

## SCHLUSSDOKUMENT

Stadtgemeinde Brig-Glis – Kanton Wallis

# Aktualisierung Erschliessungskonzept



# Inhaltsverzeichnis

Ausgangslage

Erschliessungskonzept Glis

Betriebskonzept Überland- und  
Glismattenstrasse

Weitere Schritte

Schlussfolgerungen



# Ausgangslage



# Neue Vorgaben

- Anpassung Ortsbusnetz (Studie Metron):
  - Betrifft hauptsächlich Linienführung im Zentrum (nicht mehr über Stadtplatz)
  - Lokale Umlegung der Linien (Spitalweg, Überlandstrasse, Glismattenstrasse)
- Westknoten / Neuer MGB Bahnhof / QP Bahnhof West / Dennerkreisel:
  - Detailplanung der Zu- und Wegfahrten zu den verschiedenen Projekten
- Bildackerkreisel:
  - Umsetzung von SOMA zur Verbesserung der Funktionstüchtigkeit des Grosskreisels
  - Eröffnung der Zollanlage

# Auswirkungen und Anpassungsbedarf

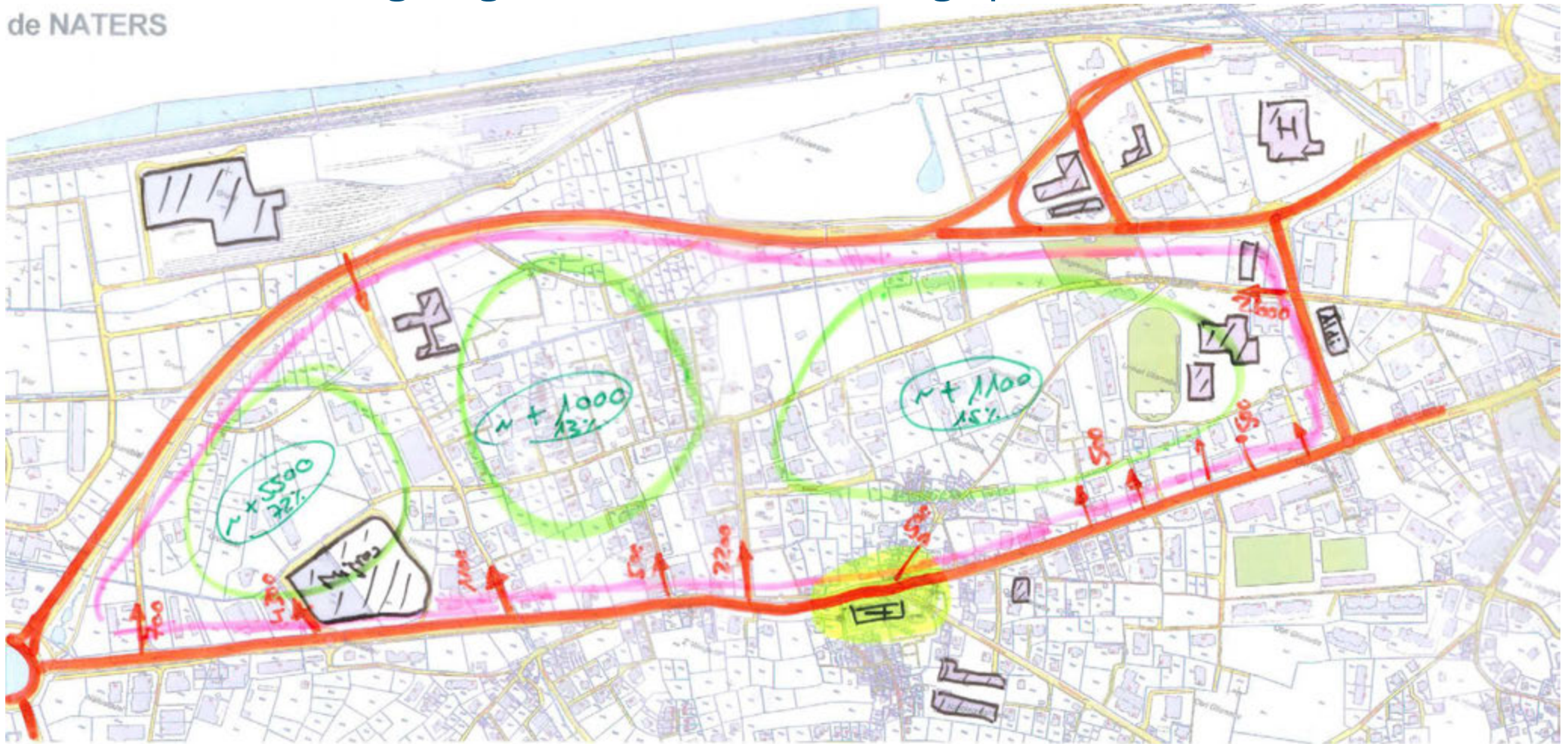
- Keine grundlegenden Auswirkungen auf die Schlussfolgerungen im Bericht Erschliessungskonzept
- Lokal neue Verkehrsführung der Busse (Ortsbus und Postauto) zu beachten sollten die Empfehlungen für das neue Ortsbusnetz umgesetzt werden (vor allem Romanticaknoten)
- ...

# Erschliessungskonzept Glis



# Verkehrserzeugung im Untersuchungsperimeter

de NATERS



$\sim 13500 \text{ Fz/Tg}$  Verkehrserzeugung im Perimeter +  $\sim 7600 \text{ Fz/Tg}$  Potenzieller Neverkehr  $\times 1.56 = 21100 \text{ Fz/Tg}$

