Ist der Bau der A9-Raststätte bei Raron für die Walliser Regierung keine Priorität?

Das Plangenehmigungsverfahren für den Bau von Stau- und Stellplätzen läuft wieder. Ende Jahr soll eine Plangenehmigung vorliegen. Bei der Raststätte ist der Kanton federführend. Es harzt. Auch wegen Konkurrenzprojekten wie einer neuen Kampfarena oder der Flugpiste.

Herold Bieler

Die Kritik des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) im Plangenehmigungsverfahren für die Raststätte/Anschluss A9 bei Visp war heftig. Es fehle die raumplanerische Grundlage für die geplante Raststätte. Auch die Standortgebundenheit der Raststätte wurde vom ARE angezweifelt und man machte sich Sorgen, dass nicht nachgewiesen werde, dass wichtige landwirtschaftliche Flächen möglichst wenig tangiert werden. All diese Punkte haben das Bundesamt für Raumplanung dazu veranlasst, die Sistierung des gesamten Plangenehmigungsverfahrens zu beantragen. Diesem Antrag hat das UVEK stattgegeben. Das Vorhaben sollte auf die Konformität mit den raumplanerischen Grundlagen hin überprüft werden.

Jetzt hat man einen Konsens gefunden. «Der Bund konnte die offenen Punkte bei der Planung dieser Raststätte mit dem Kanton Wallis in der Zwischenzeit klären. Er hat die Sachplanung der Anlagen, die in seiner Kompetenz liegen, also der Lastwagenstauraum und die Stellplätze, bereits angepasst», heisst es auf Anfrage. Die Anlagen und die Raststätte würden nun weiter geplant und – sofern sie die rechtlichen Vorgaben erfüllten – bewilligt, betont man seitens des ARE.

Das Plangenehmigungsverfahren «A9, Lastwagenstauraum und Stellplätze Steineja, Raron, inklusive der Festlegung Nebenanlage Raststätte» ist nach wie vor beim UVEK laufend, bestätigt Martin Hutter, Chef der Dienststelle für Nationalstrassenbau (DNSB). Das UVEK werde dieses mit einer Plangenehmigungsverfügung abschliessen. «Der entsprechende Zeitpunkt ist noch offen. Aber wir hoffen, dass wir bis Ende Jahr die Plangenehmigung erhalten», sagt Hutter. Seitens der DNSB ist die Eröffnung des Abschnitts für 2025/2026 geplant.

Was allerdings nicht heisst, dass man auch bauen kann. Mehrere Einsprachen sind gegen das vor drei Jahren präsentierte Projekt erhoben worden, darunter auch diejenige eines Umweltverbandes. Die Wahrscheinlichkeit ist also gegeben, dass sich auch das Bundesverwaltungsgericht und sogar das Bundesgericht noch mit dem Dossier werden befassen müssen.

Auch Hutter betont, dass es sich um zwei verschiedene Verfahren handelt. Die Raststätte ist ein kantonales Projekt, unabhängig von der A9, federführend ist die Walliser Autobahn-Raststätten AG. Beim Baggersee «Volkigilla» soll künftig eine Raststätte mit Restaurant mit rund 140 PW-Parkplätzen und 25 Parkplätzen für Lastwagen und Busse entstehen. Allerdings fehlt der Eintrag im kantonalen Richtplan. «Der vom Kanton zu führende Planungs- und Koordinationsprozess – respektive die räumliche Abstimmung und Planung der Raststätte – wird im kantonalen und kommunalen Planungsverfahren erfolgen und ist demnach nicht Gegenstand des Verfahrens vor dem UVEK», erklärt Hutter. Er geht davon aus, dass diesbezüglich zuerst die Plangenehmigungsverfügung seitens des UVEK abgewartet wird.

Hutter betont, dass man den Bau der Autobahn A9 unabhängig vom Verfahren der Raststätte weiterführen könne. Vom Bau der Stell- und Stauplätze ist man natürlich indirekt tangiert: «Bis wir eine Lösung haben, bleiben die Stauplätze für Lastwagen im Goler. Das hätte zur Folge, dass die Lastwagen bei Bedarf die Autobahn verlassen und über die Kantonsstrasse zum Stauplatz fahren müssten.»

