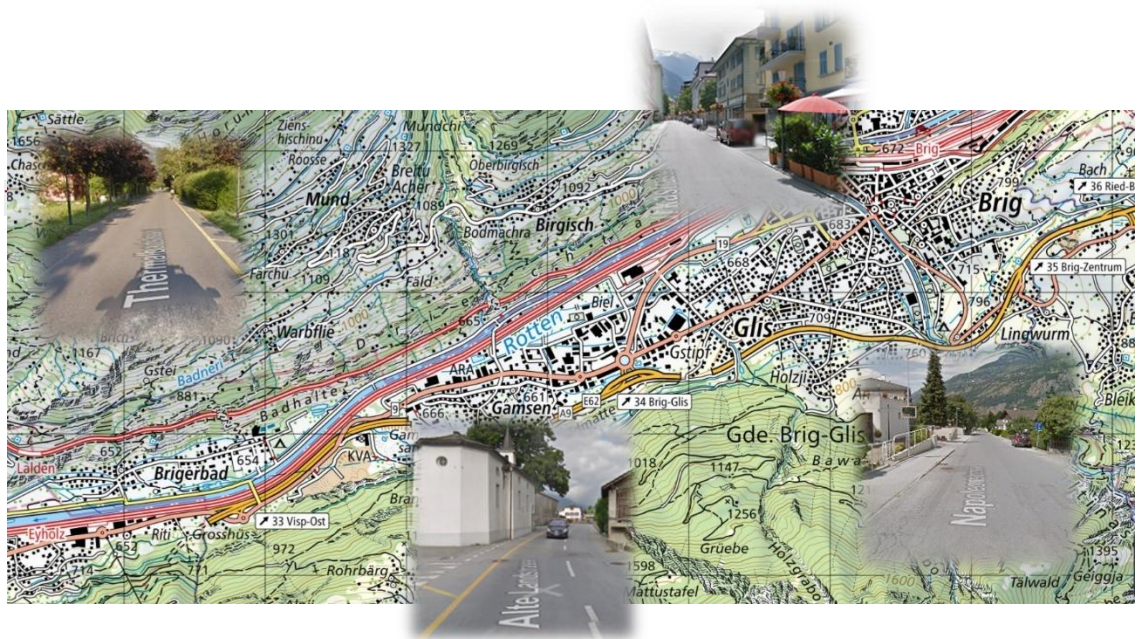


Stadtgemeinde Brig-Glis

Analyse Geschwindigkeitsregime

Erläuterungsbericht

23. Oktober 2025 / 1-03





Impressum

<i>Auftraggeber/-in</i>	Stadtgemeinde Brig-Glis, Andrea Amherd-Burgener, Mario Schaller
<i>Projektleiter/-in</i>	Remo Schwarz
<i>Berichtsverfasser/-in</i>	Livia Vogel und Remo Schwarz
<i>Projektnummer</i>	89.2496
<i>Dokument</i>	89.2496-__BrigGlis_vRegime_251023.docx

Änderungsverzeichnis

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Verfasser/-in</i>	<i>Bemerkungen</i>
1-01	31.07.2025	Remo Schwarz, r.schwarz@bs-ing.ch Livia Vogel, l.vogel@bs-ing.ch	Entwurf z.H. Auftraggeber
1-02	01.09.2025	Remo Schwarz, r.schwarz@bs-ing.ch Livia Vogel, l.vogel@bs-ing.ch	Vorabzug z.H. Stadtrat
1-03	23.10.2025	Remo Schwarz, r.schwarz@bs-ing.ch Livia Vogel, l.vogel@bs-ing.ch	Überarbeitete Version nach Stadtratssitzung



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage, Zielsetzung und Vorgehen	5
1.1	Ausgangslage und Zielsetzung	5
1.2	Vorgehen	6
2	Grundlagen	7
2.1	Leitbilder und bestehende Planungen	7
2.2	Geoportale	8
2.3	Arbeitshilfen	8
2.4	Normen	8
2.5	Gesetzliche Grundlagen	9
2.5.1	Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01, SVG)	9
2.5.2	Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11, VRV)	9
2.5.3	Signalisationsverordnung (SR 741.21, SSV)	9
2.5.4	Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.23,3)	10
2.5.5	Anwendung der gesetzlichen Grundlagen	11
2.5.6	Politische Diskussionen und Entwicklungen	13
3	Anpassung der Höchstgeschwindigkeit: Kriterien	14
4	Ist-Zustand und zukünftige Projekte	16
4.1	Motorisierter Individualverkehr	16
4.2	Velo- und Wanderwege	17
4.3	Öffentlicher Verkehr	17
4.4	Infrastruktur/Nutzungen	17
4.5	Unfälle	17
4.6	Bestehende Tempo-30-Zonen	18
4.7	Zukünftige Projekte	18
4.7.1	Neubauten und Infrastruktur	18
4.7.2	Strassensanierungen und Betriebs- und Gestaltungskonzepte BGK	18
5	Strassentypisierung	19
5.1	Strassentypen	19
5.2	Erläuterungen zur Einteilung	20
6	Zuteilung von Geschwindigkeitsregimen	22
7	Zusammenfassung und Würdigung	26
8	Verzeichnisse	27
	Abbildungsverzeichnis	27
	Tabellenverzeichnis	27
	Abkürzungen	27
	Anhänge	28
A	Linienetz Brig-Glis-Naters-Bitsch	28



B	Unfälle gemäss [24]	29
C	Geschwindigkeitsregime - Massnahmenblätter	30

Planbeilagen

Planbeilage 1 Brigerbad 1:5'000

Planbeilage 2 Gamsen, 1:5'000

Planbeilage 3 Brig-Glis 1/3, 2/3 und 3/3, 1:5'000

1 Ausgangslage, Zielsetzung und Vorgehen

1.1 Ausgangslage und Zielsetzung

Im Oberwallis werden vermehrt Tempo-30-Strecken oder Tempo-30-Zonen auf verkehrsintensiven Gemeindestrassen umgesetzt. Davon ist auch die Stadtgemeinde Brig-Glis betroffen. Die Stadtgemeinde wurde von unterschiedlichen Interessengruppen auf Temporeduktionen aufmerksam gemacht: Eine Petition erfuhr grosse Unterstützung aus der Bevölkerung und der VCS Oberwallis gab seine Forderungen bekannt.

Bevor auf solche Anliegen, betreffend Anpassung von Geschwindigkeitsregimen, eingegangen wird, möchte die Stadtgemeinde Brig-Glis eine Auslegeordnung der heutigen Situation vornehmen, welche ergebnisoffen, sachlich klar und orientiert an den bestehenden VSS-Normen erarbeitet wird. Der Fokus liegt auf dem Ist-Zustand, es sollen jedoch auch zukünftige bauliche Entwicklungen berücksichtigt werden.

Die Einschätzungen können jedoch nicht auf Basis einer tiefgehenden quantitativen Analyse vorgenommen werden, dazu ist u.a. das Gebiet der Stadtgemeinde zu gross. Vielmehr soll eine übergeordnete, stufengerechte und möglichst einheitliche Betrachtung vorgenommen werden, welche sich auf einen übersichtlichen Kriterienraster abstützt und im Rahmen von Begehungen angewendet werden kann.

Der Untersuchungsperimeter ist das Gebiet der Stadtgemeinde Brig-Glis (Brig, Glis, Gamsen, Brikerbad).

Ergebnisoffen bedeutet, dass zur Erlangung von verbesserter Verkehrssicherheit nebst Anpassungen von Geschwindigkeitsregimen auch bauliche Massnahmen, z.B. zur Trennung von Fuss- und Veloverkehr vom motorisierten Individualverkehr (MIV), zu prüfen und gegebenenfalls vorzuschlagen sind. Auch Begegnungszonen (Tempo 20 km/h) können eine adäquate Massnahme darstellen. Gleichzeitig sind auch Lockerungen von bestehenden Herabsetzungen der Höchstgeschwindigkeit Teil des Massnahmenspektrums.

Schwerpunkt der Analyse ist die Verbesserung von Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss. Umwelttechnische Aspekte, wie z.B. Lärmemissionen, stellen keinen Schwerpunkt der Untersuchung dar, sind aber, wo deren Implikation offensichtlich ist, zu erwähnen.

Die Untersuchung soll kein abschliessendes Konzept darstellen, sondern Stossrichtungen und Potenziale aufzeigen und gleichzeitig Aussagen machen zu Priorisierungen und Etappierung von allfälligen Massnahmen. Sie stellt somit in erster Linie ein strategisches Hilfsmittel für die mittelfristige Planung dar und nimmt keine Entscheidungen vorweg. Entscheidungs- und Umsetzungsebene bleibt der Stadtrat. Entsprechend sind konkrete Umsetzungsvorhaben im Rahmen von vertieften Untersuchungen mittels Gutachten oder technischen Berichten zu verifizieren.

1.2 Vorgehen

Das Vorgehen kann folgendermassen umrissen werden:

In einem ersten Schritt wurden **Grundlagen** (vgl. Kap. 2) studiert und ausgewertet: Neben den massgebenden Normen der VSS und Wegleitungen gehörten dazu auch bestehende Konzepte der Stadtgemeinde und gesetzliche Grundlagen. Dies erfolgte in enger Abstimmung mit der Auftraggeberin, der Stadtgemeinde Brig-Glis. Aktuelle politische Diskussionen zum Thema "Tempo 30 km/h auf verkehrsorientierten Strassen" wurden recherchiert und dokumentiert.

Parallel dazu wurde der **Ist-Zustand** aufgearbeitet und die heute angewendeten Regime (u.a. bereits vorhandene Tempo-30-Regime) analysiert und dokumentiert. Ebenso dokumentiert wurde das Unfallgeschehen, das Busliniennetz, die Lage von Bildungsstätten (vornehmlich solche mit Kindern bis Primarschulalter) mit dazugehörigen Schulwegen, Seniorenheime etc. Neben dem Studium von Dokumenten und Karten wurden ergänzend zwei **Begehungen** vor Ort vorgenommen, welche sich auf die sich abzeichnenden wichtigen Gebiete konzentrierten.

Ein wichtiger Punkt stellte die **Definition der massgebenden Kriterien** dar, welche Grund oder Hemmnis für eine Anpassung der Höchstgeschwindigkeit sein können. Dazu gehören einerseits der Strassentyp, also die Funktion der Strasse (verkehrsorientiert oder siedlungsorientiert), andererseits bestimmte Merkmale wie Verkehrsaufkommen, das bebaute Umfeld (Wohnen, Gewerbe etc.), das Vorhandensein von Buslinien, flächige Querungsbedürfnisse, Schulwege, Sichtweiten bei angrenzenden Parzellen usw. Bei diesem Bearbeitungsstand fand eine erste Präsentation vor dem Stadtrat statt.

Basierend auf diesen Kriterien (Strassentyp und Merkmalen) konnten, gemessen am tatsächlichen Ist-Zustand, für einzelne Strassen wie auch Gebiete (Zonen) Mängel bzw. ein Handlungsbedarf summarisch abgeleitet werden.

Daraus resultierte der eigentliche Kern der Untersuchung: Das Aufzeigen, welche Geschwindigkeitsregime für welche Strassen und Gebiete angemessen sein können. Die entsprechenden Zuteilungen können grob folgendermassen gruppiert werden:

- Bestehende T30-Zonen, welche belassen werden sollen
- Bestehende T30-Zonen, welche noch mit weiteren Strassen ergänzt werden können.
- Vorsehen von gänzlich neuen T30-Zonen oder -Strecken
- Strassen mit einem Fokus auf bauliche Massnahmen, allenfalls kombiniert mit Tempo 40 km/h
- Bestehende innerörtliche Tempo 50 km/h-Regelungen, welche so belassen werden sollen

Dabei ist festzuhalten, dass sowohl bei der Einteilung des Strassennetzes in Strassentypen (Hauptverkehrsstrassen, Verbindungsstrassen, Sammelstrassen, Erschliessungsstrassen) als auch bei der Zuteilung der Strassen zu Geschwindigkeitsregimen Unschärfen in Kauf genommen werden müssen.

Wie bereits bei der Beschreibung der Ausgangslage erwähnt, konnte es in der vorliegenden Betrachtung nur darum gehen, Potenziale aufzuzeigen. Die ausgewählten Kriterien konnten nicht systematisch, sondern nur grob bewertet werden. So liegen z.B. keine normmässigen Unfallauswertungen vor und es wurden auch keine Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen.



2 Grundlagen

Folgende Grundlagen wurden analysiert und gegebenenfalls der Untersuchung zu Grunde gelegt:

2.1 Leitbilder und bestehende Planungen

- [1] Leitbild Räumliche Entwicklung Brig-Glis, planteam, 04.11.2014
- [2] Leitbild Verkehr und Mobilität, Schlussbericht, Transitec, 01.2017
- [3] Prüfbericht des Bundes, Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters, 4. Generation, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 22.02.2023
- [4] Bestehende Tempo-30-Zonen Brigerbad, Stadtgemeinde Brig-Glis, Stand: 07.02.2024
- [5] Bestehende Tempo-30-Zonen Glis, Stadtgemeinde Brig-Glis, Stand: 07.02.2024
- [6] Bestehende Tempo-30-Zonen Brig, Stadtgemeinde Brig-Glis, Stand: 07.02.2024
- [7] Bahnhof Brig, Temporeduktionsgutachten Spitalstrasse / Dammstrasse, Auflageprojekt, Generalplaner Brig + c/o B+S AG, 15.08.2023
- [8] Bahnhof Brig, Temporeduktionsgutachten Bahnhofplatz / Viktoriastrasse, Auflageprojekt, Generalplaner Brig + c/o B+S AG, 15.08.2023
- [9] Vorgeschlagene Tempo-30-Zonen Innenstadt Brig, Variante 1 und Variante 2, Stadtgemeinde Brig-Glis, Stand: 07.02.2024
- [10] Vorgeschlagene Tempo-30-Zone Bielaquartier Brig, Stadtgemeinde Brig-Glis, Stand: 07.02.2024
- [11] Vorgeschlagene Tempo-30-Zone Kettelerstrasse Brig, Stadtgemeinde Brig-Glis, Stand: 07.02.2024
- [12] Vorgeschlagene Tempo-30-Zone Geschinaweg Brig, Stadtgemeinde Brig-Glis, Stand: 07.02.2024
- [13] Vorgeschlagene Tempo-30-Zone Polenstrasse Glis, Stadtgemeinde Brig-Glis, Stand: 07.02.2024
- [14] Vorgeschlagene Tempo-30-Zone Alte Landstrasse Gamsen, Stadtgemeinde Brig-Glis, Stand: 07.02.2024
- [15] Vorgesehene Strassensanierungen, Protokollauszug Sitzung Stadtrat Brig-Glis, Stand: 11.03.2025
- [16] Google Street View, Google, Zugriff: 05.2025
- [17] Geschwindigkeitsmessungen, Badhalterstrasse Brigerbad, 07.2023
- [18] Geschwindigkeitsmessungen, Thermalbadstrasse Brigerbad, 07.2023
- [19] Geschwindigkeitsmessungen, Thermalbadstrasse Brigerbad, 08.2023
- [20] Geschwindigkeitsmessungen, Furkastrasse Brig, 10.2019
- [21] Geschwindigkeitsmessungen, Nordstrasse Brig, 03.2020
- [22] Geschwindigkeitsmessungen, Rhonesandstrasse Brig, 03.2014



2.2 Geoportale

[23] vsgis, Geoinformationssystem der Walliser Gemeinden, Kantonales Geoportal, Gemeinde Brig-Glis, Zugriff: 04.2025

[24] map.geo.admin.ch, Schweizerische Eidgenossenschaft, Zugriff: 05.2025

2.3 Arbeitshilfen

[25] Tempo 30, Leitfaden für meine Gemeinde, Für Mensch und Umwelt, Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)

[26] Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen, Merkblatt 2021/01, Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI), 2021

[27] Tempo 30 statt 50, So wirkt sich Tempo 30 auf die Lebensqualität aus, Faktenblatt, Kanton Luzern

[28] Tempo 30 im Fokus, Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU)

[29] Wie funktioniert der ÖV bei Tempo 30? Empfehlungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr, Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), 2023

[30] Tempo 30 im Ortszentrum, Argumente, Anleitung, Praxisbeispiele aus Stadt und Land, Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)

[31] Tempo-30-Zone und Begegnungszone, Arbeitshilfe, Tiefbauamt Kanton Bern, 01.06.2024

2.4 Normen

[32] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), 40 040b, Projektierung, Grundlagen, Strassentypen, 03.2019

[33] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), 40 041, Projektierung, Grundlagen; Strassentyp: Hochleistungsstrassen, 03.2019

[34] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), 40 042, Projektierung, Grundlagen, Strassentyp: Hauptverkehrsstrassen, 03.2019

[35] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), 40 043, Projektierung, Grundlagen, Strassentyp: Verbindungsstrassen, 03.2019

[36] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), 40 044, Projektierung, Grundlagen, Strassentypen: Sammelstrassen, 03.2019

[37] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), 40 045, Projektierung, Grundlagen, Strassentypen: Erschliessungsstrassen, 03.2019

[38] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), 40 080b, Projektierung, Grundlagen, Geschwindigkeit als Projektierungselement, 03.2019

[39] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), 40 123, Entwurf des Strassenraumes, Verkehrsberuhigungselemente, 03.2019

2.5 Gesetzliche Grundlagen

Die gesetzlichen Grundlagen zu Fragen der signalisierten Höchstgeschwindigkeit sind sehr zahlreich. Folgende Gesetze und Verordnungen enthalten relevante Artikel. *Die für das vorliegende Thema wichtigsten Artikel sind kursiv hervorgehoben:*

2.5.1 Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01, SVG)

Art. 3 Befugnisse der Kantone und Gemeinden

Abs. 4: Andere Beschränkungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Die Gemeinden sind zur Beschwerde berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden.