Zentrum Glis

# Verkehrserzeugung im Untersuchungsperimeter

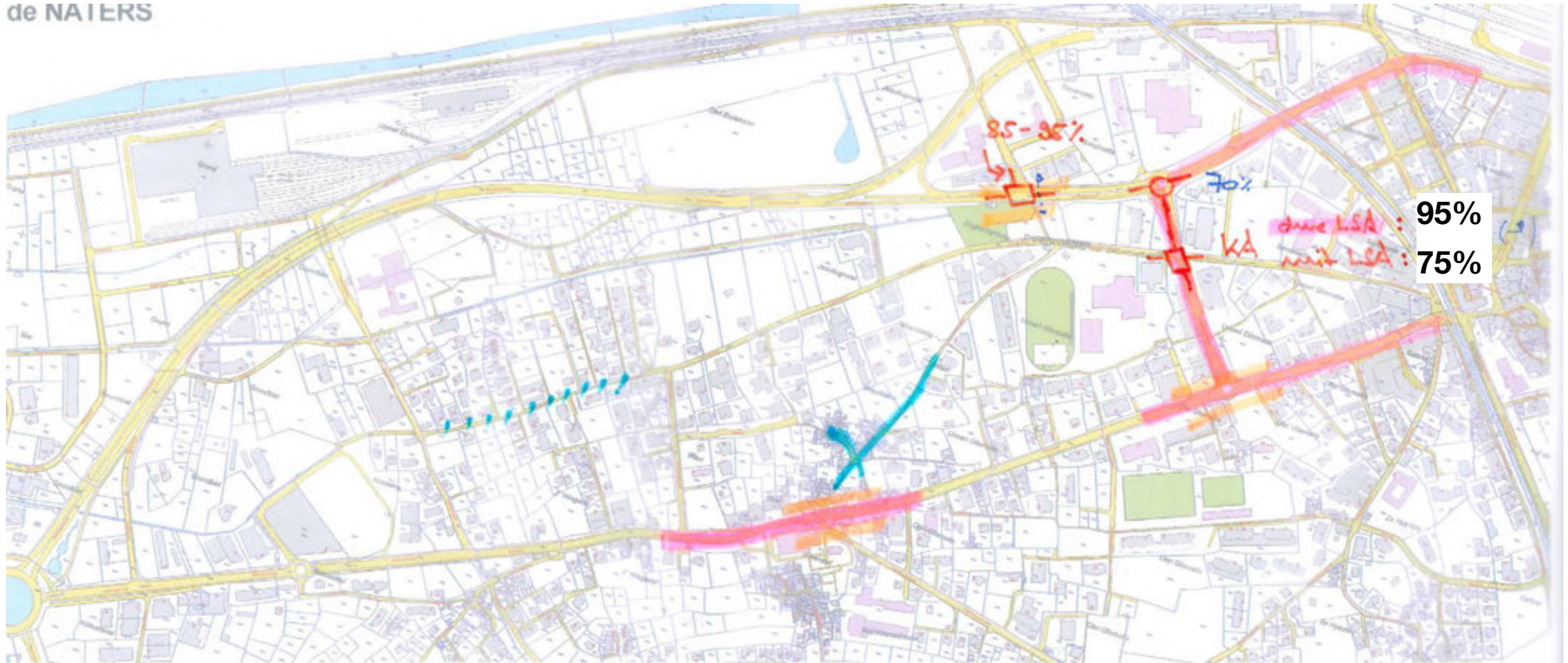
## Verkehrserzeugung heute:

- Es werden total rund 13'000 Fz/Tg im Untersuchungsperimeter erzeugt
- 2/3 des Verkehrs (rund 9'000 Fz/Tg) wird heute westlich des Dorfzentrums von Glis erzeugt (Migros, Gewerbe- und Wohnzone)
- Im Bereich östlich des Dorfzentrums von Glis werden nur rund 4'000 Fz/Tg erzeugt (wenig dichte Bebauung)

## Entwicklungspotenziale:

- Es besteht ein Potenzial von rund 7'600 Fz/Tg Neuverkehr im untersuchten Perimeter (x 1.56)
- Rund 3/4 des potenziellen Neuverkehrs (5'500 Fz/Tg) wird in der Gewerbezone im Grundziel anfallen
- Je rund 1'000 Fz/Tg Neuverkehr wird im Zentrum und im östlichen Teil des Untersuchungsperimeters anfallen

