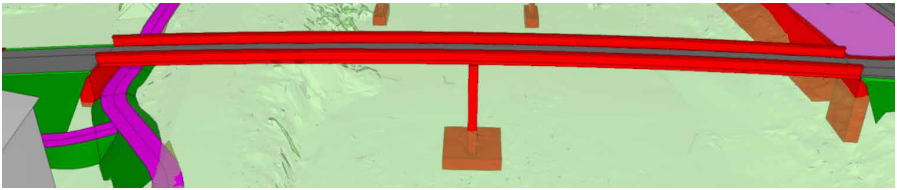
Die bestehende Stahlkonstruktion der heutigen «dreifeldigen» historischen Rotenbrücke wird für die LV-Brücke wiederverwendet. Hierfür wird das Stahltragwerk verstärkt und der Korrosionsschutz erneuert. Um die erforderliche Spannweite gemäss Vorgaben R3 (15m länger) zu erreichen, wird die Stahlbrücke beidseitig mit auskragenden Konsolen verlängert. Um dem historischen Wert der Brücke gerecht zu werden, werden diese Konsolen filigran mit Ultrahochleistungsfaserbeton vorfabriziert und vor Ort montiert.

## Wichtigsten Kennzahlen der LV-Brücke:

- Spannweite: 77.50 m,  
Spannweite Stahl: 63.34 m
- Auskragung Widerlager: 7.08 m
- Anzahl Stützen: 2
- Nutzbare Breite: 3.40 m
- Standort: unverändert zur heutigen Lage, jedoch länger und höher
- Baustoff: Stahl und Ultrahochleistungsfaserbeton (UHFB)



Ansicht der LV-Brücke



Ansicht der MIV-Brücke

### Bau der neuen einspurigen Brücke für MIV (Auto)

Die MIV-Brücke (Auto) wird als zweifeldiges Tragwerk ebenfalls in Ultrahochleistungsfaserbeton (UHFB) realisiert. Dieses Material ermöglicht es, ein filigranes dem Stahlbau nachempfundenen Bauwerk zu realisieren. Auch diese Brücke wird in Elementen vorfabriziert und in zwei Teilen mittels eines Schwerlastkrans an den geplanten Standort versetzt.

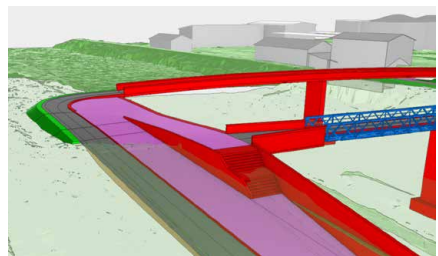
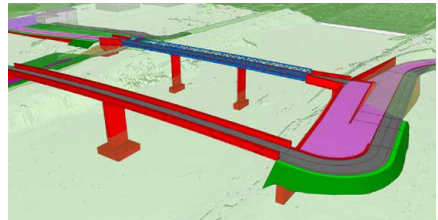
#### Wichtigste Kennzahlen der MIV-Brücke:

- Spannweite: 79.96 m
- Anzahl Stützen: 1
- Fahrbahnbreite: 4.00 m
- Standort: ca. 33 m flussabwärts zur LV-Brücke
- Baustoff: Ultrahochleistungsfaserbeton (UHFB)

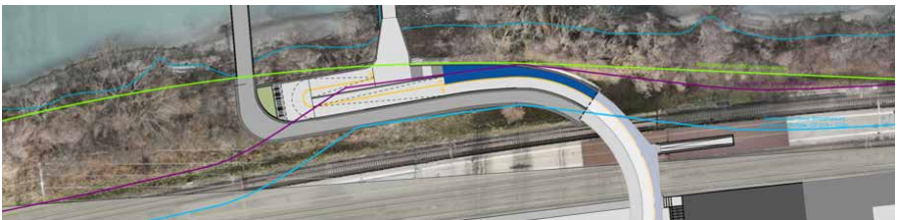
### Anpassung Rampe und Unterführung

Da die Brücken aufgrund des Hochwasserschutzes zukünftig höher liegen und die

Steigung max. 6% betragen darf, muss die Rampe zur Unterführung entsprechend angepasst und verlängert werden. Für Fussgänger ist zudem ein Treppenabgang direkt in die Unterführung vorgesehen, um den Weg möglichst kurz zu halten:



Visualisierung Zufahrtsrampen ab Unterführung SBB mit Treppenaufgang



Übersicht Zufahrtsrampen ab Unterführung SBB mit Treppenaufgang



Visualisierung Unterführung SBB

In der bestehenden SBB-Unterführung wird mehr Platz dem Langsamverkehr zugewiesen (2.00m für Fussgänger, 2.80m für Fahrräder und 3.50m für Autos einspurig) und der MIV (Auto)-Verkehr auf eine Spur reduziert (Fahrbahnbreite 3.00m zusätzlich 0.50m Sicherheitsraum).

### Zufahrten Seite Dorf

Zwischen Kita-Schulhausstrasse und Bietschgärtenstrasse entsteht eine neue Begegnungszone (Tempo 20) zum Schutz der Fussgänger (insbesondere

auch Schüler und Kinder). Der Anschluss der Langsamverkehrsbrücke erfolgt in der Achse Bahnhofstrasse mittels eines 5.40m breiten Zuganges mit Begrünungssteifen und Baumallee.

Die Erschliessung der MIV-Brücke (Auto) erfolgt ab der Bietschgärtenstrasse mit einer 6.00m breiten Strasse ca. 33m flussabwärts zur LV-Brücke. Der Warteraum der Ampelanlage befindet sich auf dieser Zufahrt unmittelbar vor der MIV-Brücke. Der Boden zwischen den beiden Zufahr-



Übersicht Zufahrten Seite Dorf

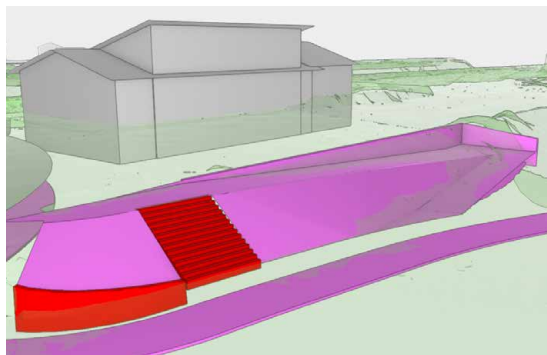
ten wird durch die Gemeinde erworben und kann zukünftig nach Bedarf ausgebaut und genutzt werden (Nutzung noch zu bestimmen). Der Ausbau dieses Platzes ist nicht Teil des Brückenprojektes.

Der Standort der Bushaltestelle Schulhaus bleibt zur Zeit unverändert und wird erst im Rahmen der Deklassierung dieses Strassenabschnittes durch den Kanton bei Bedarf verschoben und behindertengerecht umgebaut. Die Dammstrasse wird mittels einer 4.00m breiten Erschliessungsstrasse angeschlossen. Aus Platzgründen muss der WKB-Anbau abgebrochen werden. Am Rottenufer wird unter den Widerlagern beider Brücken ein 2.50m breiter Verbindungsweg für Spaziergänger realisiert. Für den Unterhalt des Rottendamm werden zudem 3.00m breite Zugänge zwischen den Brücken und westlich der MIV-Brücke erstellt.

### Zufahrten Seite Turtig

Auf der Südseite des Bahnhofs befindet sich der Warteraum der Ampelanlage un-

mittelbar vor der Unterführung SBB. Das Bahnhofareal wird mit einer behindertengerechten Rampe erschlossen. Des Weiteren wird auf den gedeckten Einschnitt Raron eine Verbindung mit der Basperstrasse für den Veloverkehr umgesetzt. Die Bushaltestelle beim Bahnhof bleibt vorerst wie gehabt und wird erst bei Bedarf im Rahmen der Deklassierung der Strasse durch den Kanton bzw. nach der Konsolidierung des geplanten Bahnhofbauprojekt der SBB weiterverfolgt.