Art. 32 Geschwindigkeit

Abs. 3: Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herauf- oder herabgesetzt werden. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.

2.5.2 Verkehrsregelverordnung (SR 741.11, VRV)

Art. 4a Allgemeine Höchstgeschwindigkeit; Grundregel

Art. 47 Überschreiten der Fahrbahn

Art. 50 Strassenbenützung

2.5.3 Signalisationsverordnung (SR 741.21, SSV)

Art. 1 Inhalt, Abkürzungen und Begriffe

Abs. 9: Verkehrsorientierte Strassen sind alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind.

Art. 2a Zonensignalisation

Abs. 5: Die Signale «Tempo-30-Zone» (2.59.1), «Begegnungszone» (2.59.5), und «Fussgängerzone» (2.59.3) sind nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig.

Abs. 6: Wird auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse aufgrund der Voraussetzungen nach Artikel 108 Absätze 1, 2 und 4 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.

Art. 22a Tempo-30-Zone

Das Signal «Tempo-30-Zone» (2.59.1) kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Art. 22b Begegnungszone

Abs. 1: Das Signal «Begegnungszone» (2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.

Abs. 2: Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

Art. 107 Grundsätze

Abs. 1: Die folgenden örtlichen Verkehrsanordnungen (Art. 3 Abs. 3 und 4 SVG) sind von der Behörde oder dem ASTRA zu verfügen und mit Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen:

- a. Anordnungen, die durch Vorschrifts- oder Vortrittssignale oder durch andere Signale mit Vorschriftscharakter angezeigt werden;
- b. Parkfelder, die ausschliesslich durch Markierungen gekennzeichnet werden

Art. 108 Abweichen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten

Abs. 1: Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde oder das Bundesamt für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV) anordnen.

Abs. 2: Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:
a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Abs. 4: Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

Abs. 4bis: In Abweichung der Absätze 1, 2 und 4 richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nur nach Artikel 3 Absatz 4 SVG.

Abs. 5: Es sind folgende abweichende Höchstgeschwindigkeiten zulässig: d. auf Strassen innerorts: 80/70/60 km/h, tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h; e. innerorts mit Zonensignalisationen 30 km/h nach Art. 22a bzw. 20 km/h nach Art. 22b.

Abs. 6: Das UVEK regelt die Einzelheiten für die Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten. Es legt für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen bezüglich Ausgestaltung, Signalisation und Markierung die Anforderungen fest

2.5.4 Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.23,3)

Art. 1 Gegenstand

Diese Verordnung regelt die Einzelheiten bei der Anordnung von Tempo-30-Zonen (Art. 22a SSV) und Begegnungszonen (Art. 22b SSV).

Art. 2 Grundsatz

Bei allen Massnahmen, die zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeiten erforderlich sind, ist darauf zu achten, dass die Strassen von allen dort zugelassenen Fahrzeugarten befahren werden können.

Art. 4 Verkehrsrechtliche Massnahmen

Abs. 1: Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn a. die Verkehrssicherheit es erfordert; oder b. die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr ist.

Abs. 2: Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

Art. 5 Gestalten des Strassenraums

Abs. 1: Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.

Abs. 2: Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden.

Abs. 3: Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.

2.5.5 Anwendung der gesetzlichen Grundlagen

Die folgenden Erläuterungen sollen aufzeigen, wie die obengenannten rechtlichen Grundlagen anzuwenden sind [31].

Differenzierung nach Strassentypen

Im besiedelten Gebiet kommen einer Strasse sowohl verkehrliche als auch städtebauliche Aufgaben zu (siehe auch Norm VSS 40 040). Als verkehrliche Aufgabe wird die Erschliessung der Grundstücke und die Verbindung zwischen einzelnen Siedlungsgebieten und Ortsteilen angesehen. Daneben bildet die Strasse aber auch einen städtebaulichen Raum und kann ein Erlebnis- und Freizeitraum sein. Sie übernimmt dann auch Aufgaben, die ihr aus dem Aufenthalt von Personen erwachsen (Möglichkeiten zum Verweilen, sich Begegnen und zum Spielen). Aufgrund ihrer verschiedenen Aufgaben wird daher in besiedelten Gebieten zwischen verkehrsorientierten und nicht verkehrsorientierten Strassen unterschieden.

Nach Art. 1 Abs. 9 SSV sind **verkehrsorientierte Strassen** primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt, indem sie sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Sie bilden das übergeordnete Netz. Der Velo- und Mofaverkehr und der Fussgängerverkehr werden, soweit möglich, getrennt geführt oder zumindest geregelt.

Nicht verkehrsorientierte Strassen sind verkehrlich untergeordnete Strassen, welche allen Verkehrsteilnehmenden für die Erschliessung zur Verfügung stehen. Nebst dem Fahren kann die Fahrbahn auch zum Anhalten, Wenden und zum Güterumschlag genutzt werden. Für den Veloverkehr ist im Allgemeinen keine besondere Regelung notwendig. Die Strassen sind so gestaltet, dass sie mit tiefen Geschwindigkeiten befahren werden. Gegebenenfalls sind bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zweckmässig. Jeder Benützer soll aufgrund der Gestaltung erkennen, dass es sich nicht um eine verkehrsorientierte Strasse handelt.

Dieser Differenzierung kommt auch bei den Anordnungsvoraussetzungen von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen eine wichtige Bedeutung zu.

Verkehrsorientierte Strassen

Auf verkehrsorientierten Strassen kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit nach Art. 108 Abs. 1, 2, und 4 SSV herabgesetzt werden. Die Gründe dafür werden abschliessend genannt: Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs. Dabei ist durch ein Gutachten gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist, oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Insbesondere ist auch zu prüfen, ob die Massnahme auf eine bestimmte Verkehrszeit beschränkt werden kann. Wird die Höchstgeschwindigkeit auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse auf 30 km/h reduziert, so soll dieser in die Tempo-30-Zone einbezogen werden, wenn eine solche angrenzend vorhanden ist. Der Einbezug beschränkt sich aber wie bisher bloss auf die Signalisation. Weiterhin werden die unterschiedlichen Strassenfunktionen berücksichtigt. Daher kommen auch die Regelungen der UVEK-Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf dem

verkehrsorientierten Strassenabschnitt der Tempo-30-Zone nicht zur Anwendung. Der Einbezug von Abschnitten verkehrsorientierter Strassen in angrenzende Begegnungs- oder Fussgängerzonen bleibt aus Gründen der funktionalen Gegensätzlichkeit ausgeschlossen.

Nicht verkehrsorientierte Strassen

Art. 108 Abs. 4bis SSV hält die abweichenden Anordnungsvoraussetzungen für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen fest. Für solche Zonen gelten die generellen Voraussetzungen für Verkehrsanordnungen und -beschränkungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG und somit das vereinfachte Verfahren. Die möglichen Gründe für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit sind damit breiter gefasst. Die Anordnung kann aus beliebigen, auch in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen erfolgen, wenn sie erforderlich ist. Bei der Beurteilung der Erforderlichkeit der Massnahme kommt der Behörde ein weiter Ermessensspielraum zu. Die Zulässigkeit der Anordnung einer Tempo-30- Zone beurteilt sich primär über die Voraussetzung der Verhältnismässigkeit. Diese kann auf nicht verkehrsorientierten Strassen schon aufgrund ihrer Dimensionen, der Einrichtung oder der Gestaltung gegeben sein, oder wenn bereits geringe Fahrgeschwindigkeiten vorliegen.

Auch zu beurteilen sind die Auswirkungen sowohl auf die betroffene Strasse selbst als auch auf die umliegenden Strassen. Die Pflicht, ein Gutachten erstellen zu müssen, um eine Tempo-30-Zone oder Begegnungszone auf nicht verkehrsorientierten Strassen einzuführen, besteht nicht. Soweit es als sinnvoll betrachtet wird, kann jedoch weiterhin ein Gutachten eingeholt werden. Dies kann etwa dann zweckmässig sein, wenn Zweifel an der Wirksamkeit der Massnahme bestehen, der öffentliche Verkehr betroffen ist oder mit einem Rechtsmittelverfahren gerechnet werden muss. Wird auf ein Gutachten verzichtet, so wird empfohlen, mindestens einen technischen Bericht auszuarbeiten.

Gutachten

Gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV wird mittels Gutachten abgeklärt, ob die Beschränkung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nötig, zweck- und verhältnismässig ist. Wie in Kap. 4.1 dargelegt, ist das Gutachten nur für verkehrsorientierte Strasse Pflicht. Für nicht verkehrsorientierte Strassen wird es situativ als zweckmässig erachtet und deshalb empfohlen.

Die Notwendigkeit ist gegeben, wenn einer der vier Gründe gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV vorliegt:

- Wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist
- Wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen
- Wenn auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann
- Wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren

Die Zweckmässigkeit ist zu bejahen, wenn die Massnahme geeignet ist, um die erforderliche Wirkung zu erzielen und dadurch das identifizierte Defizit zu beheben ist.

Die Massnahme ist schliesslich als verhältnismässig anzusehen, wenn sie zumutbar ist. Das heisst, zwischen dem Zweck und der Wirkung der Massnahme besteht ein vernünftiges Verhältnis. Diese Abschätzung basiert somit auf der Abwägung von Interessen. Die Vor- und Nachteile der durch die Massnahme verursachten Auswirkungen, sowohl auf der direkt betroffenen Strasse, als auch auf den umliegenden Strassen, sind einander gegenüberzustellen und zu evaluieren.

Zusätzlich ist zu prüfen, ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Darunter fällt auch, ob die Massnahme auf eine bestimmte Verkehrszeit beschränkt werden kann.

Das Gutachten wird in der Regel vervollständigt durch die Analyse des Ist-Zustandes (Situation der Bebauung und des Verkehrsraums, Verkehrsmengen, Geschwindigkeitsmessungen, Verkehrsverhalten, Sicherheitsdefizite, Umwelt etc.), die Nennung der Ziele, die Darstellung der Strassenhierarchie, die Beschreibung der Massnahmen zur Zielerreichung und den Überlegungen zu den Auswirkungen der Massnahmen.

2.5.6 Politische Diskussionen und Entwicklungen

Die im März 2024 vom Parlament überwiesene Motion Schilliger "Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern" sieht vor, dass auf verkehrsorientierten Strassen (Hauptstrassen) innerorts immer Tempo 50 km/h gelten soll. Dies mit dem Argument, dass diese Strassen ihre Funktion beibehalten sollen und der Verkehrsfluss gewährleistet bleiben soll. Entsprechend war der Bundesrat gefordert, einen Umsetzungsvorschlag auszuarbeiten.

Der bundesrätliche Vorschlag sieht im Wesentlichen folgende Präzisierungen vor:

- Tempo 30 km/h auf verkehrsorientierten Strassen soll nur in Frage kommen, falls kein Ausweichverkehr auf das siedlungsorientierte Netz (z.B. Wohnquartiere) zu erwarten ist. Dies ist mittels eines Gutachtens nachzuweisen.
- Bei Lärmüberschreitungen stellt ein lärmarmer Belag die erste Massnahme dar, welche geprüft werden soll. Nur in Ausnahmefällen soll eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h dafür angewendet werden.

Der Bundesrat hat im September 2025 einen Umsetzungsvorschlag vorgestellt. Bis Dezember 2025 läuft das Vernehmlassungsverfahren.

Grundsätzlich wird in diesem Zusammenhang die Wichtigkeit einer möglichst konsolidierten Einteilung des Strassennetzes in verkehrsorientierte und siedlungsorientierte Strassen deutlich.

3 Anpassung der Höchstgeschwindigkeit: Kriterien

Für die Einschätzung, ob eine Strasse oder ein Gebiet eine Anpassung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit erfahren soll bzw. das Potenzial dazu hat, müssen Kriterien definiert werden, deren Erfüllungsgrad der Einschätzung zu Grunde gelegt wird. Ein entsprechendes Kriterienraster muss im Rahmen der hier vorzunehmenden Grobbetrachtung anwendbar und entsprechend einfach sein. Es kann z.B. nicht verlangt werden, die gefahrenen Geschwindigkeiten als relevantes Kriterium zu fordern, wenn die Geschwindigkeiten unbekannt sind und/oder nicht erhoben wurden/werden.

Das grobe Raster lässt sich aus den in Kapitel 2.5 erläuterten gesetzlichen Grundlagen ableiten. Wichtig ist in einem ersten Schritt die Unterscheidung in verkehrsorientierte (häufig wird auch von "Hauptstrassen" gesprochen) und siedlungsorientierte Strassen. Dies wird in Kapitel 5 erläutert mit Verweis auf die entsprechenden Planbeilagen 1-3.

Im Rahmen dieser Untersuchung wird das Kriterienraster in die beiden Bereiche "Merkmale" (der Strasse oder des Gebietes) und "Defizite/Handlungsbedarf" aufgeteilt.

Zu den **Merkmalen** gehören:

- **Verkehrsbelastung** (es wird in der Beurteilung eine grobe Abschätzung vorgenommen, ob die Belastung kleiner 3'000 Fz/d oder kleiner/grösser 5'000 Fz/d beträgt. Grund: ab 3'000 Fz/d kann eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h lärmässig etwas bringen, je nach Lärmempfindlichkeitsstufe der angrenzenden Gebiete auch erst bei ca. 5'000 Fz/d).
- **Geschwindigkeitsniveau** (wo bekannt, sind v-Werte in den Massnahmenblättern eingetragen, sie wurden jedoch in der Beurteilung nicht berücksichtigt)
- Das bebaute **Umfeld/Nutzung** (Wohnen, Gewerbe, innerstädtische Mischnutzungen etc.)
- Die Art der **Querungsbedürfnisse** (flächig, punktuell)
- **Schulweg ja/nein**
- **Buslinie ja/nein**
- **Vorhandene Strasseninfrastruktur Fuss- und Veloverkehr längs und quer** (z.B. Trottoir, Fussgängerlängstreifen, Fussgängerstreifen etc)

Defizite bzw. ein Handlungsbedarf leiten sich grösstenteils aus der Merkmalsausprägung ab, immer unter Berücksichtigung der Funktion der Strasse, also des Strassentyps. Diese können den folgenden Themen zugeordnet werden:

- **Verkehrssicherheit** (z.B. ungenügende Fuss- und Veloführung)
- **Sichtweiten** (bei Parzellenausfahrten oder einmündenden Strassen)
- **Verkehrsablauf/Verkehrsfluss** (Ermöglichung von flächigem Queren statt punktuell über Fussgängerstreifen kann z.B. bei innerstädtischen Strassen den Verkehrsfluss verbessern; handkehrum sind längere Umlaufzeiten bei Buslinien aufgrund tieferer Geschwindigkeiten fallweise zu beurteilen.)
- **Trennwirkung** (flächiges Queren erwünscht, jedoch aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeiten kaum möglich oder gefährlich)
- **Lärmemissionen** (vgl. oben "Verkehrsbelastung")

Insbesondere bei verkehrsorientierten Strassen müssen in diesen Bereichen Defizite vorliegen, um eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zu rechtfertigen (vgl. Kap. 2.5.3 und 2.5.5).