# Analyse Handlungsbedarf



stärkere  
Netzwerke  
Velo / Fuß, Verkehr

Querung  
zu ver-  
lassen

— Kreuzen nicht  
möglich  
knappe Platz-  
verhältnisse

Hohe Trennwirkung  
Hohe Unfallraten  
z.T. hohe Kapazitätsanforderungen

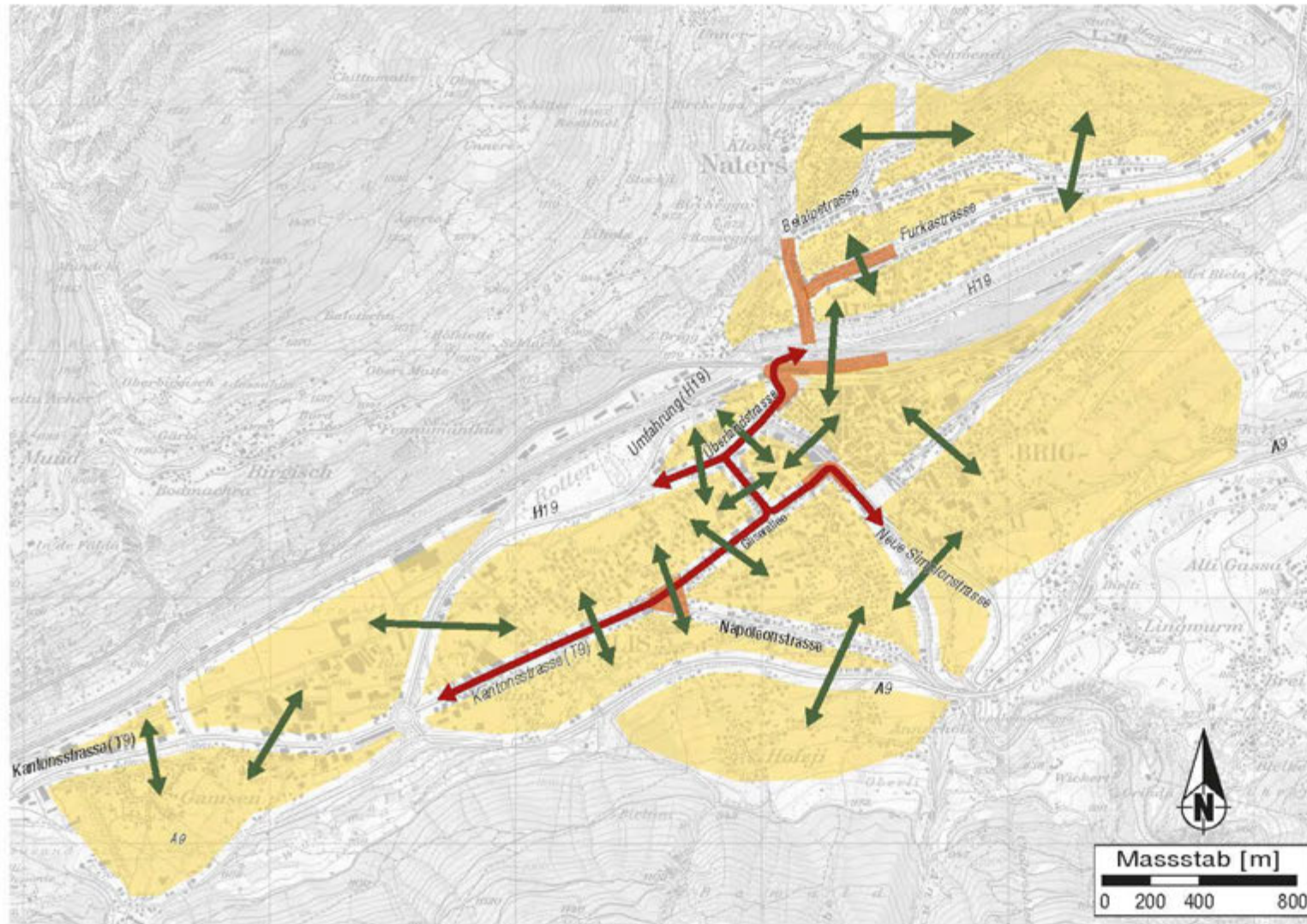
# Analyse Handlungsbedarf

- Die Erschliessung des Untersuchungsperimeters muss stärker strukturiert werden um:
  - die Lesbarkeit des Strassennetzes zu verbessern
  - die motorisierten Verkehrsflüsse gezielt zu lenken
  - attraktivere Bedingungen für den öV sowie den Velo- und Langsamverkehr zu schaffen
- Auf dem übergeordneten Strassennetz sind vor allem:
  - die Trennwirkung der Strasse und des Verkehrs zu senken
  - die Verkehrssicherheit zu verbessern
  - die übergeordneten Knoten zu optimieren bzw. ihre Betriebsform anzupassen

# Zielsetzungen und Rahmenbedingungen

- Die Zielsetzungen und Rahmenbedingungen orientieren sich auf der übergeordneten Ebene an jenen des Leitbildes Verkehr und Mobilität der Stadtgemeinde Brig-Glis sowie der Studie Erschliessungskonzept Brig-Glis
- **Zielsetzungen:** Verkehr wo möglich vermeiden, Verkehr möglichst auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagern, Verkehr verträglich gestalten, Funktionstüchtigkeit des Verkehrssystems gewährleisten
- **Rahmenbedingungen:** bestehende und geplante Infrastrukturen, bekannte Projekte und Planungen

# Zielsetzungen und Rahmenbedingungen



## Bemerkungen

- Die Mobilitätsbedürfnisse der Agglomeration Brig müssen in Anbetracht des hohen Entwicklungspotenzials vermehrt auch mit anderen Verkehrsmitteln als mit dem MIV bewältigt werden können
- Dazu müssen die Rahmenbedingungen für den öV und den Velo- sowie Fussverkehr verbessert werden
- Es sind daher nicht nur Ansätze zur Abwicklung des MIV zu entwickeln sondern ebenfalls städtebauliche und siedlungsplanerische Verbesserungen zu suchen

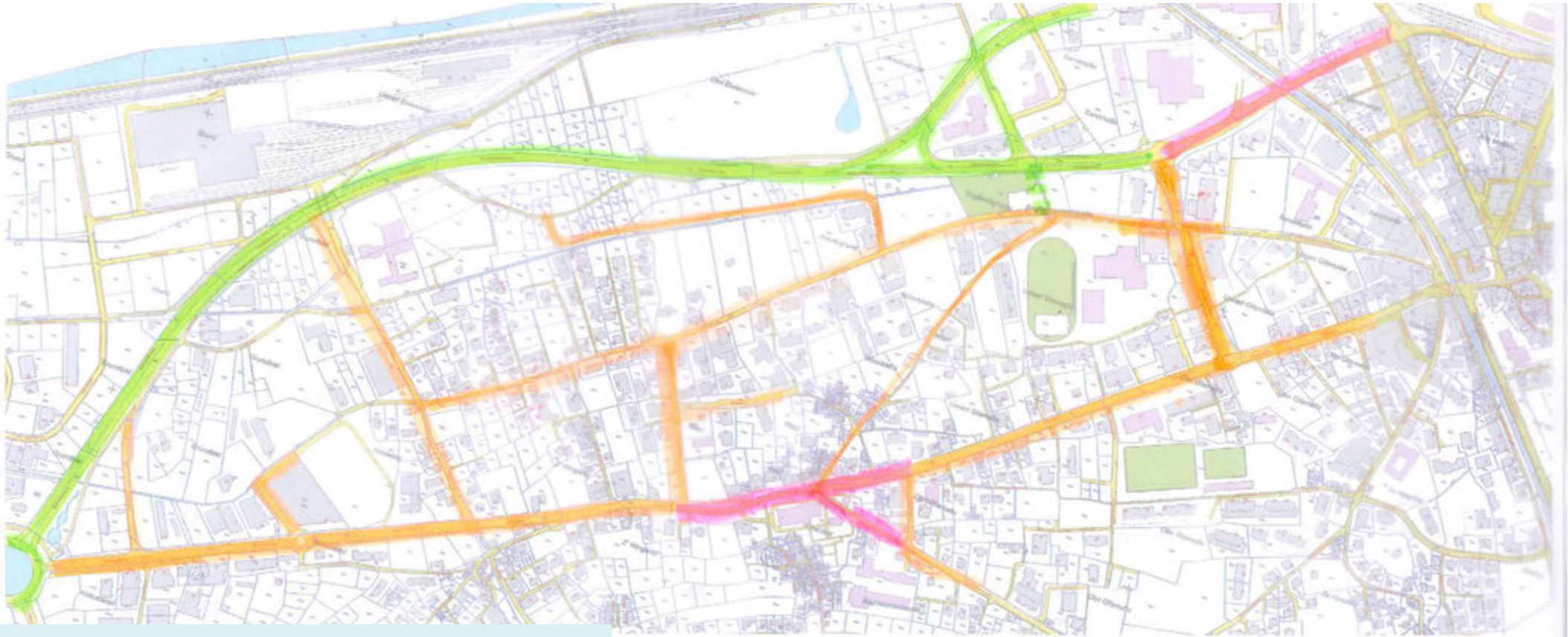
## Erschliessung / Erreichbarkeit:

- Sicherstellung der Erreichbarkeit der Quartiere
- ↔ Verminderung des Durchgangsverkehrs

## Städtebau:

- Verbesserung der städtebaulichen Qualität der Zentren (Stadtzentrum, Quartierzentren)
- ↔ Verbesserung der Querbarkeit von Strassenachsen und der Vernetzung der Quartiere für den Langsamverkehr

# Potenziell nutzbares Strassennetz



## Wenig Handlungsspielraum:

- Stadtstrassen zu entlasten oder zu stabilisieren
- Lediglich H19 und die zu prüfende zusätzliche Verbindung zw. Überlandstrasse und Jesuitenweg können mehr Verkehr aufnehmen

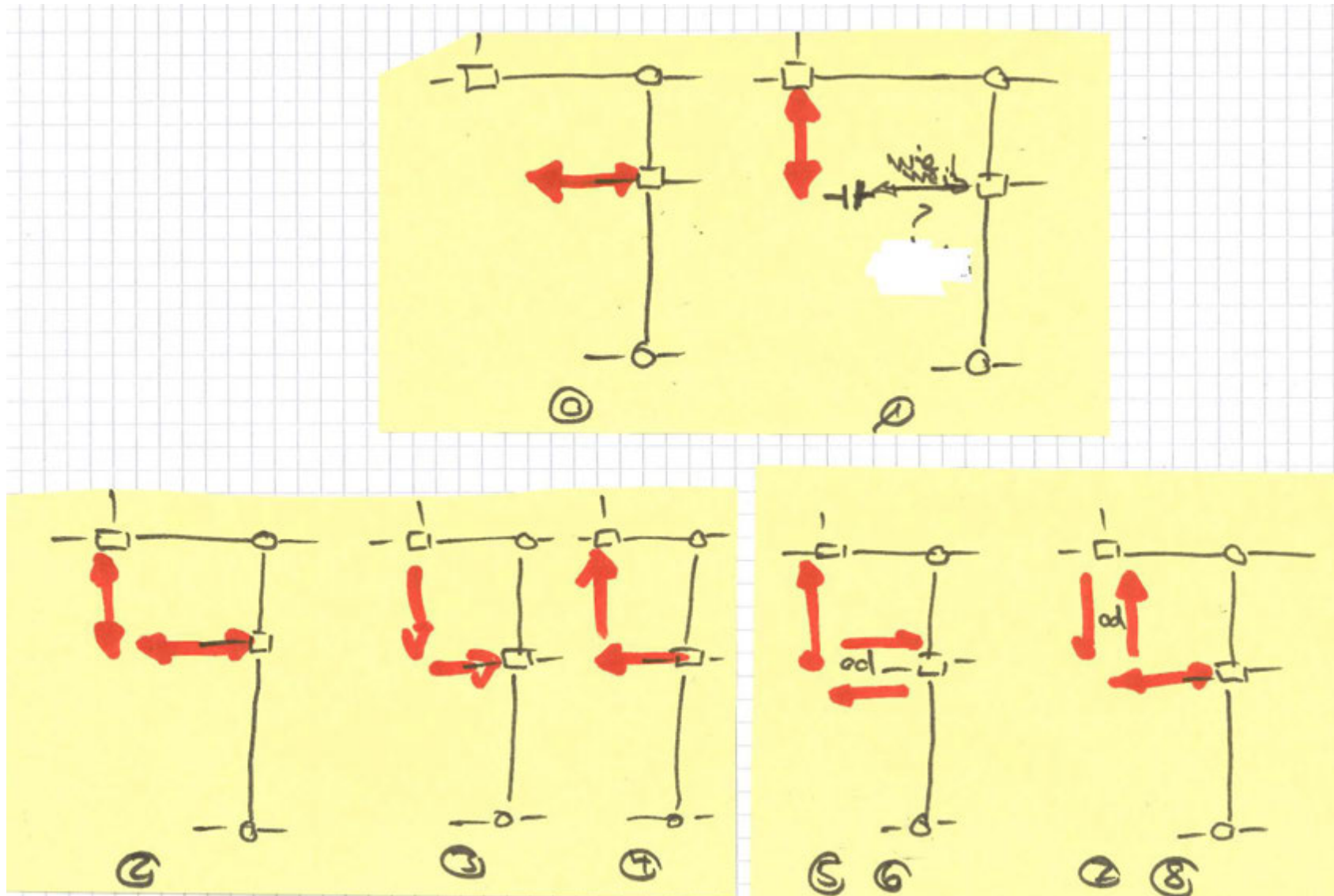
■ Zunahme möglich  
■ Stabilisieren möglich  
■ Reduktion möglich/erwünscht

# Variantenerzeugung: fixe und variable Elemente

de NATERS



# Variantenerzeugung: 2 Hauptvarianten und 7 Nebenvarianten



# Grobbeurteilung – Skizze der neuen Erschliessungsstrasse

- S-Strasse  
(zentriert auf  
bestehenden  
Knoten  
Wierystrasse)