Visualisierung Fussgänger- und Velorampe



Übersicht Zufahrten Seite Turtig

# GEPRÜFTE ANDERE OPTIONEN

Ein solches Projekt erfordert eine enge Abstimmung zwischen Kanton, Gemeinde und privaten Eigentümern. Zudem müssen Rahmenbedingungen wie die schützenswerte Brücke, die historische Strassenführung, Vorgaben der zukünftigen 3. Rhonekorrektur R3, Sicherstellung der Barrierefreiheit, gesetzliche Vorgaben, bautechnische Limitierungen und insbesondere auch die Finanzierung durch den Kanton berücksichtigt werden.

Bei der Erarbeitung des Projektes wurden unter anderen auch folgende Varianten geprüft und verworfen:

- **Nur noch eine Langsamverkehrsbrücke (Fussgängerbrücke):**

Dies war die ursprüngliche Variante und Vorschlag des Kantons. Diese Variante entspricht jedoch nicht dem Wunsch der Bevölkerung für eine Verbindung Turtig-Dorf.

- **Grosse Überführung WKB bis Burg:**

Eine grosse zweispurige Brücke mit zudem Platz für Velo und Fussgänger wäre eine ideale Verbindung für Auto und Bus zwischen Turtig und Dorf, jedoch für den Langsamverkehr nicht praktisch (Höhenunterschied und Anschluss Bahnhof). Diese sehr teure Variante wird durch den Kanton nicht finanziert und ist optisch nicht passend.

- **Unterführung weiterhin 2-spurig für Autos:**

6m für Auto und 1.2m für Fussgänger, Velo, Rollstuhl etc. ist für den Langsamverkehr nicht akzeptabel.

- **Grössere oder neue Unterführung:**

Die heutige Unterführung kann weder in der Breite noch in der Höhe verändert werden. Eine grössere neue Unterführung müsste komplett unabhängig von der heutigen Unterführung erbaut werden und ist durch SBB und Gera limitiert. Dies ist bautechnisch kaum umsetzbar und wird durch den Kanton nicht finanziert.

- **Neue 2-spurige MIV (Auto)-Brücke**

Raron hatte bisher eine 1-spurige Autobrücke und eine Langsamverkehrsbrücke. Der Kanton finanziert maximal dasselbe.

- **Anordnung der Brücken im V anstelle parallel.**

Der Hochwasserschutz der zukünftigen 3. Rhonekorrektur R3 definiert den minimalen Abstand von Brückenpfeilern. Eine Ausführung ohne Brückenpfeiler würde wesentlich mehr kosten und durch den Kanton nicht finanziert.

# BODENERWERB

Für den Bau der Zufahrt neue MIV (Auto)-Brücke und Anschluss Rottendamm-West muss der Kanton die hierfür notwendigen Böden aneignen. Die Gemeinde Raron unterstützt den Kanton diese für die Erschliessung der neuen Brücken notwendigen attraktiven Böden nördlich der zukünftigen Brücken zu eignen. Die Gemeinde hat daher mit den privaten Bodenbesitzern proaktiv entsprechende Vereinbarungen vorbereitet, um langwierige Verfahren zu verhindern. Die A9 (Astra) und die Gemeinde haben sich auf untenstehende Bodenpreise zum Erwerb der Böden der A9 durch die Einwohnergemeinde geeinigt. Der anschliessende Bodentausch zwischen Einwohnergemeinde und privaten Bodenbesitzern erfolgt proportional unter Annahme der definierten Bodenpreise. Der abschliessende Landerwerb durch die DFM von der Gemeinde erfolgt wiederum zu den vereinbarten Bodenpreisen. Der Gemeinderat möchte den Boden zwischen den beiden Zufahrten definitiv aneignen für eine zukünftige Nutzung (wie zum Beispiel Kiss & Ride oder Parkplatz oder...).

A9 (Astra), Kanton DFM, Gemeinde Raron und Bodenbesitzer haben sich für den Kauf, beziehungsweise Bodentausch, unter Annahme folgender Bodenpreise geeinigt:

- 300.-/m<sup>2</sup> «Lattubina» (WG4)
- 200.-/m<sup>2</sup> «Temp. Spielplatz Turtig» (W4)
- 100.-/m<sup>2</sup> «Alte Zufahrt Grosse Brücke»
  - 10.-/m<sup>2</sup> heute als Verkehrszone
  - 90.-/m<sup>2</sup> Mehrwertabgabe für Gewerbezone.