4 Ist-Zustand und zukünftige Projekte

4.1 Motorisierter Individualverkehr

Die Stadtgemeinde Brig-Glis weist relativ wenig Durchgangsverkehr auf, sondern ist geprägt von Binnenverkehr auf der West-Ost-Achse (Tallängsrichtung) aufgrund verkehrsintensiver Nutzungen. Dabei konzentriert sich der Verkehr vor allem auf der Überlandstrasse (vgl. Abb. 2). Während tagsüber das Verkehrsaufkommen moderat ist, sind die typischen Pendlerspitzen morgens und abends deutlich zu erkennen. Es existieren zudem diverse Bildungseinrichtungen und der Zoll für den Grenzverkehr in Brig-Glis, welche mit entsprechendem Verkehrsaufkommen verbunden sind. Die wichtigsten Hauptverkehrsverbindungen sind die folgenden:

Als Kantonsstrassen:

- Überlandstrasse
- Gliserallee
- Glismattenstrasse
- Kantonsstrasse
- Neue Simplonstrasse

Kommunale Strassen:

- Viktoriastrasse/Bahnhofstrasse
- Furkastrasse
- Napoleonstrasse
- Alte Landstrasse
- Thermalbadstrasse (diese ist ebenfalls eine Kantonsstrasse, hat jedoch keine übergeordnete Funktion)

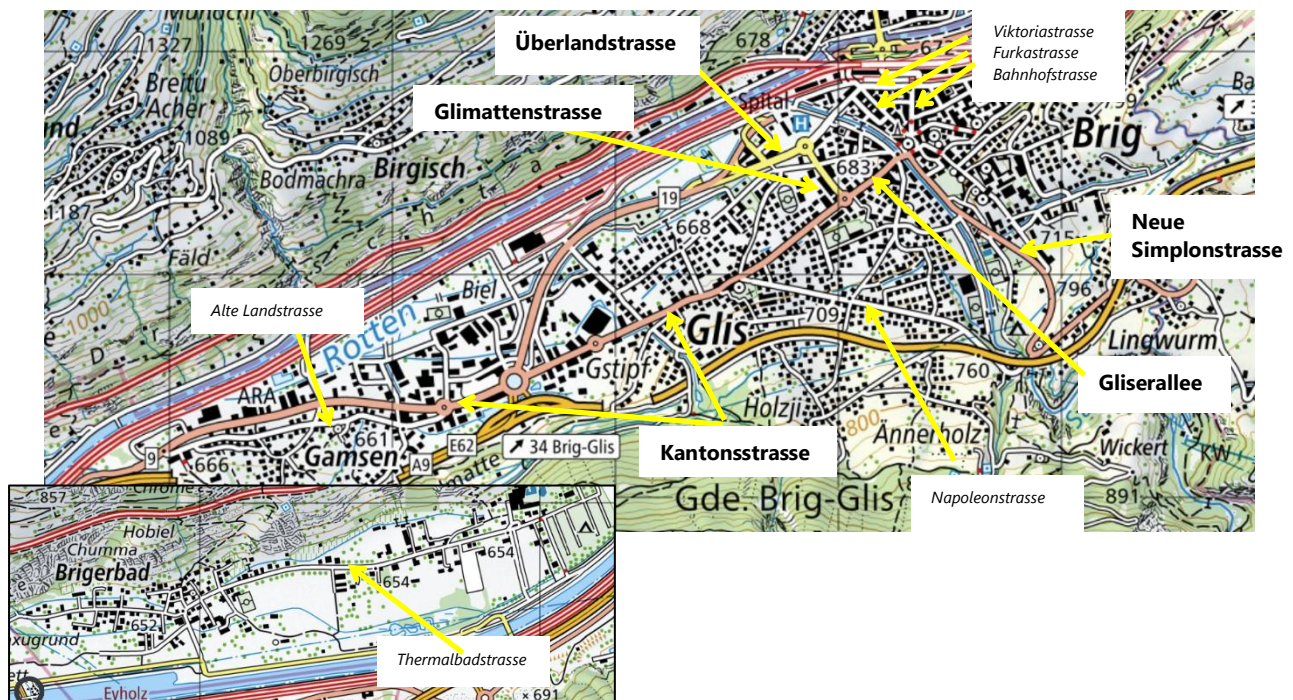


Abbildung 2 Wichtige Strassen in der Stadtgemeinde Brig-Glis

4.2 Velo- und Wanderwege

Die nationale Veloroute "Rhone-Route 1" führt nördlich der Rotten entlang und schliesslich durch Brigerbad (Thermalbadstrasse). Wanderwege sind im gesamten Perimeter zu finden, speziell zu erwähnen die "ViaStockalper 90" auf der Bahnhofstrasse durch das Zentrum von Brig und über die Alte Simplonstrasse Richtung Simplon. Daneben sind für den Alltagsveloverkehr diverse Strassen mit entsprechenden Velowegen und -streifen ausgerüstet.

4.3 Öffentlicher Verkehr

Es verkehren vier Ortsbus- und mehrere Postautolinien im Perimeter.

Die Ortsbuslinien verbinden die Gemeindeteile Brig, Glis, Gamsen und Brigerbad und erschliessen (Wohn-)Quartiere in Brig und Glis. Es sind dies die folgenden Linien (vgl. Anhang A):

- Linie 1 Brig – Naters – Bitsch
- Linie 2 Brig, Bahnhof – Glis, Holzji
- Linie 3 Brig, Bahnhof – Brig, Biela
- Linie 4 Brig, Bahnhof – Glis, Simploncenter, Brig, Bahnhof – Brig, Rhonesand

Die Postautolinien stellen regionale Verbindungen sicher:

- Linie 511 Brig –Brigerbad – Visp – Saas Fee
- Linie 621 Naters – Brig – Eyholz – Visp
- Linie 631 Brig – Gondo – Iselle – Domodossola
- Linie 632 Brig – Termen – Rosswald Talstation

4.4 Infrastruktur/Nutzungen

Wichtige Infrastrukturen in Bezug auf die Geschwindigkeitsdiskussion sind in den Planbeilagen 1-3 hervorgehoben. Dazu gehören insbesondere die folgenden Anlagen und Nutzungen: Kindergärten (inkl. Kitas/Spielgruppen), Primar- und Oberstufenschulhäuser, Gymnasium, Seniorenheime und das Spital.

4.5 Unfälle

Es wurde keine standardmässige Unfallanalyse nach VSS-Norm vorgenommen, sondern eine einfache qualitative Betrachtung basierend auf der im Anhang B ersichtlichen Abbildung (Unfallhäufung) getätigt.

Es sind in erster Linie auf Strassen und an Knoten mit grossen Verkehrsbelastungen Unfallhäufungen zu verzeichnen. Dementsprechend konzentrieren sich diese auf folgende Strassenabschnitte:

- Dennerkreisel (Kreuzung Furkastrasse, Überlandstrasse und Viktoriastrasse)
- Spitalkreisel (Überlandstrasse)
- Glismattenstrasse
- Kantonsstrasse und Gliserallee
- Bildackerkreisel (A9)

4.6 Bestehende Tempo-30-Zonen

In der Stadtgemeinde Brig-Glis sind heute gesamthaft bereits 12'670 m Tempo-30-Strecken respektive Tempo-30-Zonen vorhanden (vgl. [4], [5], [6]). Abbildung 3 zeigt eine Übersicht über die bestehenden Zonen. Zudem ist die Altstadt Brig verkehrsberuhigt bzw. nur zu gewissen Zeiten für Zubringer befahrbar.

Einzig in Gamsen sind Stand heute weder Tempo-30-Strecken noch Tempo-30-Zonen vorhanden.

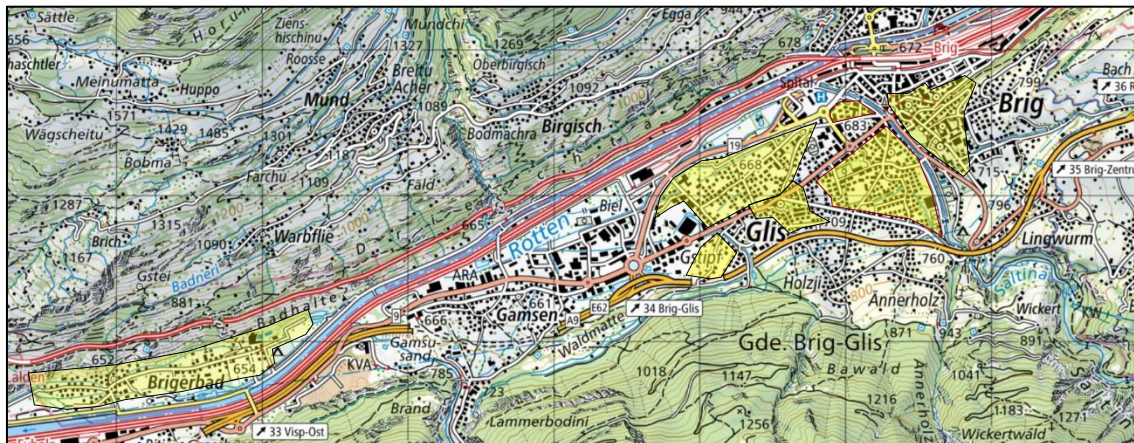


Abbildung 3 Bestehende Tempo-30-Zonen in der Stadtgemeinde Brig-Glis

4.7 Zukünftige Projekte

4.7.1 Neubauten und Infrastruktur

In der Stadtgemeinde Brig-Glis sind die folgenden Hochbau-Projekte in Planung oder in Realisierung:

- Spitalneubau Sandmatte
- Quartier Bahnhof West
- Schulhaus Mitte
- Sportprojekte Geschina

Diese künftigen Projekte sind in der entsprechenden Netzkarte (Planbeilagen 1-3) hinterlegt bzw. hervorgehoben.

4.7.2 Strassensanierungen und Betriebs- und Gestaltungskonzepte BGK

Im Jahr 2022 wurden bereits Strassensanierungsprojekte durchgeführt. Dieses Jahr sind Sanierungen vorgesehen, ebenso in naher Zukunft. In einem Protokollauszug des Stadtrats [15] sind die Strassen genannt, deren Sanierung kurz vor der Ausführung steht (2025) bzw. nächstens in Angriff genommen werden.

Die entsprechenden Strassen sind in der Netzkarte (Planbeilagen 1-3) ausgewiesen, wobei auch das Strasseneigentum unterschieden wird: Eigentümerin Stadtgemeinde Brig-Glis oder Eigentümer Kanton Wallis. Ebenso wird in den Massnahmenblättern (Anhang C) darauf Bezug genommen, falls eine Anpassung der Höchstgeschwindigkeit vorgeschlagen wird.

5 Strassentypisierung

5.1 Strassentypen

Sämtliche Strassen im Untersuchungsperimeter (Stadtgemeinde Brig-Glis) wurden nach der in Tabelle 1 dargestellten Systematik der Strassentypen eingeteilt. Diese Einteilung basiert auf den entsprechenden VSS-Normen und wurde mit dem ortskundigen Wissen der Auftraggeberin erweitert und bereinigt.

Wichtig: Entscheidend ist die Funktion der Strasse innerhalb des Netzes und nicht die vorhandene Strassencharakteristik. Es kann somit sein, dass die Strassenausgestaltung (z.B. Breite der Strasse, Verkehrsaufkommen, Führung Fuss- und Veloverkehr) nicht oder nur ungenügend der eigentlichen Strassenfunktion entspricht. Das wäre dann ein Grund, die Strassenausgestaltung entsprechend anzupassen, also z.B. bei verkehrsorientierten Strassen eine Verbreiterung anzustreben oder um ein Trottoir zu ergänzen, bzw. bei siedlungsorientierten Strassen Massnahmen gegen durchfahrenden Verkehr zu ergreifen.

Die jeweiligen Strassentypen unterscheiden sich nicht nur in ihrer Funktion (verbinden, sammeln oder erschliessen), sondern auch in ihrer Ausrichtung: Verkehrs- oder siedlungsorientiert.

Strassentyp	Beschreibung	verkehrsorientiert	siedlungsorientiert
Hochleistungsstr. [33]	International bis regional durchleiten, hohe Leistung und Sicherheit bei grossen Geschwindigkeiten	x	
Hauptverkehrsstr. [34]	National bis zwischenörtlich verbinden, hohe Leistung bei mittleren Geschwindigkeiten	x	
Verbindungsstr. [35]	Regional oder zwischenörtlich verbinden, untergeordnete Verbindung bei begrenzter Leistung und Geschwindigkeit	x	
Hauptsammelstr. [36]	Örtlich, sammeln, Konzentration des Erschliessungsverkehrs, max. stündliche Belastung: 800 Fz/h	x	(x)
Quartiersammelstr. [36]	Örtlich, sammeln, Konzentration des Erschliessungsverkehrs in Siedlungsgebiete, max. stündliche Belastung 500 Fz/h		x
Quartierserschliessungsstr. [37]	Quartierintern, erschliessen, parzellenweise Erschliessung, max. stündliche Belastung 150 Fz/h		x
Zufahrtsstr. [37]	Quartierintern, erschliessen, parzellenweise Erschliessung, i.d.R. Stichstrasse, max. stündliche Belastung 50-100 Fz/h		x

Tabelle 1 Strassentypen nach VSS-Normen

Neben der Zufahrtsstrasse existiert auch noch der Strassentyp «Zufahrtsweg». Dieser ist in der vorliegenden Fragestellung jedoch nicht relevant und wurde unter dem Typ «Zufahrtsstrasse» subsummiert.

5.2 Erläuterungen zur Einteilung

Die vorgenommenen Einteilungen sind in den Netzkarten (Planbeilagen 1-3) dokumentiert (Beilage zu diesem Bericht). Wie bereits erwähnt, ist dort neben dem Strassentyp auch die Eigentümerschaft ausgewiesen (kantonal oder kommunal).

Anhand des folgenden Ausschnitts sollen ein paar grundsätzliche Prinzipien wie auch Schwierigkeiten erläutert werden:

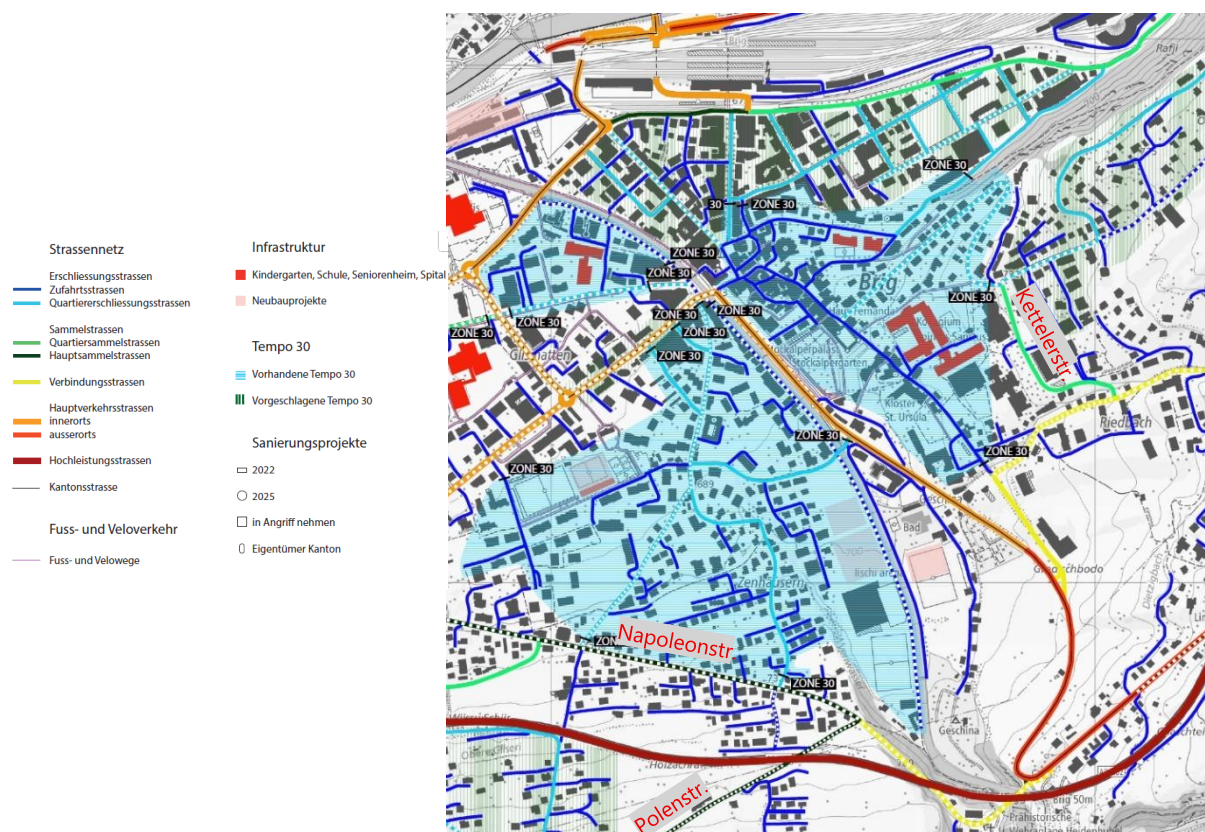


Abbildung 4 Einteilung des Strassennetzes in Strassentypen gemäss Norm VSS, Ausschnitt Zentrum Brig

Unbestritten bei der Zuteilung sind die Typen "Hochleistungsstrassen" und "Hauptverkehrsstrassen", aufgeteilt in innerorts und ausserorts.

Es versteht sich von selbst, dass die Hochleistungsstrassen – im vorliegenden Fall die Nationalstrasse von und zum Simplonpass – für das hier behandelte Thema nicht relevant ist. Bei den Hauptverkehrsstrassen gilt dies ebenso für die Abschnitte ausserorts (innerorts bzw. ausserorts ist in den Planbeilagen ausgewiesen).

Etwas schwieriger sind die folgenden Unterscheidungen:

- **Hauptsammelstrasse oder Verbindungsstrasse:** Da Verbindungsstrassen Ortsteile oder Ortschaften auf untergeordneten Strassen («Nebenstrassen») verbinden, liegt deren Anfang und Ende in Ortsteilen oder eben Ortschaften. Dort nehmen sie gleichzeitig auch eine Sammel-funktion wahr. Als Beispiel dienen kann die Napoleonstrasse, welche Glis auf einer Nebenroute mit Ried-Brig verbindet, gleichzeitig aber auch im dichten Siedlungsgebiet als Hauptsammelstrasse bezeichnet werden kann und auch wird.
- **Hauptsammelstrasse oder Quartiersammelstrasse:** Unterscheidungsmerkmal nach Norm ist u.a. der eher verkehrsorientierte Charakter der Hauptsammelstrasse gegenüber der siedlungsorientierten Quartiersammelstrasse, welche in der Regel den Verkehr von zahlreichen Erschliessungsstrassen und auch direkt von Zufahrtsstrasse übernimmt und zu den Hauptverkehrsstrassen führt. Im dargestellten Ausschnitt wurde die Napoleonstrasse aber auch die



Polenstrasse als Hauptsammelstrasse klassiert, letztere v.a., weil sie nicht wirklich in einem bebauten Quartier verlaufen. Als Beispiel für eine Quartiersammelstrasse dient in der Abbildung 4 die Kettelerstrasse.

- **Quartiererschliessungsstrassen** verlaufen innerhalb eines Quartiers ohne durchfahrenden Verkehr und übernehmen den Verkehr von den Zufahrtsstrassen bzw. erschliessen gleichzeitig direkt Parzellen.
- Die **Zufahrtsstrassen** schliesslich sind als Stichstrassen ausgebildet und erschliessen häufig nur wenige Liegenschaften. Deren Zuteilung gestaltet sich entsprechend eindeutig.

6 Zuteilung von Geschwindigkeitsregimen

Anhang C enthält in Form von Massnahmenblättern eine Einschätzung der Strassen und Zonen des Bearbeitungsperimeter. Aufbau und Inhalt dieser Blätter folgen dem in Kapitel 1.2 beschriebenen Vorgehen mit den in Kapitel 3 definierten Kriterien.