Walliser Raststätten AG kritisiert die Regierung

Paul Schnidrig ist Präsident der Walliser Autobahn-Raststätten AG (WARAG). Derzeit gibt es nur eine bei Martinach. Seit 1991 und erfolgreich. Der Auftrag der AG ist es, entlang der Autobahn und des Nationalstrassennetzes im Wallis den Bau und den Betrieb von Raststätten und Tankstellen zu garantieren und auch die Information und Promotion des Wallis (Landwirtschaft, Kultur, Tourismus) sicherzustellen. Schnidrig ärgert sich über die Situation im Oberwallis. «Unsere Zahlen in Martinach zeigen, dass man in Raron mit 500 Gästen täglich planen kann (20'000 Autos/Tag). Aber wir tun alles, um diese grosse Chance zu verpassen», sagt Schnidrig.

Seinen Unmut hat er mündlich und schriftlich mehrmals den beiden Staatsräten Christophe Darbellay und Franz Ruppen mitgeteilt. Er stelle allerdings fest, dass der Kanton andere Prioritäten habe als den Bau einer Raststätte. Projekte wie etwa die Flugpiste oder eine neue Kampfarena verhindern offenbar die fristgerechte Eröffnung der bereits definierten Raststätte «Relais du Simplon». Er erinnert deshalb daran, dass der Kanton verpflichtet ist – notabene mit einem Dekret aus dem Jahre 1984 –, eine Raststätte auch im Oberwallis zu bauen: «Es braucht diesen Stauraum mit Tankstellen und dazu auch Möglichkeiten zur Verpflegung und WC-Anlagen.»

Die Planungen für Raststätte und Stauraum bei der «Volkigilla» zwischen Visp-West und Raron laufen. Bis Ende 2023 sollte eine Plangenehmigung vorliegen. Bild: pomona.media/Daniel Berchtold

Für Schnidrig gilt es endlich den «gordischen Knoten Flugpiste/Ringkuhkampf-Arena mit Markthalle/Raststätte» zu lösen. «Wir sind bereit. Der Kanton muss aber das Raumplanerische in Ordnung bringen. Wir können starten. Die Investoren stehen bereit, die Businesspläne sind gemacht», betont Schnidrig. Die Investitionskosten beziffert er mit acht Millionen Franken brutto, dies mit nachhaltigem Nutzen für die einheimische Wirtschaft. Aber es eilt. Gemäss den Verantwortlichen, so Schnidrig, geht ja der Abschnitt zwischen Raron und Visp spätestens 2026 in Betrieb: «Da bleibt also wenig Zeit.»

Offen ist weiterhin auch das Schicksal der Goler-Arena in Raron. Diese fällt eines Tages den Kompensationsmassnahmen des Autobahnbaus A9 zum Opfer. Wann diese umgesetzt werden, ist allerdings noch unklar. Auch hier sind noch viele Fragen offen. Seit bald zehn Jahren wird nach einer Lösung für eine neue Kampfarena gesucht. 2015 wurde das Projekt «Manhattan» präsentiert, welches den Neubau einer Markthalle sowie einer Ringkuhkampf-Arena westlich des Baggersees «Volkigilla» in Raron vorsah. Zwei Einsprecher bodigten das Projekt vor Bundesgericht. Die für den Bau der Arena sowie der Markthalle geschaffene Spezialzone war unrechtmässig. Ein Projekt der Gemeinde und der Burgergemeinde Turtmann wäre zonenkonform gewesen. Allerdings lehnten die Oberwalliser Genossenschaften einen «Umzug» ab. Die Kampfkühe stechen immer noch im Goler. Das nächste Mal am kommenden Sonntag.

30 statt 50 km/h in Lax – was bringt die Temporeduktion?

Seit sechs Monaten gilt auf einem Abschnitt der Kantonsstrasse durch das Dorf Tempo 30. Gemeindepräsident Simon Imhasly zieht Bilanz.