# Grobbeurteilung – Skizze der neuen Erschliessungsstrasse

- Direkte Anbindung  
an Jesuitenweg  
ohne  
Anpassungsbedarf  
Sammelstelle



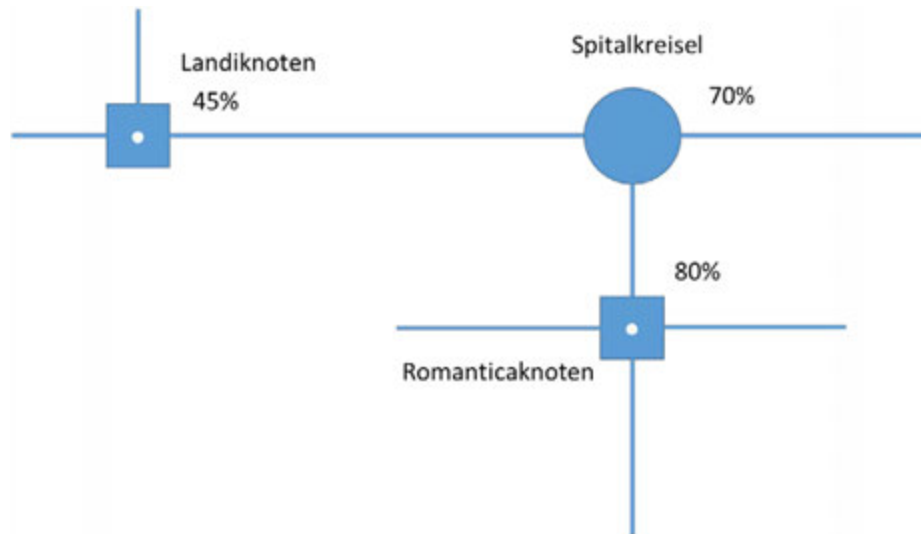
# Grobbeurteilung – Skizze der neuen Erschliessungsstrasse

- Direkte Anbindung  
an Jesuitenweg mit  
Minimierung  
Anpassungen  
Spielplatz

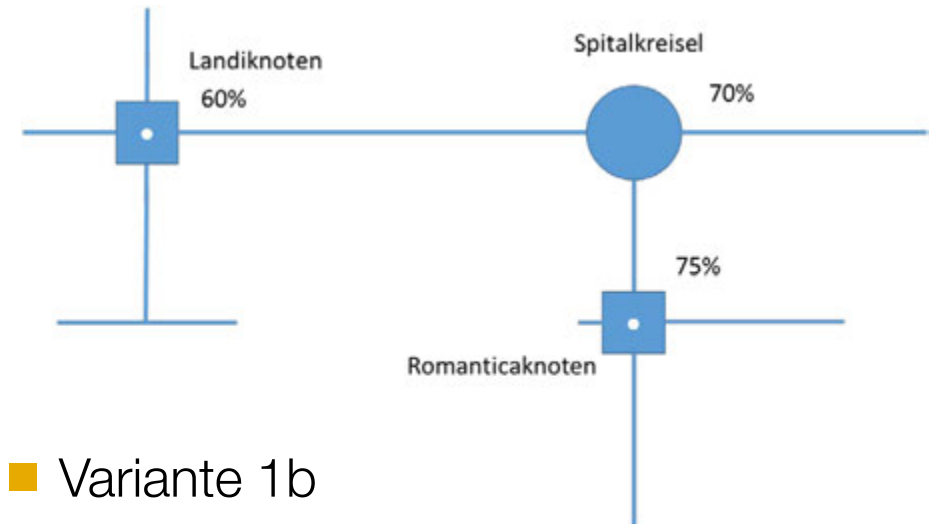


# Grobbeurteilung – Kapazitätsauslastungen (ASP 2014)

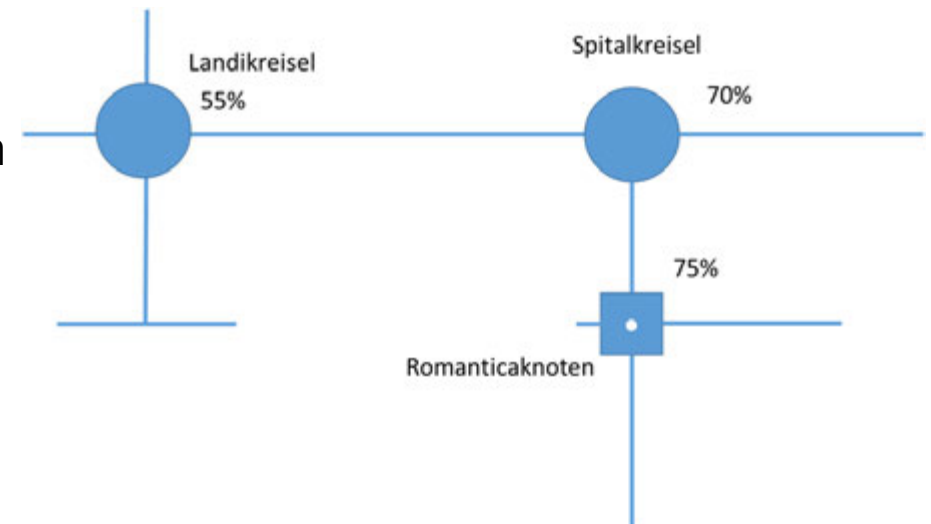
## ■ Variante 0



## ■ Variante 1a



## ■ Variante 1b



- Keine matchentscheidende Differenzen!
- Ausreichende Kapazitätsreserven um Neuverkehr im Quartier (+1'500 Fz/Tg) abnehmen zu können
- Die Varianten 1a und 1b verfügen am (vierarmigen) Landiknoten klar weniger Handlungsspielraum um künftige Verkehrsverlagerungen (Einbahn, Spitalerweiterung, ...) abnehmen zu können

## Beurteilung nach weiteren Kriterien

Kriterien	Ohne neue Erschliessungsstrasse	Mit neuer Erschliessungsstrasse
Erschliessung Glis Nord	Erschliessung über Romanticaknoten führt z. T. zu indirekten Verkehrsbeziehungen	Erschliessung über Landiknoten ergibt z. T. direktere Verkehrsbeziehungen
Verkehrsverlagerung / Schleichverkehr	Tendenziell weniger Schleichverkehr durch das Quartier, da die Wege über die Gliserallee attraktiver sind als über den Jesuitenweg (höhere Geschwindigkeitsbegrenzung und Vortritt beim Romanticaknoten)	Jesuitenweg und Wierystrasse werden für den Schleichverkehr attraktiver da der Durchfahrtswiderstand tendenziell abnimmt, es werden zusätzliche verkehrsberuhigende Massnahmen im Quartier notwendig
Sicherheit Fussweg	Fusswege sind schon heute grösstenteils vom Strassenverkehr getrennt	Keine zusätzliche Verbesserung der Sicherheit
Sicherheit Schulweg	Am Romanticaknoten besteht Handlungsbedarf, bis Kapelle ist der Schulweg relativ sicher	Die Entlastung der Englischgrusstrasse kann zu einer Verbesserung der Sicherheit für die zufussgehenden Kinder, jedoch lediglich am Romanticaknoten, führen
Sicherheit Veloverkehr	Enge Platzverhältnisse zwischen Kapelle und Romanticaknoten führen z. T. zu Konflikten zwischen Velos und dem Motorisierter Individualverkehr	Die Englischgrusstrasse würde zwischen Kapelle und Romanticaknoten für den Veloverkehr attraktiver werden da der Motorisierter Individualverkehr grösstenteils unterbunden würde
Sicherheit Motorisierter Individualverkehr	Es besteht Bedarf die Verkehrssicherheit am Romanticaknoten zu verbessern.	Die Entlastung des Romanticaknotens ergibt sich auf Kosten einer zusätzlichen Belastung des schon heute kritischen Landiknotens.