Die Gemeinde erwirbt von der A9 die 3000m<sup>2</sup> «Alte Zufahrt Grosse Brücke» und 2100m<sup>2</sup> «Temporärer Spielplatz Turtig (W4)» zu obigen Kaufpreisen. Die Gemeinde tauscht anschliessend mit den Bodenbesitzern Lattubina (wertgleich).

- 1000m<sup>2</sup> WG4 «Lattubina» gegen 3000m<sup>2</sup> Zufahrt «Alte Zufahrt Grosse Brücke».
- 1400m<sup>2</sup> WG4 «Lattubina» gegen 2100m<sup>2</sup> W4 «Temp. Spielplatz Turtig».

Der abschliessende Landerwerb der DFM der Gemeinde erfolgt zu gleichen Preisen.

## Somit Bodenerwerb/Verkauf der Einwohnergemeinde Raron:

|                                                        |                                           |                |
|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------|----------------|
| • Gemeinde Kauf von A9 «Alte Brücke»                   | 3000m <sup>2</sup> à 10.-/m <sup>2</sup>  | 30 000.-       |
| • Mehrwertabgabe bei Umzonung (ca. 2028)               | 3000m <sup>2</sup> à 90.-/m <sup>2</sup>  | 270 000.-      |
| • Gemeinde Kauf von A9 «Temp. Spielplatz»              | 2100m <sup>2</sup> à 200.-/m <sup>2</sup> | 420 000.-      |
| • Gebühren, Mehrwertabgaben, etc                       |                                           |                |
| • DFM Landerwerb von Gemeinde<br>gemäss Auflageprojekt | Zufahrt Brücken                           | ca. -500 000.- |

## Somit verbleibender Boden zwischen Brückenzufahrten

im Besitz der Gemeinde ca. 700m<sup>2</sup> à 300.-/m<sup>2</sup> 210 000.-

# TERMINPLAN

Die Projektierung, Bewilligung und Umsetzung öffentlicher Projekte ist zeitintensiv.

Aus heutiger Sicht sind folgende

Termine möglich:

- Urversammlung Raron – Dezember 2025
    - Konsultativabstimmung Brückenlösungen
    - Rahmenkredit Bodenkäufe
  - Projekt-Auflage Q1 2026
  - Urversammlung Raron – Juni 2026
  - Verpflichtungskredite Grosser Rat 2. Halbjahr 2026
  - Baubewilligung 2026
  - MIV (Autobrücke) Baubeginn frühestens Winter 2026/27
  - Langsamverkehrsbrücke im Anschluss an Inbetriebnahme MIV-Brücke
- 

# KOSTENSCHÄTZUNG

Der jetzige Projektierungsstand lässt bisher keine genauen Kostenangaben zu. Untenstehend die Dimension der Kosten

zur transparenten Abschätzung der zu erwartenden Kostenfolgen für die Gemeinde.

- **Langsamverkehrs – Erschliessung**

CHF 5–8 Mio (grobe Abschätzung)

Kostenteiler:

75% Kanton

25% alle Walliser Gemeinden

**Somit Gemeinde Raron: minimal**

- **MIV (Auto) – Erschliessung**

CHF 4–6 Mio (grobe Abschätzung)

Kostenteiler:

75% Kanton

25% interessierte Gemeinden

**Anteil Gemeinde Raron:**

**ca. CHF 1.0 bis 1.5 Mio zu erwarten**

# KONSULTATIV-ABSTIMMUNG: BRÜCKENPROJEKT WEITERVERFOLGEN

Konsultativ-Abstimmung ist eine Meinungs-Äusserung der Bevölkerung. Eine definitive Abstimmung erfolgt zu einem späteren