Bei Massnahmenvorschlägen sind auch Prioritäten zugeordnet: Diese wurden in absteigender Dringlichkeit in die Stufen +++ (hoch), ++ (mittel) und + (gering) unterteilt. Am dringlichsten wurden Strassen bzw. Gebiete mit hohen Verkehrssicherheitsdefiziten eingestuft. Grundsätzlich gilt es jedoch auch, allfällige Massnahmen mit bereits angedachten Strassensanierungsprojekten zu synchronisieren.

Erneut sei darauf hingewiesen: Es handelt sich um unverbindliche Einschätzungen und das Aufzeigen von Potenzialen. Dabei wurde sich ausdrücklich nicht auf eine Strategie "innerorts in der Regel Tempo 30 km/h" abgestützt, sondern es wurde versucht, basierend auf einer summarischen Einschätzung von Merkmalen und Defiziten, eine differenzierte und insbesondere einheitliche Einteilung über das gesamte Gebiet der Stadtgemeinde vorzunehmen. Dabei wurden sowohl Temporeduktionen als auch Geschwindigkeitserhöhungen in Erwägung gezogen.

Zusammenfassend sieht die Zuteilung bzw. Einschätzung gemäss den in Kapitel 4 beschriebenen Massnahmengruppen folgendermassen aus (vgl. Abbildung 5 und Planbeilagen 1-3):

- Bestehende T30-Zonen, welche belassen werden können:
 - Thermalbadstrasse (Brigerbad)
 - Gliserallee/Dorfplatz
 - Nördlich Gliserallee/Grundbiel
 - Südlich Gliserallee/Gstipf/Oberdorf
 - Gebiet Zenhäusern
 - Glismatten, Englisch-Gruss-Strasse
- Bestehende T30-Zonen, welche noch mit weiteren Strassen ergänzt werden können:
 - Bahnhofstrasse/Hofjistrasse (Ergänzung Furkastrasse/Rhonesandstrasse)
 - Untere Biela (Ergänzung Obere Biela)
- Vorsehen von gänzlich neuen T30-Zonen oder- Strecken:
 - Alte Landstrasse plus angrenzende Areale
 - Gliserallee zwischen Saltinaplatz und Glismattenstrasse
 - Napoleonstrasse (kann auch als Weiterentwicklung der T30-Zone Gliserallee/Dorfplatz interpretiert werden)
 - Bachstrasse ab Kettelerstrasse Richtung Ried-Brig
- Strassen mit einem Fokus auf bauliche Massnahmen, allenfalls kombiniert mit Tempo 40:
 - Fabrikstrasse
 - Polenstrasse
 - Napoleonstrasse (alternativ zu Tempo 30 km/h)
 - (Klosmattenstrasse)
- Bestehende innerörtliche Tempo 50 km/h-Regelungen, welche so belassen werden sollen:
 - Überlandstrasse
 - Glismattenstrasse
 - Neue Simplonstrasse
 - Kantonsstrasse
 - Riedbach (Bachstrasse bis Kettelerstrasse und Kettelerstrasse)
 - Gewerbegebiete Biel, nördlich Kantonsstrasse

- Viktoria-/Nordstrasse¹
- Bestehende Geschwindigkeitsregime, bei welchen das Tempo erhöht werden soll:
 - Basierend auf den Merkmalen sind keine Strassen aufgefallen, auf welche das signalisierte Tempo erhöht werden sollte.

Dazu ein paar Erläuterungen bzw. Begründungen betreffend der Anpassungsvorschläge mit Verweis auf die entsprechenden Massnahmenblätter (MB):

Brigerbad, Thermalbadstrasse (MB A1):

Die Thermalbadstrasse ist (obwohl Kantonsstrasse) als Quartiersammelstrasse typisiert und weist einen siedlungsorientierten Charakter auf. Sie wird von einer Buslinie befahren und wird von Schulkindern begangen. Sie führt durch eine reine Wohngegend, wenn auch nicht mit sehr dichter Bebauung. Für den Busverkehr stellt dieser Tempo-30-Abschnitt eine relativ lange Strecke dar, ob dadurch allfällig längere Umlaufzeiten ins Gewicht fallen, wurde nicht untersucht. Aufgrund der angrenzenden Wohnnutzungen und der Präsenz schwächerer Verkehrsteilnehmer ist hier Tempo 30 km/h die richtige Höchstgeschwindigkeit. Im Rahmen einer Sanierung wäre der Fussverkehr längs zu klären, allenfalls mit einem befahrbaren Trottoir.

Gamsen, Alte Landstrasse (MB B1, B2, B3):

Die Alte Landstrasse wird als Hauptsammelstrasse klassiert. Sie fungiert grösstenteils als Erschliessungsachse von Gamsen ab der durchführenden Kantonsstrasse. Die Strasse ist sehr belebt und weist auch eine Buslinie mit entsprechenden Haltestellen auf. Es sind Schul Kinder unterwegs. Der Strassenraum ist jedoch sehr unstrukturiert, mit verkehrsorientiertem Charakter. Das Trottoir ist nur markiert, die Fussgängerstreifen häufig nicht normgerecht ausgeführt. Der Strassenraum wirkt nicht verkehrssicher und dem Nutzungsmix nicht angemessen. Im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes wäre ein angepasster Querschnitt mit mehr Fussverkehrsfläche und einer schmäleren MIV-Fahrbahn zu prüfen. Ein Tempo-30-Regime könnte dies wirkungsvoll unterstützen, wobei der entsprechende Abschnitt noch zu definieren wäre. Eine Lärmrelevanz könnte ebenfalls gegeben sein. Die nord- und südseitig angrenzenden Wohnnutzungen bzw. das entsprechende kleinteilige Erschliessungsstrassennetz wäre folgerichtig in eine entsprechende Zone zu integrieren.

Glis, Fabrikstrasse (MB B4):

Die Fabrikstrasse ist als Verbindungsstrasse zwischen Gamsen und einem Industrieareal typisiert. Es münden ein paar wenige Zufahrtsstrassen ein, z.T. werden Wohnhäuser direkt erschlossen, teilweise führt sie jedoch über recht offenes Gelände. Sie wird auch von Schulkindern begangen. Es ist jedoch kein baulich ausgeführtes Trottoir vorhanden, was angesichts des durchfahrenden Verkehrs wie auch der respektablem Längsneigung ein Verkehrssicherheitsproblem sein könnte. Der Fokus bei den Massnahmen könnten ein Mix aus baulichen Verbesserungen mit einem Tempo-40-Regime sein. Eine Tempo-30-Regelung würde allenfalls schlecht eingehalten und wäre wohl nicht wesensgerecht.

Glis, Klosmattenstrasse (MB C4):

Die Klosmattenstrasse ist als Quartiersammelstrasse eingestuft, weist jedoch einen recht verkehrsorientierten Charakter auf (u.a. Mittellinie markiert). Sie nimmt mehrere längere Zufahrtsstrassen auf, führt jedoch durch relativ schwach bebautes Gebiet. Sie ist mit einem baulichen Trottoir ausgestattet, Sicherheitsdefizite sind am ehesten auf dem ersten Abschnitt ab Kantonsstrasse zu verorten (dort noch als Gstpfstrasse). Sie fungiert sowohl als Busachse wie auch als Schulweg. Ein

¹ Diese Einschätzung gilt im Prinzip für den Ist-Zustand. Es ist geplant, den Bahnhofsbereich (Viktoriastrasse/Bahnhofplatz/Nordstrasse) aufzuwerten, entsprechende Überlegungen enthält [8]. Diese Überlegungen sind weitaus tiefergehend als die vorliegende Untersuchung und betreffen einen zukünftigen Zustand. Die entsprechenden Resultate (Tempo 30 km/h auf Viktoria-/Nordstrasse) werden hier nicht in Frage gestellt.

Tempo-30-Regime scheint hier nicht zielführend oder zwingend, allenfalls kann Tempo 40 km/h geprüft werden.

Glis, Napeleonstrasse (MB C5, C6):

Die Napoleonstrasse ist als Hauptsammelstrasse typisiert und führt durch ein relativ dicht bebautes Gebiet dem Hang entlang. Einseitig ist ein breites Trottoir vorhanden. Sie fungiert als Busachse und auch als Schulweg. Es sind mehrere Querungen als Verbindungen zwischen den angrenzenden Wohngebieten vorhanden. Auf der Strasse sind in kleinen Gruppen Längsparkfelder angebracht, welche die Sicht auf der langen Gerade etwas brechen. 50 km/h scheint eine eher zu hohe Geschwindigkeitslimite zu sein, zumal erhebliche Probleme mit den Sichtweiten bestehen und der Zutritt auf die Strasse von den nördlich angrenzenden Parzellen recht unvermittelt erfolgt. Handkehrum entsteht nicht der Eindruck, dass zu schnell gefahren wird. Tempo 30 km/h oder allenfalls Tempo 40 km/h scheint jedoch prüfenswert, entsprechend wäre dann das südlich angrenzende Wohngebiet zu integrieren.

Glis, Polenstrasse (MB C11, C12, C13):

Die Polenstrasse ist als Hauptsammelstrasse typisiert und führt im Wesentlichen den Verkehr aus dem Quartier Holzji auf das übergeordnete Strassennetz. Auch hier besteht eine beträchtliche Längsneigung. Der Ortsbus als auch Schulkinder sind hier unterwegs. Die Strasse vermittelt kein einheitliches Bild: Im unteren Bereich besteht ein bauliches Trottoir, welches weiter oben nur noch markiert ist, zudem ist die Strasse oben z.T. sehr eng. Die Bebauung beidseits ist nur lose. Das Defizit Fussgängerführung könnte durch ein durchgezogenes Trottoir verbessert werden. Aufgrund der Enge der Situation müsste dieses jedoch bei bestimmten Begegnungsfällen befahrbar sein. Daher stellt sich auch hier die Frage, ob bauliche Massnahmen nicht auch durch eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit kombiniert werden könnten/sollten. Dabei könnte eine Tempo-40-Regelung eine gute Lösung darstellen. Oder es könnte eine Tempo-30-Regelung erst im oberen Bereich getroffen werden, die angrenzenden Gebiete, insbesondere Holzji, müssten sowieso in das Regime einbezogen werden.

Brig, Bahnhofstrasse/Furkastrasse/Rhonesandstrasse ("Zentrum") (MB C14, C15, C16):

Dieses zentrale Strassennetz weist neben der Funktion als Quartierserschliessung einen reichen Nutzungsmix auf. Bahnhof- und auch die Furkastrasse können als "Einkaufsstrassen" bezeichnet werden und weisen gleichzeitig eine seitliche Parkierung auf. Flächiges Queren ist hier üblich, zudem bestehen hohe Fussverkehrsfrequenzen zwischen Bahnhof und Altstadt. Der Übergang zum Rhonesandquartier ist fliessend, dieses liegt jedoch bereits ausserhalb der Zone mit Einkaufsläden. Der kurze Abschnitt der Bahnhofstrasse mit Tempo 30 km/h inkl. weiterer einzelner Strassenabschnitte wirkt sehr fragmentarisch und unlogisch. Der Vorschlag, eine Tempo-30-Zone "Zentrum" zu schaffen, liegt damit eher in einer plausiblen Gebietsabgrenzung begründet, anstatt in Verkehrssicherheitsproblemen.

Ein Wort noch zur Bahnhofstrasse: Diese könnte man sich auch als Begegnungszone denken, weitergehende Überlegungen dazu wurden jedoch im Rahmen dieser Untersuchung nicht angestellt.

Brig, Obere Biela (MB C20):

Das Wohngebiet Obere Biela besteht aus Quartierserschliessungs- und Zufahrtsstrassen und wird vom Ortsbus befahren. Einseitig ist entlang der Bielastrasse und Termerweg ein Trottoir vorhanden. Verkehrssicherheitsprobleme treten nicht offen hervor, es sind hier auch Plausibilitätsgründe, wieso dieser Bereich mit Tempo 30 km/h geregelt sein könnte: Ab der Kettelerstrasse geht es links in die Untere Biela mit Tempo 30 km/h. Dementsprechend könnte dies auch rechts in der Oberen Biela umgesetzt werden.

Brig, Gliserallee (MB C7):

Die zentrumsnahe Gliserallee ist eine Hauptverkehrsstrasse, zwischen Saltinaplatz und Glismattenstrasse, jedoch beidseits von zahlreichen Geschäften umgeben. Es verkehren mehrere Buslinien

mit Haltestellen, welche abseits der Fahrbahn angeordnet sind. Das Bedürfnis nach flächigem Queren in Verbindung mit Tempo 30 km/h kann vermutet werden, allenfalls könnte so auch der Verkehr verflüssigt werden, falls dadurch die Anzahl Fussgängerstreifen reduziert würden. Die Strasse weist nach einer Umgestaltung einen zweckdienlichen Mittelstreifen auf, dieser wirkt einer Trennwirkung bereits heute wirkungsvoll entgegen. Da die Gliserallee eine verkehrsorientierte Strasse ist, sind hier die rechtlichen Entwicklungen betreffend Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeiten auf verkehrsorientierten Strassen im Auge zu behalten (vgl. Kapitel 2.5.6).

Brig, Bachstrasse ab Kettelerstrasse (MB C22):

Die Bachstrasse weist ab der Kettelerstrasse Richtung Ried-Brig eine geringe Strassenbreite auf. Sie erschliesst neben ihrer Verbindungsfunktion nach Ried-Brig noch diverse Liegenschaften bis ca. zur Kinder- und Jugendeinrichtung Mattini. Entsprechend ist auf der Strasse Fussverkehr unterwegs, diesem steht jedoch nur ein markiertes Trottoir zu Verfügung. Ausserhalb des Siedlungsbereiches können zwei Personenwagen nur noch an Ausweichstellen kreuzen. Eine Höchstgeschwindigkeit 50 km/h scheint deswegen zu hoch, wird jedoch vermutlich auch nicht ausgenutzt. Zumindest für den unteren im Siedlungsbereich verlaufenden Teil der Bachstrasse ist eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit prüfenswert.

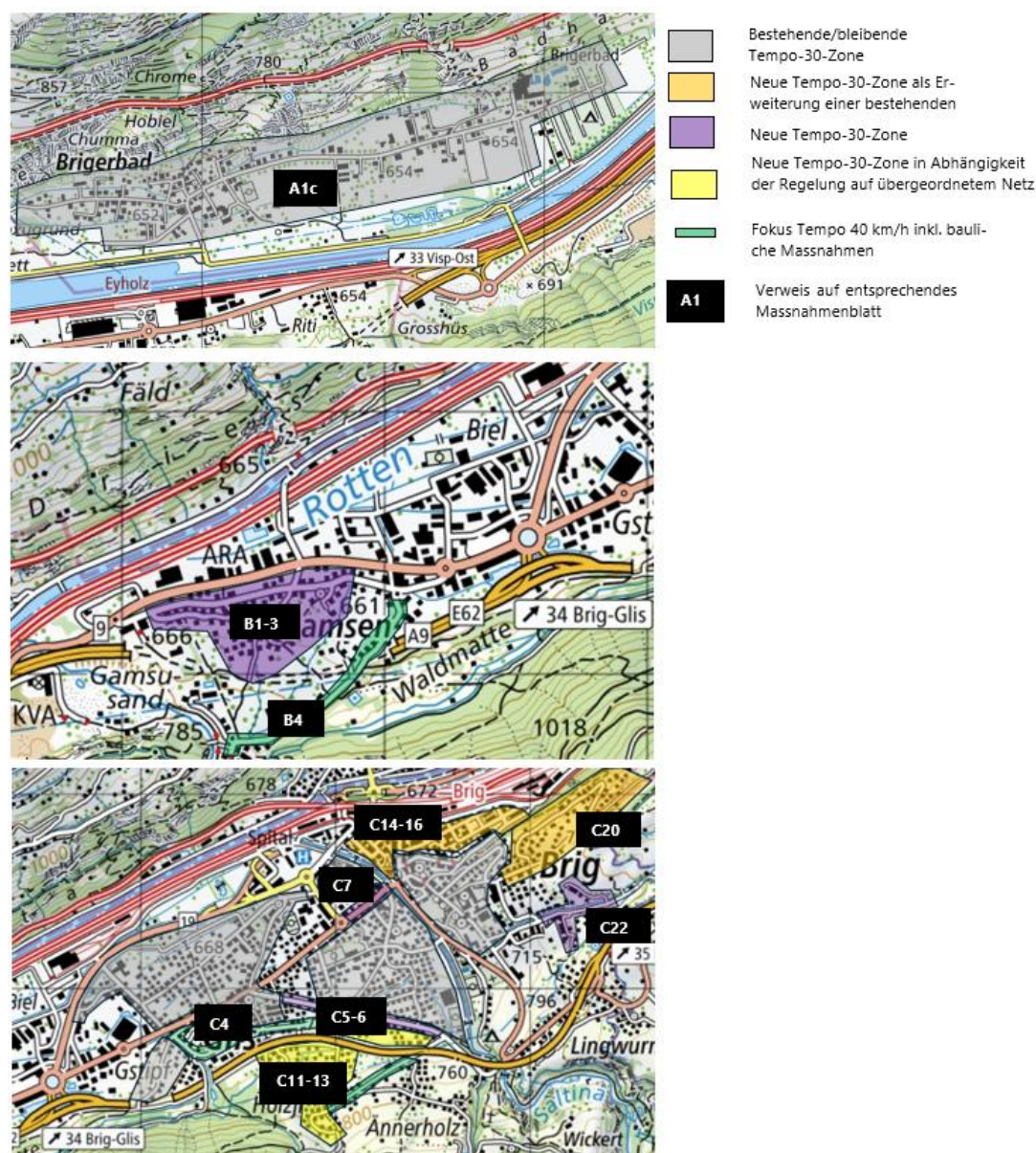


Abbildung 5 Vorschläge Anpassung der Geschwindigkeitsregime, Übersicht

7 Zusammenfassung und Würdigung

Das Gebiet der Stadtgemeinde Brig-Glis wurde hinsichtlich zweckmässigen Geschwindigkeitsregimen untersucht, basierend auf vorgängig zugeteilten Strassentypen (verkehrsorientiert oder siedlungsorientiert) und einheitlich definierten Kriterien. Dabei wurden Temporeduktionen als auch Geschwindigkeitserhöhungen in Erwägung gezogen. Es handelt sich dabei um eine summarische Betrachtung, welche sich nicht auf quantitative Analysen abstützt, sondern basierend auf qualitativen Einschätzungen Potenziale von Geschwindigkeitsanpassungen aufzeigen soll.