## Beurteilung nach weiteren Kriterien

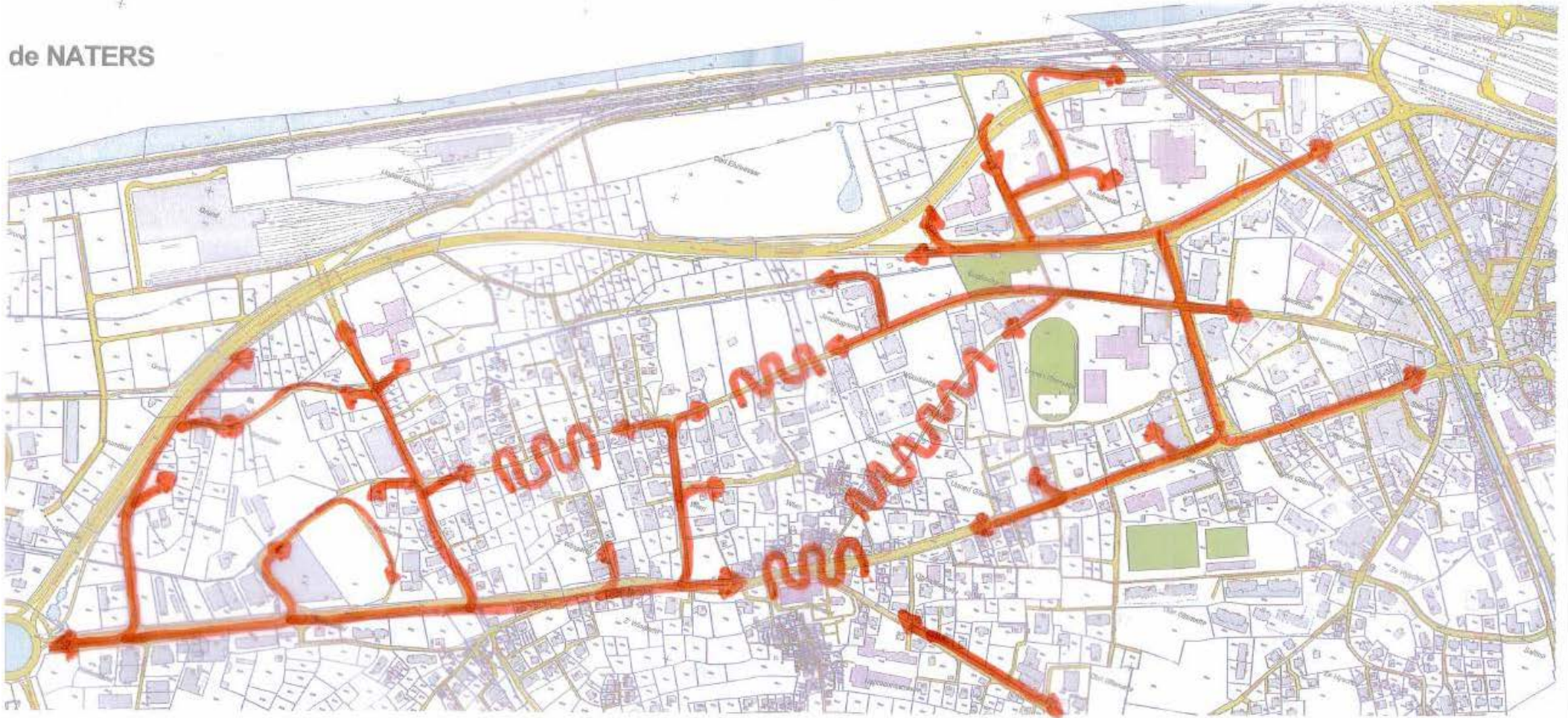
Kriterien	Ohne neue Erschliessungsstrasse	Mit neuer Erschliessungsstrasse
Landverbrauch	Kaum zusätzliches Land beansprucht: - Punktuelle Anpassungen am Landiknoten zur Umsetzung der LSA	Erhöhter Landverbrauch: - starke Anpassungen am Landiknoten zur Umsetzung der LSA - neue Erschliessungsstrasse
Kostenpunkte	Erstellen LSA und minimale Anpassungen des Landiknotens	Erstellung LSA, Anpassungen des Landiknotens und Bau einer neuen Strasse
Kapelle	Wird nicht tangiert	Die Kapelle befindet sich je nach dem im Fluchtpunkt der neuen Strasse
Spielplatz	Wird nicht tangiert	Spielplatz wird z. T. für die neue Strasse in Anspruch genommen. Die Frage nach einer sicheren Erschliessung stellt sich, noch betonter als heute.
Sammelstelle	Wird nicht tangiert	Müsste eventuell an einen neuen Ort verlegt werden

## Beurteilung nach weiteren Kriterien - Empfehlung

- Der Bau einer neuen Erschliessungsstrasse ist mit relativ komplexen Problemen verbunden was eine kurzfristige Umsetzung in Frage stellt
- Die Beibehaltung der heutigen Erschliessung erscheint als eine angebrachte Lösung
- Bei der Planung der betrieblichen Anpassung des Landiknotens ist darauf zu achten möglichst eine aufwärtskompatible Lösung zu suchen (Handlungsspielraum für Anpassungen sicherstellen)