Matthias Summermatter

Sie spaltet das Dorf in zwei Teile und sorgt seit Jahren für Gesprächsstoff: die Kantonsstrasse in Lax. Sie ist stark befahren und führt mitten durch das Dorf. Die Lärmbelastung für die Anwohner ist hoch. Und vor allem: Es kam mehrfach zu Unfällen mit Fussgängern. In den vergangenen 20 Jahren endeten zwei davon tödlich.

Die Gemeinde wünschte sich deshalb schon länger eine Temporeduktion von 50 auf 30 km/h, um die Situation zu entschärfen. Im letzten Jahr kam der Kanton dem Wunsch der Gemeinde zumindest teilweise nach.

Seit Herbst gilt auf einem Abschnitt der Kantonsstrasse neu Tempo 30. Der Abschnitt ist 260 Meter lang. Er beginnt circa auf Höhe der Pfarrkirche und endet beim Viadukt der Matterhorn Gotthard Bahn beim östlichen Dorfausgang. Gemeindepräsident Simon Imhasly sagt: «Für die direkten Anwohner brachte die Einführung von Tempo 30 eine erhebliche Beruhigung der Situation. Ebenfalls die unübersichtliche Einfahrt vom alten Dorfteil in die Kantonsstrasse, welche innerhalb der Tempo-30-Strecke liegt, wurde entschärft.» Doch ganz zufrieden ist Imhasly nicht.

Denn der Wunsch der Gemeinde war es eigentlich, die Tempo-30-Strecke circa 120 Meter weiter in Richtung Brig zu ziehen. Die Erweiterung ist laut der Gemeinde nötig. Auf dieser Strecke befindet sich die Bushaltestelle für die Schulkinder. Alle Kindergärtner, Primar- und OS-Schüler aus Lax gehen in Fiesch zur Schule. Auch ein viel begangener Fussgängerstreifen, der zum Bahnhof der Matterhorn Gotthard Bahn führt, steht in diesem Bereich. Gemeindepräsident Imhasly sagt: «Aus meiner Sicht ist hier das Sicherheitsrisiko grösser.»

Laut Gemeindepräsident Imhasly hat der Kanton die Einführung von Tempo 30 auf diesem 120-Meter-Abschnitt aufgrund eines Gutachtens nicht bewilligt und liess keinen Spielraum für Verhandlungen. Imhasly erklärt: «Für die Bewohner von Lax, aber auch der umliegenden Gemeinden ist dies schwer nachvollziehbar, was sich auf die Akzeptanz für die jetzige Tempo-30-Strecke auswirkt.»

Ob Tempo 30 nötig, zweck- und verhältnismässig ist, klärt der Kanton mittels externem Gutachten ab. Anton Karlen, Adjunkt der Dienststelle für Mobilität, sagte letzten Herbst: «Es gibt klare Kriterien, die erfüllt werden müssen, damit Tempo 30 eingeführt werden kann. In Lax sind diese Kriterien nicht auf der gesamten Kantonsstrasse erfüllt.»

Zurück zur bewilligten Tempo-30-Strecke. Oft werden Tempo-30-Strecken mit 30er-Zonen verwechselt. Doch den beiden Bezeichnungen liegen klare Unterschiede zugrunde.

Auf Tempo-30-Strecken wie in Lax gilt etwa kein Rechtsvortritt und die Fussgänger müssen weiterhin zur Überquerung der Strasse die Fussgängerstreifen benutzen. In 30er-Zonen werden zur Drosselung der Geschwindigkeit oft bauliche Massnahmen wie Hindernisse umgesetzt. Dies ist auf einer Kantonsstrasse nicht möglich.

Die Tempo-30-Strecke soll in Lax für mehr Sicherheit sorgen. Bild: pomona.media

Dass weniger Tempo mehr Sicherheit mitbringt, gilt als erwiesen. Laut der Dienststelle für Mobilität ist die Heftigkeit einer Kollision mit einem Fussgänger bei 30 km/h nur ein Drittel so gross wie bei einer Kollision mit 50 km/h. Die Überlebenschancen des Fussgängers erhöhen sich um das Drei- bis Sechsfache. Hinsichtlich der Lärmbelastung habe eine Reduktion der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h denselben Effekt wie eine Halbierung des Verkehrs, so die Dienststelle für Mobilität.