Die Weiterentwicklung der hier gemachten Vorschläge ist in einer vertieften Betrachtung im Rahmen von konkreten Realisierungen mittels Gutachten oder technischen Berichten zu behandeln.

Tempo-30-Regime in Wohngebieten mit entsprechend siedlungsorientierten Strassen wurden nicht in Frage gestellt, da es sich dabei um das passende Geschwindigkeitsregime handelt. Dazu zählt auch die Thermalbadstrasse in Brigerbad mit angrenzenden Erschliessungsstrassen. Vereinzelt wurden Vorschläge gemacht, solche Zonen zu erweitern, nicht zuletzt, um nachvollziehbare Zonengrenzen bzw. -ausdehnungen zu gewährleisten (u.a. Zentrum).

Begegnungszonen (Tempo 20 km/h) wurden nicht explizit vorgeschlagen, da es im Rahmen dieser Bearbeitung nicht möglich war, solche seriös zu identifizieren. Begegnungszonen rechtfertigen sich an Orten, wo der Strassenraum explizit als Aufenthaltsraum und für Betätigungen genutzt wird.

Der grössten Diskussionsbedarf resultierte bei Hauptsammelstrassen, welche an der Grenze von siedlungsorientiert und verkehrsorientiert verortet werden können. Dazu gehören die Alte Landstrasse und die Fabrikstrasse in Gamsen, die Napoleonstrasse und Polenstrasse in Glis.

Dort, wo solche durch dichte Bebauung mit vornehmliche Wohnnutzung führen, wenig Durchgangsverkehr aufweisen, Schulwege vorhanden sind und auch gewissen Defizite bei der Verkehrssicherheit ausgemacht werden können, wurden diese einem Tempo-30-Regime zugeordnet.

Bei einer weitgehend unbebauten Umgebung mit einer Zufahrtsfunktion in bebautes Gebiet wurde dagegen Tempo 30 km/h eher nicht als zweckmässig betrachtet. Allfällige Defizite bei der Verkehrssicherheit können in diesen Fällen mittels baulicher Verbesserungen beim Fuss- und Veloverkehr und allenfalls einer Tempo-40-Regelung erreicht werden. Allerdings kann die Abgrenzung nicht abschliessend vollzogen werden, da es sich hier um Strassentypen handelt, bei welchen schlussendlich verschiedene Geschwindigkeitsregime ihre Berechtigung haben können.

Verkehrsorientierte Strassen wurde nur in sehr begrenztem Masse für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit in Betracht gezogen. Die Gliserallee zwischen Saltinaplatz und Glismattenstrasse könnte dazu ein Potenzial aufweisen. Hier gilt jedoch der Vorbehalt neuester juristischer Entwicklungen, welche bei verkehrsorientierten Strassen deutlich schärfere Bedingungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit vorsehen werden. Das eindeutig verkehrsorientierte Netz (Hauptachsen) verbleibt nach der vorliegenden Einschätzung im Tempo-50-Regime. Ebenso verschiedene gewerblich geprägte Gebiete, wo kein offensichtlicher Vorteil aus einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit abgeleitet werden kann.



8 Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Vorgehensprinzip bei der Zuteilung von zweckmässigen Geschwindigkeitsregimen	15
Abbildung 2	Wichtige Strassen in der Stadtgemeinde Brig-Glis	16
Abbildung 3	Bestehende Tempo-30-Zonen in der Stadtgemeinde Brig-Glis	18
Abbildung 4	Einteilung des Strassennetzes in Strassentypen gemäss Norm VSS, Ausschnitt Zentrum Brig	20
Abbildung 5	Vorschläge Anpassung der Geschwindigkeitsregime, Übersicht	25

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Strassentypen nach VSS-Normen	19
-----------	-------------------------------	----

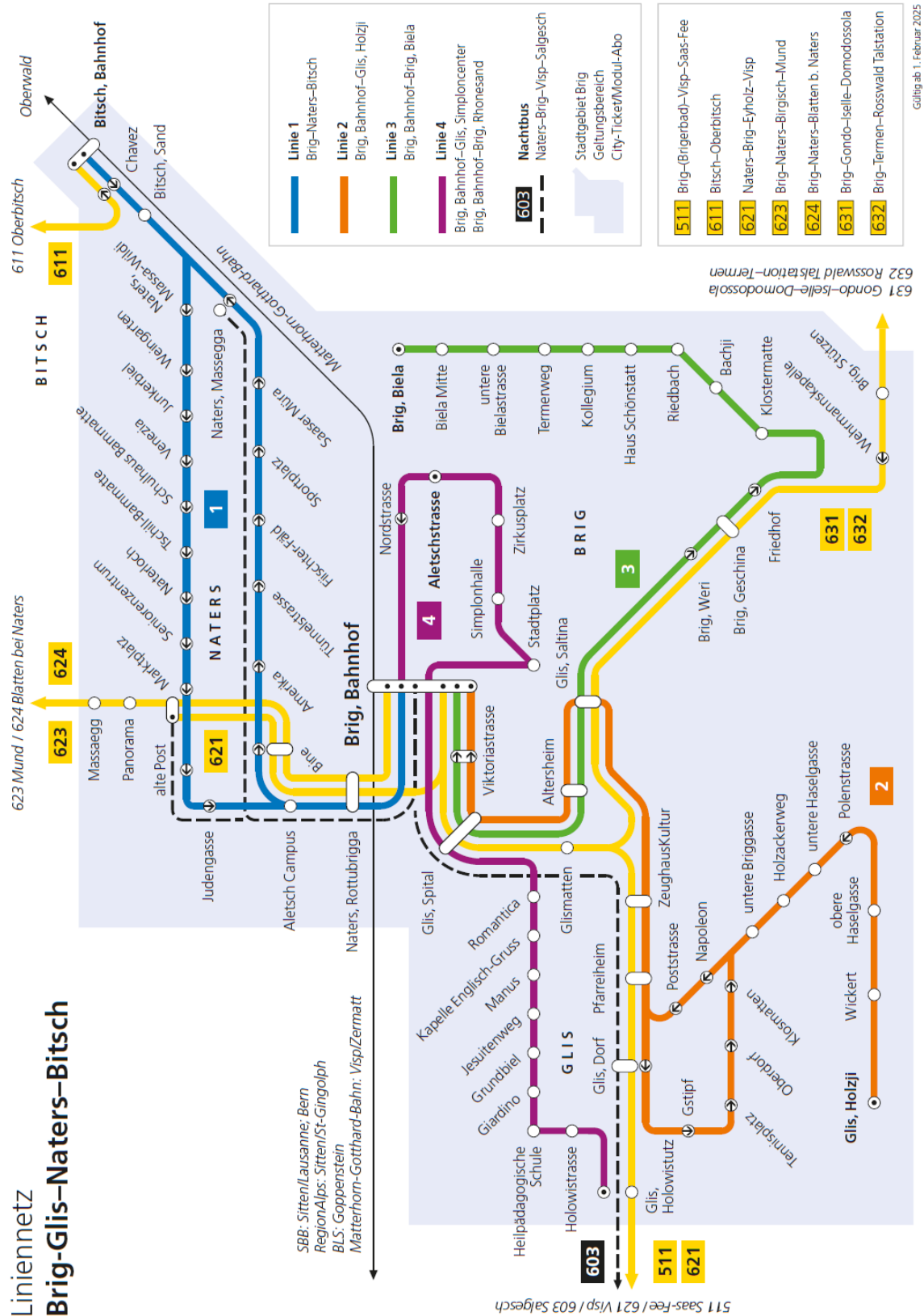
Abkürzungen

BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
MB	Massnahmenblatt
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ES	Erschliessungsstrasse
FVV	Fuss- und Veloverkehr
HVS	Hauptverkehrsstrasse
ÖV	Öffentlicher Verkehr
SS	Sammelstrasse
VCS	Verkehrsclub Schweiz
VS	Verbindungsstrasse
VSS	Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute



Anhänge

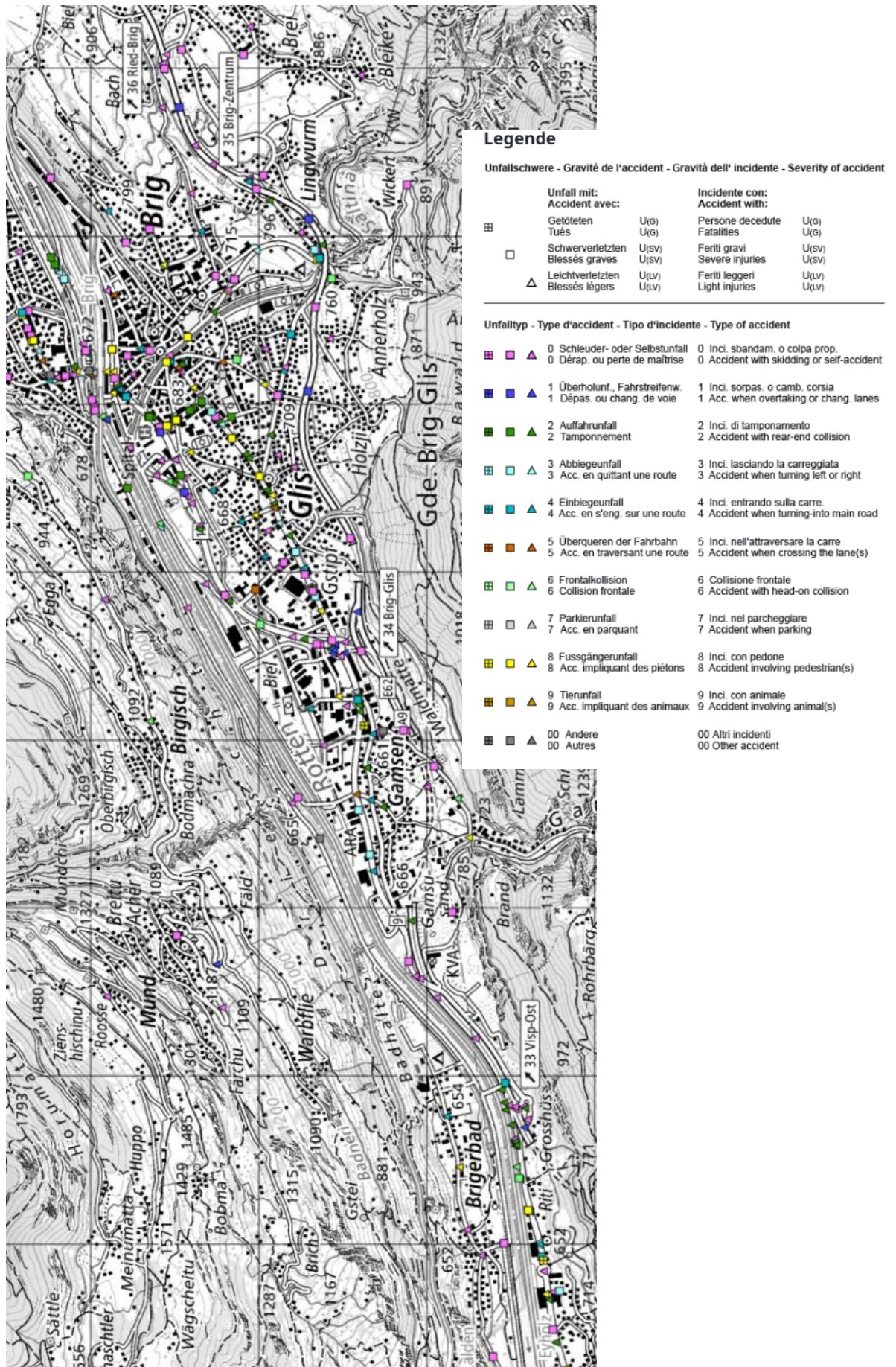
A Liniennetz Brig-Glis-Naters-Bitsch





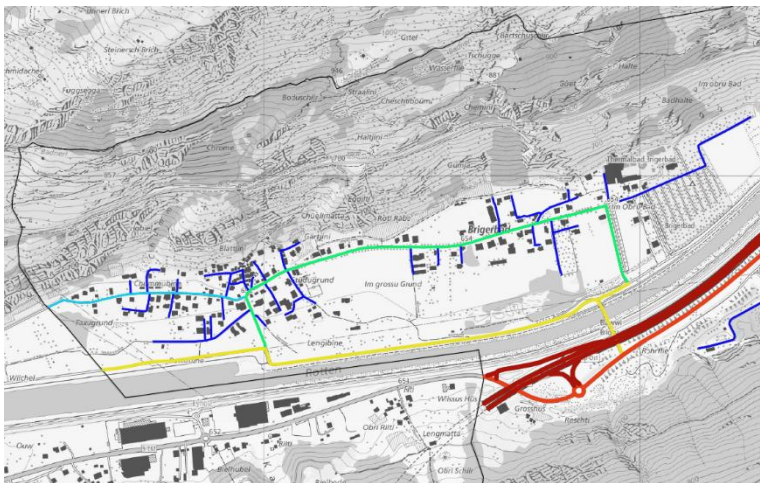
B Unfälle gemäss [24]

Unfälle von 2011 bis 2019



C Geschwindigkeitsregime - Massnahmenblätter

A1

Zone	Brigerbad	
	– Thermalbadstrasse	
	– Rytistrasse	
	– Badhalterstrasse	
	– Faxugrundstrasse	
	– diverse Zufahrtsstrassen	
Ortsteil	Brigerbad	
Strassentyp	▪ siedlungsorientiert ▪ Quartiersammelstrasse ▪ Quartierschliessungsstrasse ▪ Zufahrtsstrassen	
Beschrieb	Im gesamten Dorf Brigerbad ist Tempo 30 signalisiert. Die Thermalbadstrasse ist eine Kantonsstrasse.	
		
Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 3'000 Fz/d
	Umfeld/Nutzungen	Wohnen
	v-Niveau	Thermalbadstrasse (2023): Vd=24 km/h; V85=30 km/h Badhalterstrasse (2023): Vd=20 km/h; V85=25 km/h, Rest unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	ja
	Schulweg	ja
	Buslinie	ja, auf Thermalbad- und Rytistrasse, Postautolinie 511
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur	Nein, jedoch offizielle Veloroute (Thermalbadstrasse)
	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	Fussgängerlängsstreifen vorhanden, keine Fussgängerstreifen (in T30-Zone nicht nötig)
Defizite	Verkehrssicherheit	Nur markiertes Trottoir, sonst keine Auffälligkeiten
	Sichtverhältnisse	Keine offensichtlichen Defizite
	Verkehrsfluss	Keine Defizite
	Trennwirkung	Keine Defizite
	Umwelt: Lärm	Keine Defizite
Empfohlene Massnahmen	▪ Tempo 30 km/h belassen ▪ Trottoir auf Thermalbadstrasse allenfalls baulich, jedoch aufgrund der Strassenbreite, befahrbar ausgestalten (Handlungsbedarf gemäss [15] erkannt, Zuständigkeit Kanton)	
Priorität	-	

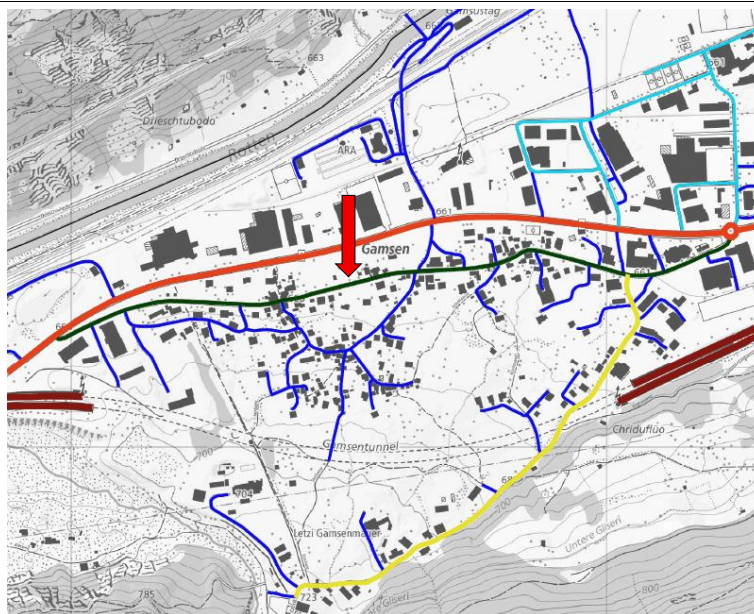
B1

Strasse	Alte Landstrasse
Ortsteil	Gamsen
Strassentyp	■ Hauptsammelstrasse

Beschrieb

Die Alte Landstrasse verläuft parallel zur Kantonsstrasse und dient der Dorfschliessung bzw. -durchfahrt. Heute ist Tempo 50 signalisiert.