# Empfohlenes Erschliessungskonzept: Glis Innerorts

de NATERS

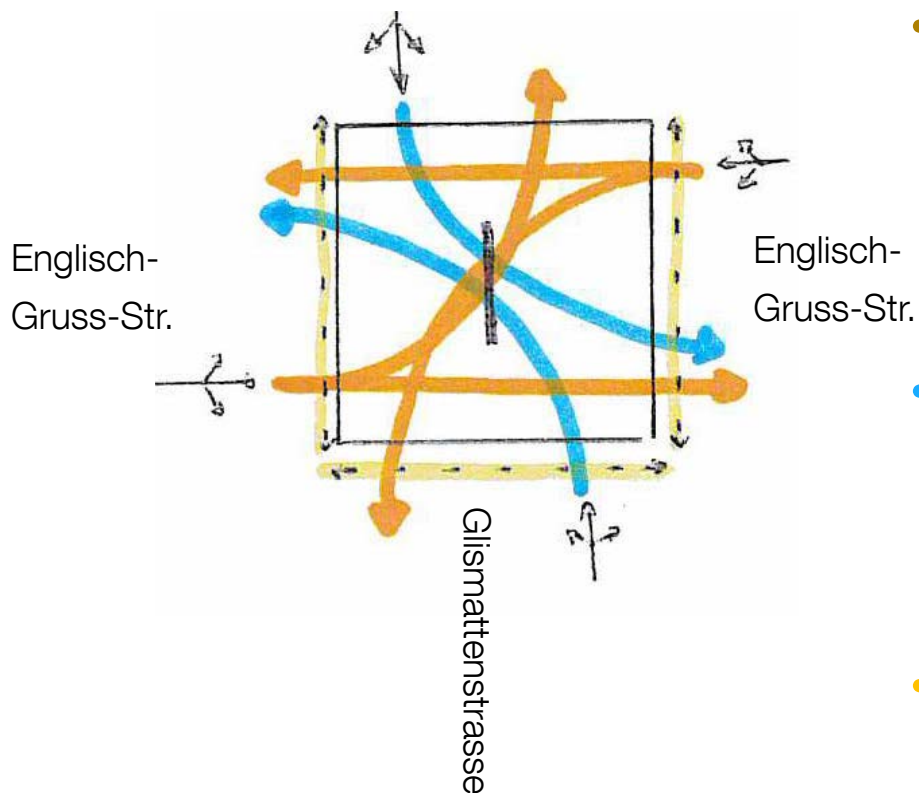


# Betriebskonzept Überland- und Glismattenstrasse



# Betriebskonzept – Grobanalyse Romanticaknoten

## Ist-Zustand (2018)



- Gemäss der neu erhobenen Verkehrslasten, kann eine Überlastung der Linksabbieger (95%) und Geradeausbeziehungen auf der Englischgrussstrasse (90%) zu den Spitzenzeiten ausgewiesen werden
- Blockierung der Hauptverkehrsbeziehung auf der Glismattenstrasse z.T. wegen Fahrzeugen auf den Linksabbieger Richtung Englisch-Gruss-Strasse Ost und West
- Fussgänger und Velosicherheit nicht gewährleistet (es wurden z. T. heikle Situationen beobachtet)