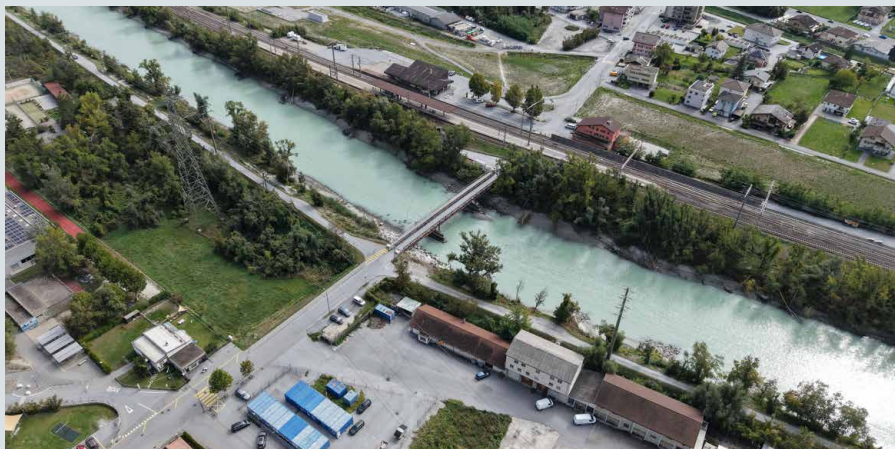
Zeitpunkt, auf Basis dieser Konsultativ-Abstimmung und auf Basis einer vorhandenen Kostenschätzung zu Lasten der Gemeinde.

**Soll das Projekt «Neubau Rottenbrücken Raron» gemäss den Erläuterungen der Broschüre und an der Urversammlung weiterverfolgt werden?**

## **Das Projekt hat folgende Schwerpunkte:**

- Langsamverkehrsbrücke (heutige Rottenbrücke wird erneuert und verlängert)
- Neue MIV (Auto)-Brücke, 30m versetzt, einspurig (mit Ampelbetrieb)
- Unterführung breit für Fussgänger/ Velos, Autos einspurig (Ampelbetrieb)

Für die Erstellung der Langsamverkehrsbrücke (Fussgängerbrücke) werden keine wesentlichen Kosten zu Lasten der Gemeinde Raron erwartet. Für die Erstellung der MIV (Auto)-Brücke gilt eine Kostenbeteiligung für Raron als «interessierte» Gemeinde Raron von 25%.



# ABSTIMMUNG: BODENERWERB UND BODENTAUSCH

Abstimmung, dass die Gemeinde Raron die Vereinbarungen zum Bodenerwerb unterschreiben und zukünftig ausführen kann. Der Bodenerwerb wird jedoch nur umgesetzt, wenn das Projekt «Neubau

Rottenbrücken Raron» zu einem späteren Zeitpunkt von der Bevölkerung der Gemeinde Raron und durch den Grossen Rat bewilligt wird.

**Stimmen Sie dem Bodenerwerb und Bodentausch für den  
«Neubau Rottenbrücken Raron» gemäss den Erläuterungen in  
der Broschüre und an der Urversammlung zu?**

1. Bodenerwerb Gemeinde von A9  
(Alte Zufahrt Grosse Brücke/  
Temporärer Spielplatz Turtig)
  - Kosten CHF 450 000.– im 2026
  - zusätzlich CHF 270 000.– ca. im 2028 bei zukünftiger Umzonung
2. Bodentausch (im Verhältnis zu den definierten Bodenpreisen) der durch die Gemeinde erworbenen Parzellen mit den für die Zufahrt Rottenbrücken benötigten Parzellen.
3. DFM Landerwerb von Gemeinde gemäss Auflageprojekt
  - für ca. CHF 500 000.–

**«Rest»-Besitz Boden zwischen Zufahrt  
Rottenbrücken für Einwohnergemeinde  
– ca. 700 m<sup>2</sup> CHF 210 000.–**

hierfür vereinbarte Bodenpreise:

- CHF 300.–/m<sup>2</sup> W4 Dorf Bahnhof (Lattubina)
- CHF 200.–/m<sup>2</sup> W4 Turtig Bahnhof (Temp. Spielplatz Turtig)
- CHF 100.–/m<sup>2</sup> Gewerbezone Turtig (Alte Zufahrt Grosse Brücke nach Umzonung)

## PROJEKTBETEILIGTE



dreipunkt



[www.raron.ch](http://www.raron.ch)