Die Strasse hat im Prinzip eine reine Erschliessungsfunktion, weist jedoch mit der Mittellinie einen eher verkehrsorientierten Charakter auf, diverse Elemente sind nicht normgerecht ausgebildet.



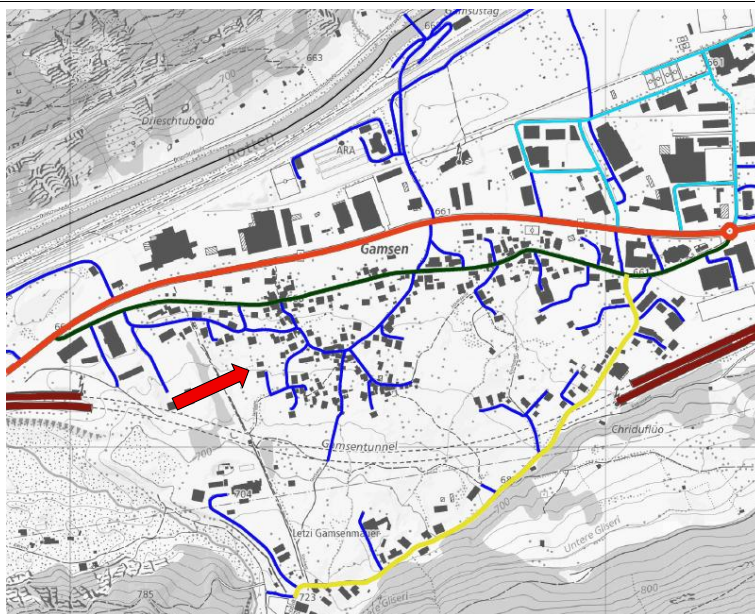
Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 5000 Fz/d
	Umfeld/Nutzungen	Wohnen und Gewerbe, je nach Abschnitt
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	ja, besonders im Dorfkern
	Schulweg	ja, bis zu den Bushaltestellen
	Buslinie	ja, auf der gesamten Landstrasse, Postauto-Linie 511
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	Fussgängerlängsstreifen Diverse Fussgängerstreifen, jedoch nicht immer normgemäss
	Verkehrssicherheit	Ungenügend: Kein bauliches Trottoir, Fussgängerquerungen z.T. nicht normgemäss
	Sichtverhältnisse	Teilweise ungenügend
	Verkehrsfluss	Keine offensichtlichen Defizite
	Trennwirkung	Defizite nicht ausgeschlossen
Empfohlene Massnahmen	Umwelt: Lärm	Defizite nicht ausgeschlossen
		■ Tempo 30 km/h ■ bauliche Massnahmen bei Trottoir, Fussgängerstreifen und Bushaltestellen; Auswirkungen auf ÖV-Betrieb prüfen (alles im Rahmen eines BGK zu untersuchen, vgl. [15])
Priorität	+++	

B2

	Alte Landstrasse Nord	
Zone	– Munderstrasse – diverse Zufahrtsstrassen	
Ortsteil	Gamsen	
Strassentyp	■ siedlungsorientiert ■ Zufahrtsstrassen	
Beschrieb	Die Munderstrasse verbindet die Kantonsstrasse und die Alte Landstrasse. Die diversen Zufahrtsstrassen führen zu einzelnen Wohnhäusern. Heute ist Tempo 50 signalisiert.	
	Die Zufahrtstrassen führen zu Industrie oder Wohnhäusern.	
Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 3000 Fz/d
	Umfelt/Nutzungen	Wohnen und Gewerbe
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	ja
	Schulweg	nein
	Buslinie	nein
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	Fussgängerlängsstreifen auf der Munderstrasse
	Verkehrssicherheit	Kein bauliches Trottoir, sonst keine Mängel erkennbar
	Sichtverhältnisse	Keine Defizite erkennbar
	Verkehrsfluss	Keine Defizite
	Trennwirkung	Keine Defizite
Empfohlene Massnahmen	Umwelt oder Lärm	Keine Defizite
Priorität	■ Tempo 30, allerdings nur als Teil einer Zone mit der Alten Landstrasse	
	+++ (als Teil der Zone mit Alter Landstrasse)	

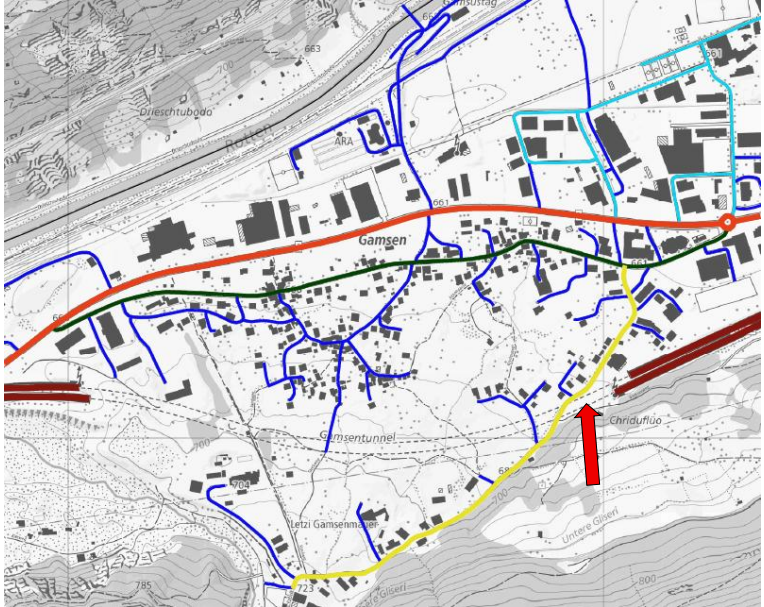
B3

Zone	Alte Landstrasse Süd
	– Wehrstrasse – Sägeweg – Sandweg – Wuhrgasse – Steckweg – Nanzerdorfstrasse – Dorfstrasse – Aspengasse
Ortsteil	Gamsen
Strassentyp	■ siedlungsorientiert ■ Zufahrtsstrassen
Beschrieb	Die genannten Zufahrtsstrassen zweigen von der Alten Landstrasse ab und erschliessen Wohnquartiere bzw. Wohnhäuser. Sie sind teilweise verwinkelt. Heute ist Tempo 50 signalisiert.



Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 3'000 Fz/d
	Umfeld/Nutzungen	Wohnen
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	ja
	Schulweg	ja
	Buslinie	nein
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	nein
	Verkehrssicherheit	Keine Defizite erkennbar
	Sichtverhältnisse	Normkonforme Sichtweiten an vielen Stellen nicht gegeben
	Verkehrsfluss	Keine Defizite
	Trennwirkung	Keine Defizite
	Umwelt: Lärm	Keine Defizite
Empfohlene Massnahmen	■ Tempo-30-Zone als Teil einer Zone mit der Alten Landstrasse	
Priorität	+++ (als Teil der Zone mit Alter Landstrasse)	

B4

Strasse	Fabrikstrasse
Ortsteil	Gamsen
Strassentyp	- Eher verkehrsortientiert - Verbindungsstrasse
Beschrieb	Die Fabrikstrasse endet auf einem Industrieareal. Dementsprechend verkehren LKWs auf der Strasse. Heute ist Tempo 50 km/h signalisiert. 



Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 3'000 Fz/d
	Umfeld/Nutzungen	Wohnen und Gewerbe
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	nein
	Schulweg	ja
	Buslinie	nein
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	vorhanden, Fussgängerlängsstreifen
	Verkehrssicherheit	Ungenügend: Kein bauliches Trottoir trotz Schulweg, ev. Hohe Geschwindigkeiten, z.T. schmale Passagen
	Sichtverhältnisse	Teilweise ungenügend
	Verkehrsfluss	Keine Defizite
	Trennwirkung	Keine Defizite
Empfohlene Massnahmen	Umwelt: Lärm	Eventuell Defizit, aufgrund Schwerverkehr und Steigung
Priorität	++	

B5

Zone	Kantonsstrasse Nord, Biel – Munderstrasse – Dammweg – Grundweg – Industriestrasse – Bielstrasse – Grosser Grabenweg	
Ortsteil	Gamsen	
Strassentyp	▪ siedlungsorientiert ▪ Quartierserschliessungsstrasse ▪ Zufahrtsstrassen	
Beschrieb	Die genannten Strassen erschliessen das Industriegebiet und das Areal der Matterhorn Gottard Verkehrs AG Heute ist Tempo 50 signalisiert.	



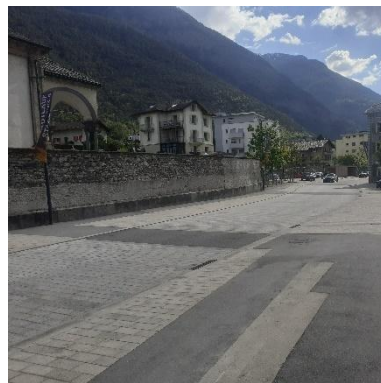
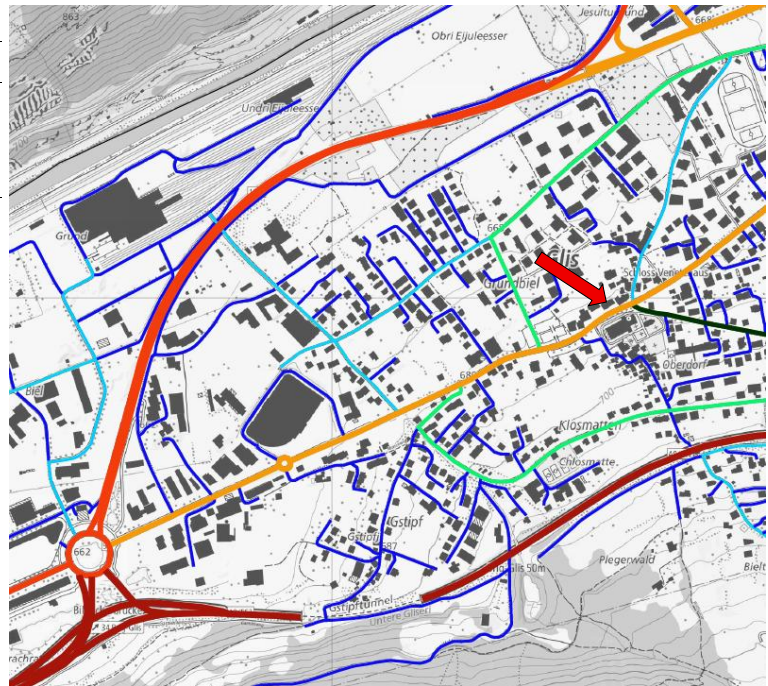
Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 3'000 Fz/d
	Umfeld/Nutzungen	Gewerbe
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	nein
	Schulweg	nein
	Buslinie	Ja, Postautolinie 511 und 621
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	ja, Trottoir meist vorhanden
	Verkehrssicherheit	Keine Defizite
	Sichtverhältnisse	Keine Defizite
	Verkehrsfluss	Keine Defizite
	Trennwirkung	Keine Defizite
Empfohlene Massnahmen	Umwelt: Lärm	Keine Defizite
	▪ Tempo 50 km/h belassen, da keine offensichtlichen Gründe für eine Herabsetzung sprechen	
Priorität	-	

C1

Zone	Gliserallee, Dorfplatz
Ortsteil	Brig-Glis
Strasstyp	- verkehrsorientiert - Hauptverkehrsstrasse - innerorts

Beschrieb

Auf Strassenabschnitt Gliserallee bzw. Dorfplatz Glis ist das Tempo 50 für eine gewisse Strecke unterbrochen und es ist Tempo 30 signalisiert. Dies verbunden mit einer aufwändigen Strassenraumgestaltung.



Merkmale	Verkehrsaufkommen	> 5'000 Fz/d
	Umfeld/Nutzungen	Gemischt/städtisch
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	ja
	Schulweg	ja
	Buslinie	Ja, Ortsbuslinie 2 und Postautolinien 511, 621
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	Trottoir beidseitig, Strassenraumgestaltung
	Verkehrssicherheit	Keine Defizite
	Sichtverhältnisse	Keine Defizite
	Verkehrsfluss	Keine Defizite
	Trennwirkung	Keine Defizite
Empfohlene Massnahmen	Umwelt: Lärm	Keine Defizite
	Tempo 30 km/h belassen	
Priorität	-	

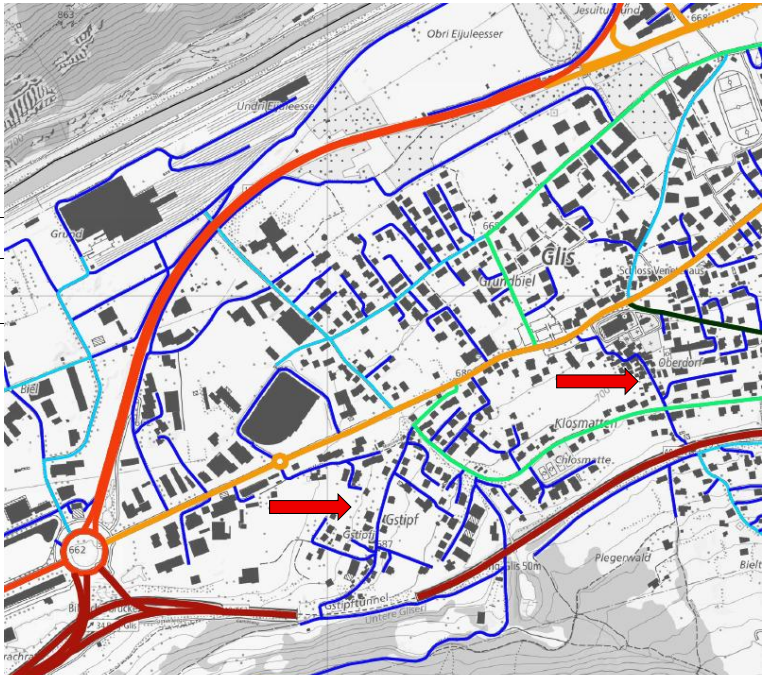
C2

Zone	Gliserallee Nord, Grundbiel	
	– Weidenweg – Grabenweg – Holowistrasse – Jesuitenweg – Grundbielstrasse – Wierystrasse – Englisch-Gruss-Strasse – diverse Zufahrtsstrassen	
	Ortsteil	Brig-Glis
	Strassentyp	▪ siedlungsorientiert ▪ Quartiersammelstrasse ▪ Quartierschliessungsstrasse ▪ Zufahrtsstrasse
	Beschrieb	Die Strassen in dieser Zone führen zu Wohnhäusern. Heute ist Tempo 30 signalisiert.



Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 3'000 Fz/d
	Umfeld/Nutzungen	Wohnen
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	ja
	Schulweg	ja
	Buslinie	Ja, Ortsbuslinie 4
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	Teilweise Trottoirs vorhanden
	Verkehrssicherheit	Keine Defizite
	Sichtverhältnisse	Keine Defizite erkennbar
	Verkehrsfluss	Keine Defizite
	Trennwirkung	Keine Defizite
Empfohlene Massnahmen	Umwelt: Lärm	Keine Defizite
	▪ Tempo 30 km/h belassen	
Priorität	-	

C3

Zone	Gliserallee Süd, Gstipf und Oberdorf
	– Gstipfstrasse – Oberdorfasse – Poststrasse – Zeughausstrasse – diverse Zufahrtsstrasse
Ortsteil	Brig-Glis
Strassentyp	■ siedlungsorientiert ■ Zufahrtsstrassen
Beschrieb	Die Strassen führen zu Wohnhäusern. Einige Strassenabschnitte sind schmal und verwinkelt. Heute ist Tempo 30 signalisiert. 



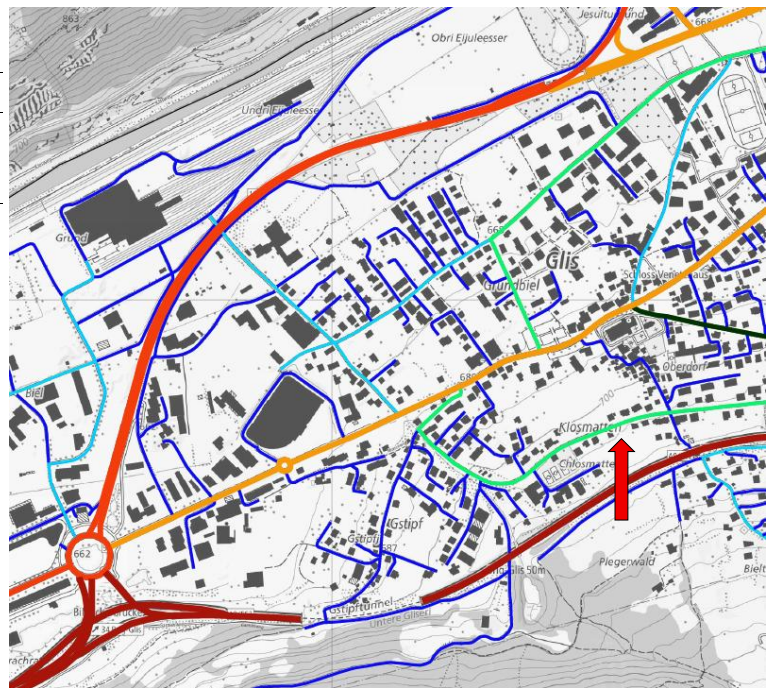
Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 3'000 km/h
	Umfeld/Nutzungen	Wohnen
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	ja
	Schulweg	ja
	Buslinie	nein
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	nein
	Verkehrssicherheit	Keine Defizite
	Sichtverhältnisse	Vereinzelt problematisch
	Verkehrsfluss	Keine Defizite
	Trennwirkung	Keine Defizite
Empfohlene Massnahmen	Umwelt: Lärm	Keine Defizite
	Tempo 30 km/h belassen	
Priorität	-	

C4

Strasse	Klosmattenstrasse (Gstipfstrasse)
Ortsteil	Brig-Glis
Strasstyp	- siedlungsorientiert - Quartiersammelstrasse

Kurzbeschreibung

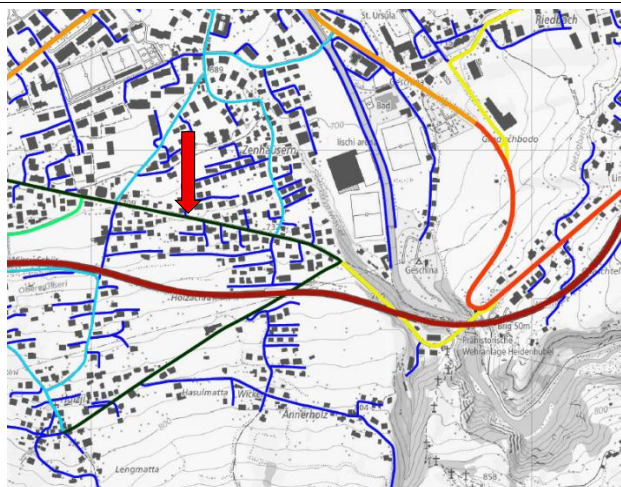
Die Klosmattenstrasse verbindet die Kantons- und die Napoleonstrasse bzw. erschliesst Wohnhäuser. Heute ist Tempo 50 signalisiert.



Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 5'000 Fz/d
	Umfeld/Nutzungen	Wohnen
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	teilweise
	Schulweg	ja
	Buslinie	Ja, Ortsbuslinie 2
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	ja, Fussgängerlängsstreifen übergehend in Trottoir
	Verkehrssicherheit	Sicherheitsdefizit allenfalls zu Beginn ab Kantonsstrasse bei Gstipfstrasse aufgrund fehlenden Trottoirs
	Sichtverhältnisse	Keine Defizite erkennbar
	Verkehrsfluss	Keine Defizite
	Trennwirkung	Keine Defizite
Empfohlene Massnahmen	Umwelt: Lärm	Defizit möglich
Priorität		

C5

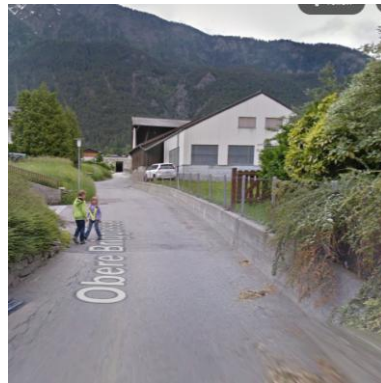
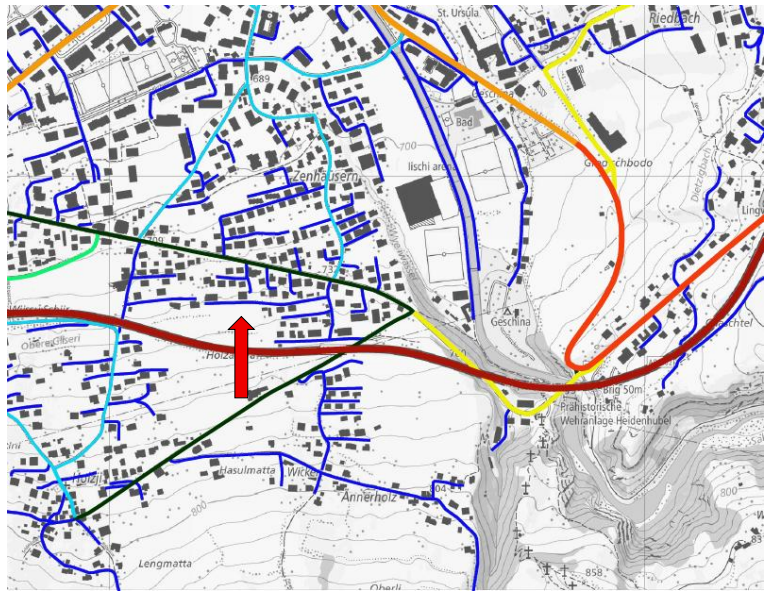
Strasse	Napoleonstrasse
Ortsteil	Brig-Glis
Strasstyp	- Eher verkehrsorientiert - Hauptsammelstrasse, ab Polenstrasse Verbindungsstrasse
Beschrieb	Die Strasse führt vom Dorfkern Glis in die Neue Simplonstrasse. Entlang der Strasse befindet sich eine Schule und Wohnhäuser. Es sind beidseitige Längsparkfelder auf der Strasse vorhanden und es sind mehrere Fussgängerstreifen markiert. Heute ist Tempo 50 signalisiert, im unteren Teil (Dorfkern Glis, vor Schulhaus) gilt jedoch Tempo 30.



Merkmale	Verkehrsaufkommen	> 5'000 Fz/d
	Umfeld/Nutzungen	Wohnen
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	ja
	Schulweg	ja, es befindet sich eine Schule an der Strasse
	Buslinie	Ja, Ortsbuslinie 2
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	ja, einseitiges Trottoir
Defizite	Verkehrssicherheit	Allfällige Defizite vorhanden aufgrund ungünstiger Sichtweiten
	Sichtverhältnisse	Defizit vorhanden
	Verkehrsfluss	Keine Defizite
	Trennwirkung	Keine Defizite erkennbar
	Umwelt: Lärm	Defizit ev. vorhanden aufgrund rel. hohem Verkehr und Steigung
Empfohlene Massnahmen	Tempo 30 km/h oder Tempo 40 km/h prüfen (Bauliche Massnahme im Rahmen BGK prüfen vgl. [15])	
Priorität	++	

C6

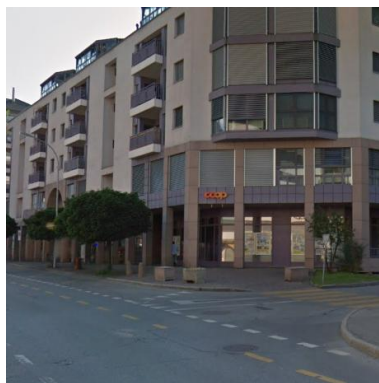
Zone	Napoleonstrasse Süd
	– Obere Briggasse – Haselgasse – Holzachera – diverse Zufahrtsstrassen
Ortsteil	Brig-Glis
Strassentyp	■ siedlungsorientiert ■ Zufahrtsstrassen
Beschrieb	Die genannten Strassen erschliessen Wohnhäuser. Heute ist Tempo 50 signalisiert.



Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 3'000 Fz/h
	Umfeld/Nutzungen	Wohnen
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	ja
	Schulweg	ja
	Buslinie	nein
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	ja, teilweise Trottoir
Defizite	Verkehrssicherheit	Stellenweise ungenügend wegen Sichtweiten, jedoch bei tiefen Geschwindigkeiten
	Sichtverhältnisse	Teilweise ungenügend
	Verkehrsfluss	Keine Defizite
	Trennwirkung	Keine Defizite
	Umwelt: Lärm	Keine Defizite
Empfohlene Massnahmen	In Abhängigkeit der Regelung auf der Napoleonstrasse; falls dort T30 oder T40, dann auch T30. Falls auf der Napoleonstrasse T50 bleibt, könnte hier ebenfalls auf Massnahmen verzichtet werden, da in der Regel eh nicht schneller als 30 km/h gefahren werden kann.	
Priorität	+	

C7

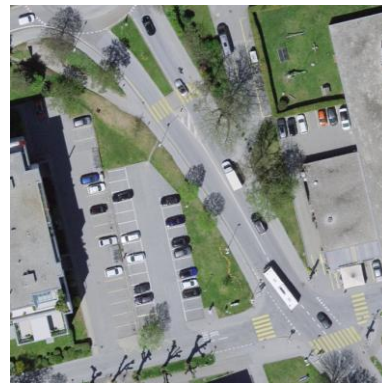
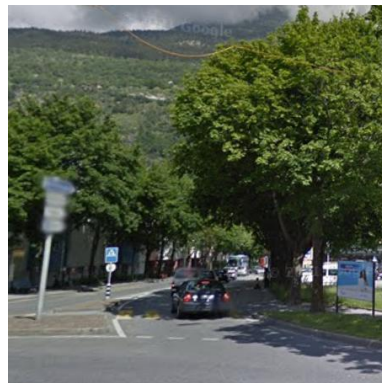
Strasse	Gliserallee, Saltinaplatz (Abschnitt Kreisel bis Saltinaplatz, exkl. Neue Simplonstrasse)
Ortsteil	Brig-Glis
Strasstyp	- verkehrsorientiert - Hauptverkehrsstrasse - innerorts
Beschrieb	Auf dem Strassenabschnitt befinden sich beidseitig Geschäfte bzw. Einkaufsmöglichkeiten. Es sind mehrere Fussgängerstreifen markiert. Anstelle einer Mittellinie ist ein Mehrzweckstreifen vorhanden. Die Strasse ist eine Kantonsstrasse und heute ist Tempo 50 signalisiert. Am Ende des Abschnittes (an der Saltina, nördlich) befindet sich eine Begegnungszone (Tempo 20 km/h).



Merkmale	Verkehrsaufkommen	>5'000 Fz/d
	Umfeld/Nutzungen	Gemischt, städtisch
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	ja
	Schulweg	nein
	Buslinie	ja, Ortbuslinien 2 und 3, Postautolinie 632
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	ja, beidseitiges Trottoir und Fussgängerstreifen
	Verkehrssicherheit	Keine Defizite
	Sichtverhältnisse	Keine Defizite
	Verkehrsfluss	Stockend, hohes Verkehrsaufkommen, Fussgängervortritt
	Trennwirkung	Eher gering, da Strassenraumgestaltung mit Mittelstreifen
	Umwelt: Lärm	Tendenziell Defizit, da viel Verkehr und teilweise Wohnnutzung
Empfohlene Massnahmen	Tempo 30 km/h prüfen, falls Verkehrsfluss/Trennwirkung es erfordern (Bemerkung: neue juristische Regelungen ab Herbst 2025 betreffend T30 auf verkehrsorientierten Strassen beachten, vgl. Kap 2.5.6)	
Priorität	+	

C8

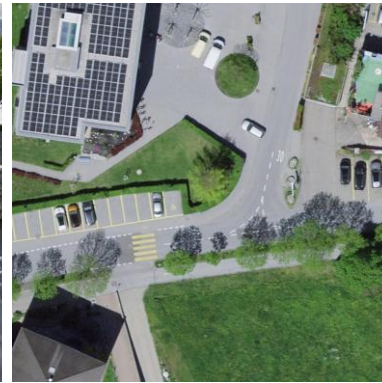
Strasse	Glismattenstrasse, Überlandstrasse
Ortsteil	Brig-Glis
Strassentyp	▪ verkehrsorientiert ▪ Hauptverkehrsstrasse ▪ innerorts
Beschrieb	Die Glismattenstrasse ist eine der meistbefahrenen Strassen der Stadtgemeinde Brig-Glis. Heute ist Tempo 50 signalisiert. Ebenso der hier betrachtete Abschnitt der Überlandstrasse zwischen Glismattenstrasse und Furkastrasse,



Merkmale	Verkehrsaufkommen	>5'000 Fz/d (Glismattenstrasse 13'600 Fz/d, Überlandstrasse 12'800 Fz/d)
	Umfeld/Nutzungen	Gemischt/städtisch
	v-Niveau	Unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	nein
	Schulweg	ja
	Buslinie	Ja, Ortsbuslinie 2 und Postautolinie 511
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	ja, Trottoir beidseitig und Fussgängerstreifen
	Verkehrssicherheit	Punkuelles Defizit: Häufung von Fussgängerunfällen Knoten mit Englisch-Gruss-Strasse
	Sichtverhältnisse	Keine Defizite
	Verkehrsfluss	stockend
	Trennwirkung	Keine Defizite
	Umwelt: Lärm	nein
Empfohlene Massnahmen	Tempo 50 km/h belassen	
Priorität	-	

C9

Zone	Gliserallee Nord, Glismatten – Englisch-Gruss-Strasse – Spitalweg	
Ortsteil	Brig-Glis	
Strassentyp	▪ siedlungsorientiert ▪ Quartierserschliessungsstrasse ▪ Zufahrtsstrasse	
Beschrieb	An der Englisch-Gruss-Strasse befindet sich ein Seniorenheim sowie eine Schule. Heute ist Tempo 30 signalisiert.	



Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 3'000 Fz/d
	Umfeld/Nutzungen	Wohnen und Gewerbe
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	ja
	Schulweg	ja
	Buslinie	nein
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	ja, separater Fussweg, Fussgängerstreifen
	Verkehrssicherheit	Keine Defizite
	Sichtverhältnisse	Keine Defizite erkennbar
	Verkehrsfluss	Keine Defizite
	Trennwirkung	Keine Defizite
Empfohlene Massnahmen	Umwelt: Lärm	Keine Defizite
	▪ Tempo 30 km/h belassen	
Priorität	-	

C10

Zone	Gliserallee Süd, Zenhäusern		
	– Klosterweg – Apollostrasse – Oberer Saltinaweg – Kapuzinerstrasse – Untere Briggasse – Kirchweg – Weriweg – Tolaweg – Zenhäusernstrasse – Neuweg – Holzackerweg		
	Ortsteil	Brig-Glis	
	Strassentyp	▪ siedlungsorientiert ▪ Quartierschliessungsstrasse ▪ Zufahrtsstrasse	
		Die Strassen führen zu Wohngebäuden. Heute ist Tempo 30 km/h signalisiert.	
		Beschrieb	
			
			
			
	Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 3'000 Fz/d
Umfeld/Nutzungen		Wohnen, teilweise Gewerbe	
v-Niveau		unbekannt	
Querungsbedürfnisse flächig		ja	
Schulweg		ja	
Buslinie		nein	
Strasseninfrastruktur			
- Veloinfrastruktur (längs und quer) - Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)		- nein - ja, teilweise Fussgängerlängsstreifen	
Defizite	Verkehrssicherheit	Keine Defizite erkennbar, jedoch Fussgängerstreifen teilweise nicht normgerecht	
	Sichtverhältnisse	Keine Defizite	
	Verkehrsfluss	Keine Defizite	
	Trennwirkung	Keine Defizite	
	Umwelt: Lärm	Keine Defizite	
Empfohlene Massnahmen	▪ Tempo 30 km/h belassen		
Priorität	-		

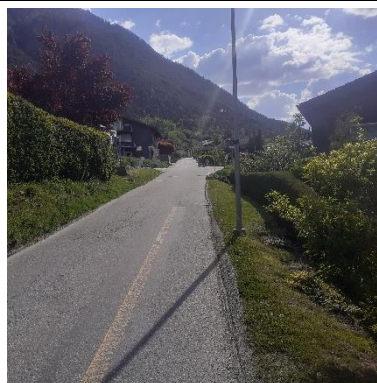
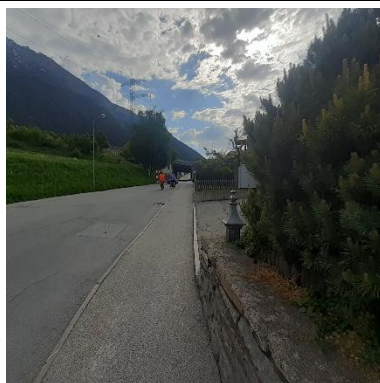
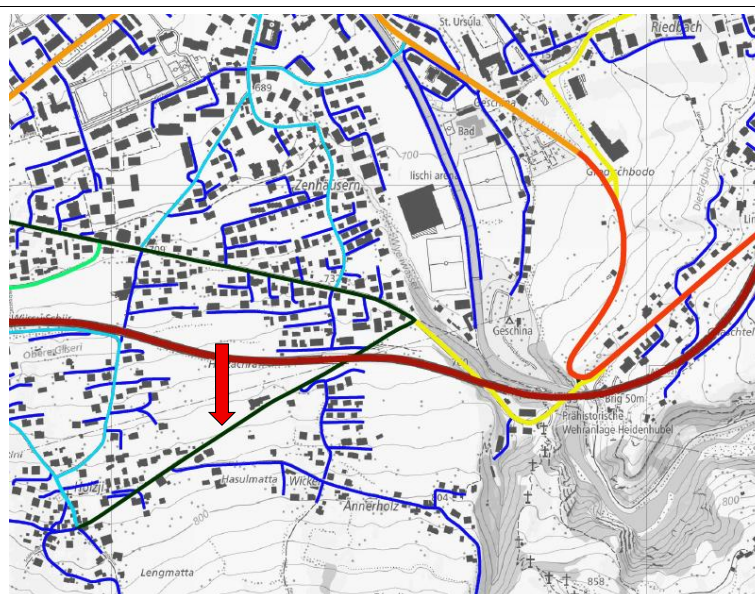
C11

Strasse	Polenstrasse
Ortsteil	Brig-Glis
Strasstyp	- verkehrsorientiert - Hauptsammelstrasse, (Quartiersammelstrasse)

Beschrieb

Die Strasse führt zum Quartier Holzji. Heute ist Tempo 50 signalisiert.

Die Strasse ist eine lange Gerade und endet schliesslich in einem Kiesweg.



Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 3'000 Fz/d
	Umfeld/Nutzungen	Wohnen
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	nein
	Schulweg	ja
	Buslinie	Ja, Ortsbuslinie 2
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	ja, zu Beginn der Strasse ist ein einseitiges Trottoir vorhanden. Später wird dieses durch einen Fussgängerlängsstreifen abgelöst.
	Verkehrssicherheit	Gewisse Defizite bei der Fussgängerführung, Strasse im oberen Bereich z.T. sehr eng
	Sichtverhältnisse	Grundsätzlich recht übersichtlich, im oberen Teil teils Parzelleneinmündungen mit geringen Sichtweiten
	Verkehrsfluss	Keine Defizite
	Trennwirkung	Keine Defizite
	Umwelt: Lärm	Keine Defizite
Empfohlene Massnahmen	- bauliche Massnahmen (z.B. befahrbares Trottoir), (gemäss [15] Sanierung in Planung) - allenfalls ergänzt mit Tempo 40 km/h/Tempo30 km/h, eventuell beschränkt auf den oberen Teil	
Priorität	++	

C12

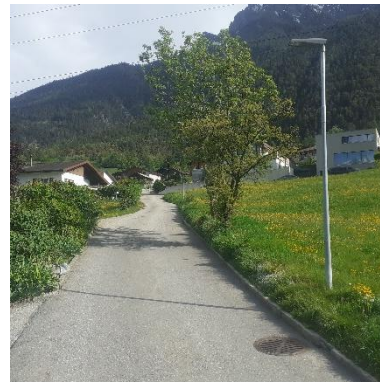
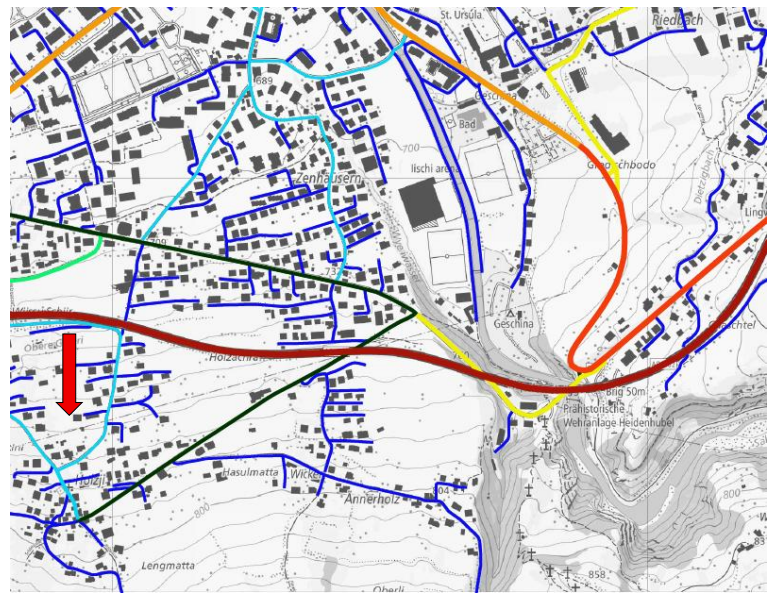
Zone	Polenstrasse West, Ännerholz – Haselgasse – Wickertweg – diverse Zufahrtsstrassen		
Ortsteil	Brig-Glis		
Strasstyp	■ siedlungsorientiert ■ Zufahrtsstrasse		
Beschrieb	Die genannten Strassen zweigen von der Polenstrasse ab und führen zu Wohnhäusern. Die Strassenbreite ist schmal. Heute ist Tempo 50 signalisiert.		
Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 3'000 Fz/d	
	Umfeld/Nutzungen	Wohnen	
	v-Niveau	unbekannt	
	Querungsbedürfnisse flächig	ja	
	Schulweg	nein	
	Buslinie	nein	
	Strasseninfrastruktur		
	Veloinfrastruktur (längs und quer) Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	nein nein	
Defizite	Verkehrssicherheit	Keine Defizite	
	Sichtverhältnisse	Keine Defizite	
	Verkehrsfluss	Keine Defizite	
	Trennwirkung	Keine Defizite	
	Umwelt oder Lärm	Keine Defizite	
Empfohlene Massnahmen	■ Höchstgeschwindigkeit in Abhängigkeit zu Polenstrasse wählen		
Priorität	+		

C13

Zone	Holzji – Holzgasse – Obere Briggasse – Wildgasse
Ortsteil	Brig-Glis
Strasstyp	■ siedlungsorientiert ■ Quartierserschliessungsstrasse und Zufahrtsstrassen

Beschrieb

Die genannten Strassen erschliessen Wohnhäuser. Die Holzgasse ist teilweise schmal und verwinkelt. Heute ist Tempo 50 signalisiert.



Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 3'000 Fz/h
	Umfeld/Nutzungen	Wohnen
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	ja
	Schulweg	nein
	Buslinie	nein
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	nein
	Verkehrssicherheit	Keine Defizite
	Sichtverhältnisse	Keine Defizite erkennbar
	Verkehrsfluss	Keine Defizite
	Trennwirkung	Keine Defizite
Empfohlene Massnahmen	Umwelt: Lärm	Keine Defizite
	Tempo 30 km/h prüfen (in Abhängigkeit zu Lösung auf Polenstrasse)	
Priorität	+	

C14

Zone	Sandmattenstrasse und Furkastrasse	
------	---	--



Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 3'000 Fz/d (Furkastrasse 2'500 Fz/d)
	Umfeld/Nutzung	Gemischt/städtisch (Wohnen)
	v-Niveau	Furkastrasse (2019): Vd 24 km/h; V85 31 km/h
	Querungsbedürfnisse flächig	Ja
	Schulweg	nein
	Buslinie	nein
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	ja, Trottoir oder Fussgängerlängsstreifen beidseitig, Fussgängerstreifen
	Verkehrssicherheit	Keine Defizite
	Sichtverhältnisse	Keine Defizite
	Verkehrsfluss	Keine Defizite, jedoch Störungen durch ein-/ausparkende PW
	Trennwirkung	Geringe Trennwirkung
	Umwelt: Lärm	Defizite möglich (Wohnen mit rel. hoher Verkehrsbelastung)
Empfohlene Massnahmen	Tempo 30 km/h prüfen (im Rahmen einer grösseren Zone "Zentrum")	
Priorität	++	

C15

Strasse	Bahnhofstrasse
Ortsteil	Brig-Glis
Strasstyp	■ siedlungsorientiert ■ Quartierserschliessungsstrasse
Beschrieb	Die Strasse ist eine Gerade und führt in die Altstadt. Die Bahnhofstrasse ist einbahnig und weist abschnittsweise gepflasterter Belag auf. Es sind seitliche Längsparkierfelder vorhanden. Heute ist Tempo 50 signalisiert und beim Beginn der Pflastersteine Tempo 30 km/h.



Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 5'000 Fz/h
	Umfeld/Nutzung	Gemischt/städtisch
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	ja
	Schulweg	ja
	Buslinie	nein
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	Einseitig Radstreifen
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	Beidseitig breite Trottoirs
	Verkehrssicherheit	Keine Defizite
	Sichtverhältnisse	Keine Defizite
	Verkehrsfluss	Keine Defizite, jedoch Störungen durch ein-/ausparkende PW
	Trennwirkung	Defizit vorhanden
Empfohlene Massnahmen	Umwelt: Lärm	Defizit möglich, rel. hohe Verkehrsbelastung mit Wohnen
	Tempo 30 km/h auf gesamter Bahnhofstrasse als logische Erweiterung, eventuell als Teil einer Zone "Zentrum"	
Priorität	+++	

C16

Zone	Rhonesand-Quartier
	– Belalpstrasse – Safischstrasse – Rafjistrasse – Aletschstrasse – Rhonesandstrasse – Schinerstrasse
Ortsteil	Brig-Glis
Strassentyp	▪ siedlungsorientiert ▪ Quartiererschliessungsstrasse, Zufahrtsstrassen
Beschrieb	Die genannten Strassen sind im Schachbrett angeordnet. Sie führen u.a. zu einem der meistgenutzten Parkplätze in der Stadtgemeinde. Heute ist Tempo 50 signalisiert.



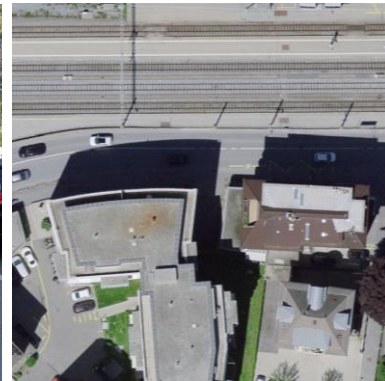
Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 3'000 Fz/d
	Umfeld/Nutzung	Gemischt/städtisch (Wohnen)
	v-Niveau	Rhonesandstrasse (2014): Vd 25 km/h; V85 33 km/h; Rest unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	ja
	Schulweg	nein
	Buslinie	Ja, Ortsbuslinie 4
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	In der Regel beidseitig Trottoir
	Verkehrssicherheit	Keine Defizite
	Sichtverhältnisse	Keine Defizite
	Verkehrsfluss	Keine Defizite
	Trennwirkung	Keine Defizite
Empfohlene Massnahmen	Umwelt: Lärm	Vermutlich keine Defizite
Priorität	++	▪ Tempo 30 km/h v.a. im Sinne einer kohärenten Regelung über ein grösseres Gebiet ("Zone Zentrum")

C17

Strasse	Viktoriastrasse
Ortsteil	Brig-Glis
Strasstyp	- verkehrsorientiert - Hauptsammelstrasse

Beschrieb

Der kurze Strassenabschnitt führt zum Bahnhof Brig. Nördlich der Strasse befinden sich die Gleise der Matterhorn Gotthardbahn. Heute ist Tempo 50 signalisiert.



Merkmale	Verkehrsaufkommen	> 5'000 Fz/d (Viktoriastrasse 8'200 Fz/d)
	Umfeld/Nutzung	Gemischt/städtisch (einseitig)
	v-Niveau	ja
	Querungsbedürfnisse flächig	nein
	Schulweg	ja
	Buslinie	Ja, alle Buslinie fahren über diesen Abschnitt
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	vorhanden, einseitiges Trottoir, Fussgängerstreifen
	Verkehrssicherheit	Keine Defizite
	Sichtverhältnisse	Keine Defizite
	Verkehrsfluss	Unterbrochener Verkehrsfluss bei Fussgängerstreifen zum Bahnhof
	Trennwirkung	Keine Defizite
	Umwelt: Lärm	Defizit möglich (hohes Verkehrsaufkommen/Wohnnutzung)
Empfohlene Massnahmen	Tempo 50 km/h belassen (Bemerkung: gilt für den Ist-Zustand, Projekt BBN mit Aufwertung Viktoriastrasse/Bahnhofplatz für zukünftigen Zustand beachten)	
Priorität	-	

C18

Strasse	Nordstrasse	
Ortsteil	Brig-Glis	
Strassentyp	- siedlungsorientiert - Quartiersammelstrasse	
Beschrieb	Die Nordstrasse geht in die Tunnelstrasse über und endet in einer Sackgasse. Auf der nördlichen Strassenseite befinden sich Veloabstellplätze. Heute ist Tempo 50 signalisiert.	
		
		
Merkmale	Verkehrsaufkommen	> 5'000 Fz/d (ca. 6'000 Fz/d)
	Umfeld/Nutzungen	Gemischt/städtisch
	v-Niveau	Nordstrasse (2020): Vd 34 km/h; v85 43 km/h
	Querungsbedürfnisse flächig	ja, in Nähe Bahnhof bzw. Veloparkierung
	Schulweg	nein
	Buslinie	Ja, Ortsbuslinie 4
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	vorhanden, einseitiges Trottoir, Fussgängerstreifen
	Verkehrssicherheit	Gewisse Defizite, nur markiertes Trottoir im Bereich der Veloabstellplätze.
	Sichtverhältnisse	Keine Defizite
	Verkehrsfluss	Keine Defizite
	Trennwirkung	Keine Defizite
	Umwelt oder Lärm	Keine Defizite
Empfohlene Massnahmen	Tempo 50 km/h belassen (Bemerkung: gilt für den Ist-Zustand, Projekt BBN mit Aufwertung Viktoriastrasse/Bahnhofplatz für zukünftigen Zustand beachten).	
Priorität	-	

C19

Zone	Untere Biela – Tunnelstrasse – Hofjistrasse – Alte Simplonstrasse	
Ortsteil	Brig-Glis	
Strassentyp	▪ siedlungsorientiert ▪ Quartiersammelstrasse ▪ Quartierschliessungsstrasse	
Beschrieb	Die genannten Strassen erschliessen Wohnhäuser und enden in der Altstadt. In der Hofjistrasse sind seitliche Längsparkfelder vorhanden. Die Alte Simplonstrasse führt zu einem Parkplatz. Heute ist Tempo 30 signalisiert.	



Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 3'000 Fz/d
	Umfeld/Nutzung	Wohnen
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	ja
	Schulweg	ja
	Buslinie	nein
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	vorhanden, einseitiges Trottoir oder Fussgängerlängstreifen
	Verkehrssicherheit	Keine Defizite
	Sichtverhältnisse	Keine Defizite offensichtlich
	Verkehrsfluss	Keine Defizite
	Trennwirkung	Keine Defizite
	Umwelt oder Lärm	Keine Defizite
Empfohlene Massnahmen	▪ Tempo 30 km/ belassen	
Priorität	-	

C20

Zone	Obere Biela
	– Bielastrasse – Obere Bielastrasse – Termerweg – diverse Zufahrtsstrassen
Ortsteil	Brig-Glis
Strassentyp	▪ siedlungsorientiert ▪ Quartierserschliessungsstrasse ▪ Zufahrtsstrasse
Beschrieb	Die genannten Strassen führen zu Wohnhäusern. Heute ist Tempo 50 signalisiert.



Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 3'000 Fz/d
	Umfeld/Nutzung	Wohnen
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	ja
	Schulweg	nein
	Buslinie	Ja, Ortsbuslinie 3 auf Bielastrasse
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	Ja, einseitiges Trottoir
Defizite	Verkehrssicherheit	Keine Defizite
	Sichtverhältnisse	Keine Defizite
	Verkehrsfluss	Keine Defizite
	Trennwirkung	Abschnittsweise gewisse Defizite
	Umwelt: Lärm	Eventuelles Defizit, da T50 und Wohnen
Empfohlene Massnahmen	Tempo 30 km/h prüfen	
Priorität	+	

C21

Zone	Riedbach	
	– Alte Simplonstrasse – Neue Bachstrasse bzw. Bachstrasse bis Kettelerstrasse – Kettelerstrasse	
Ortsteil	Brig-Glis	
Strassentyp	▪ Verkehrsorientiert bzw. siedlungsorientiert ▪ Verbindungsstrasse bzw. Quartiersammelstrasse ▪	
Beschrieb	Die Alte Simplonstrasse zweigt von der Neuen Simplonstrasse ab. Die Bachstrasse endet in Ried-Brig (vgl. C22), während die Kettelerstrasse in die Hofjistrasse mündet. Heute ist Tempo 50 signalisiert.	



Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 5'000 Fz/d
	Umfeld/Nutzungen:	Wohnen/Gewerbe
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	nein
	Schulweg	nein
	Buslinie	Ja, Ortsbuslinie 3
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	Ja, Trottoir
	Verkehrssicherheit	Keine Defizite
	Sichtverhältnisse	Keine Defizite
	Verkehrsfluss	Keine Defizite
	Trennwirkung	Keine Defizite
Empfohlene Massnahmen	Umwelt: Lärm	Ev. Defizit vorhanden (rel. hohe Verkehrsbelastung mit teilweisem Wohnen)
	Tempo 50 km/h belassen	
Priorität	-	

C22

Bachstrasse
 – Ab Kettelerstrasse
 bis Gemeindegrenze

Ortsteil Brig-Glis

Strassentyp
 ■ Verbindungs-
 strasse, jedoch
 siedlungsorientier-
 ter Ausbaustan-
 dard (Breite <4m)

Beschrieb
 Ab Kettelerstrasse bis
 Pflegeheim Mattini noch
 mit Erschliessungsfunk-
 tion, der obere Teil ver-
 bindet Brig mit Ried-
 Brig. Es handelt eine
 siedlungsorientierte Ver-
 bindungsstrasse, welche
 im Gemeindegebiet
 Ried-Brig zur Zone-30
 gehört. Durch die Neue
 Simplonstrasse ist die
 Verbindungsstrasse un-
 tergeordnet. Heute ist in
 Richtung Brig-Ried 50
 km/h und in Richtung
 Brig 40 km/h signalisiert.



Merkmale	Verkehrsaufkommen	< 3'000 Fz/d
	Umfeld/Nutzungen:	Wohnen/Landwirtschaft
	v-Niveau	unbekannt
	Querungsbedürfnisse flächig	nein
	Schulweg	nein
	Buslinie	nein
	Strasseninfrastruktur	
	Veloinfrastruktur (längs und quer)	nein
Defizite	Fussgängerinfrastruktur (längs und quer)	Ja, kurzer Abschnitt Fussgängerlängsstreifen
	Verkehrssicherheit	im Siedlungsbereich ab Kettelerstrasse besteht nur ein markiertes Trottoir
	Sichtverhältnisse	Defizite vorhanden
	Verkehrsfuss	Keine Defizite, jedoch Kreuzen von 2 PW nur im Schritt-tempo bzw. Ausweichstellen möglich
	Trennwirkung	Keine Defizite
	Umwelt: Lärm	Keine Defizite



C22

Empfohlene Massnahmen Tempo 40 km/h oder Tempo 30 km/h prüfen, allenfalls nur für den Abschnitt Kettelerstrasse bis Pflegeheim Mattini

Priorität ++