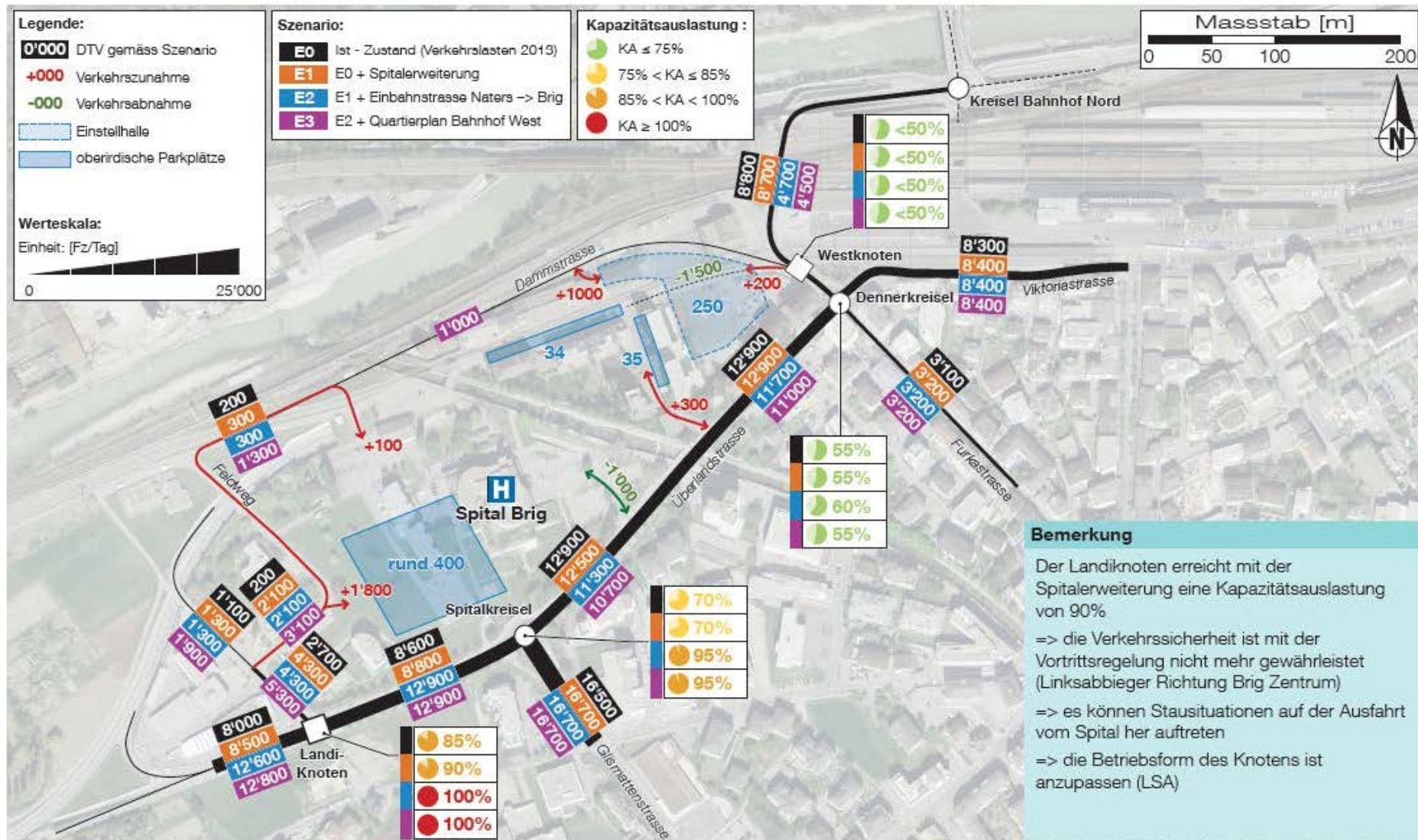
## Betriebskonzept – Handlungsbedarf

- Optimierungsbedarf am Romanticaknoten:
  - Buspriorisierung: Bedarf heute gering (keine Forderungen von den Busbetreibern), Bedarf kann sich mit der Anpassung der Linienführung der Busslinien ergeben
  - Fussgängersicherheit: Bedarf besteht heute bereits
  - Verkehrsfluss: Bedarf zur Optimierung der untergeordneten Verkehrsbeziehungen besteht ebenfalls
- Optimierungsbedarf am Landiknoten:
  - Linksabbieger Richtung Zentrum heute bereits an der Kapazitätsgrenze, mit der Umsetzung der verschiedenen Projekte verschärft sich diese Situation
  - Ungesicherte Fussgängerquerung über die Überlandstrasse (kein markierter FGS, Normenkompatibilität)
  - Keine Massnahmen um den Veloverkehr sicher über den Knoten zu führen

## Betriebskonzept – Handlungsbedarf

- Die voraussichtliche Etappierung der verschiedenen Projekte im direkten Umfeld der Überlandstrasse ergibt Handlungsbedarf den Betrieb vor allem des Landiknotens anzupassen. Es wird von folgender Etappierung ausgegangen (siehe nachfolgende Abbildung):
  - Horizont E1: Spitalerweiterung Brig-Glis (Baubeginn ab 2019)
  - Horizont E2: Einbahn Bahnhofunterführung West
  - Horizont E3: Umsetzung Quartierplan Bahnhof West

# Betriebskonzept – Handlungsbedarf



# Betriebskonzept – Handlungsbedarf

## ■ Baustellenverkehr Spitalerweiterung:

- Es wird davon ausgegangen dass ab 2019 mit Bauarbeiten im Perimeter Spital gerechnet werden muss
- Die Verkehrserzeugung der Baustelle ist heute noch nicht bekannt. Dieser wird sich aber wahrscheinlich hauptsächlich auf die H19 verlagern und beeinträchtigt somit keine kritischen Verkehrsbeziehungen am Landiknoten

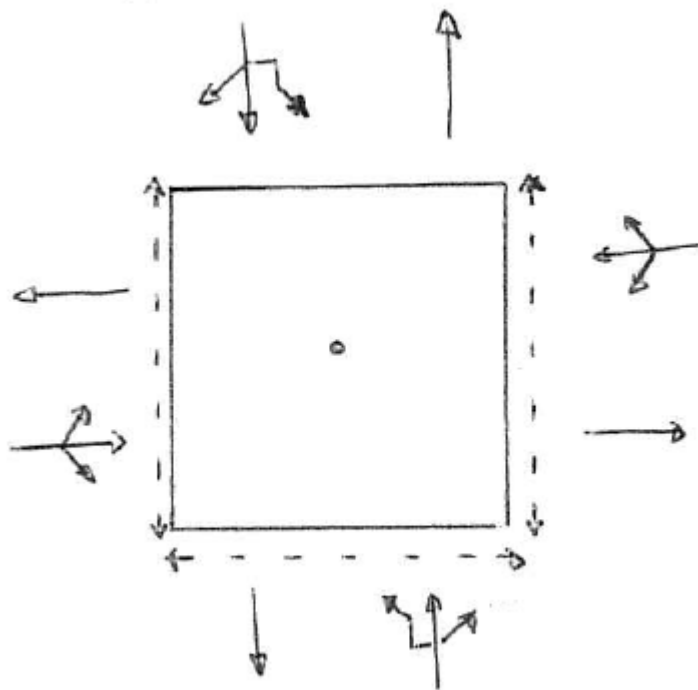
## ■ Priorisierung Rettungsfahrzeuge (Feuerwehr, Polizei und Ambulanz):

- Diese sollen am Landiknoten möglichst priorisiert werden können
- Die Priorisierungsmöglichkeiten sind im Rahmen der Erarbeitung des Auflageprojektes abzuklären (Anmeldung per Funk, andere)

# Optimierung Romanticknoten - Ansätze

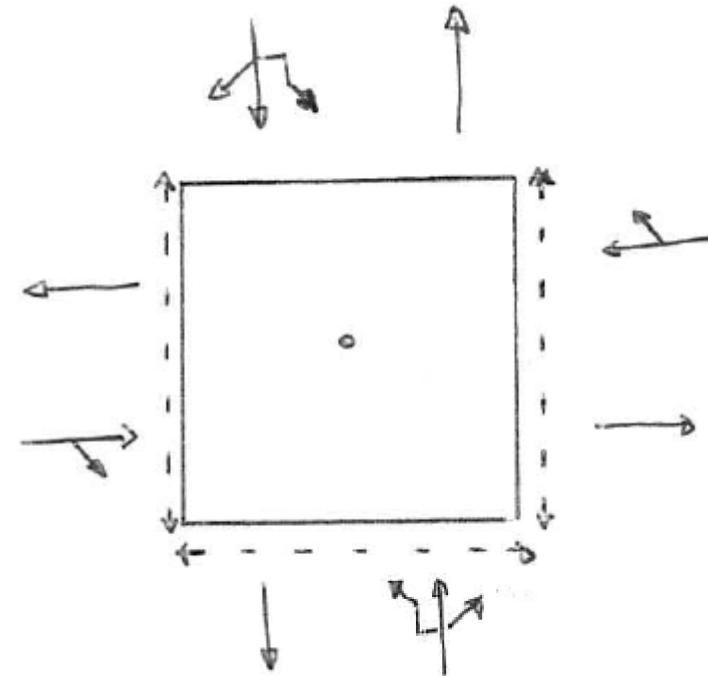
**LSA mit Fussgänger Konfliktgrün**

**Knotenauslastung: 75%**



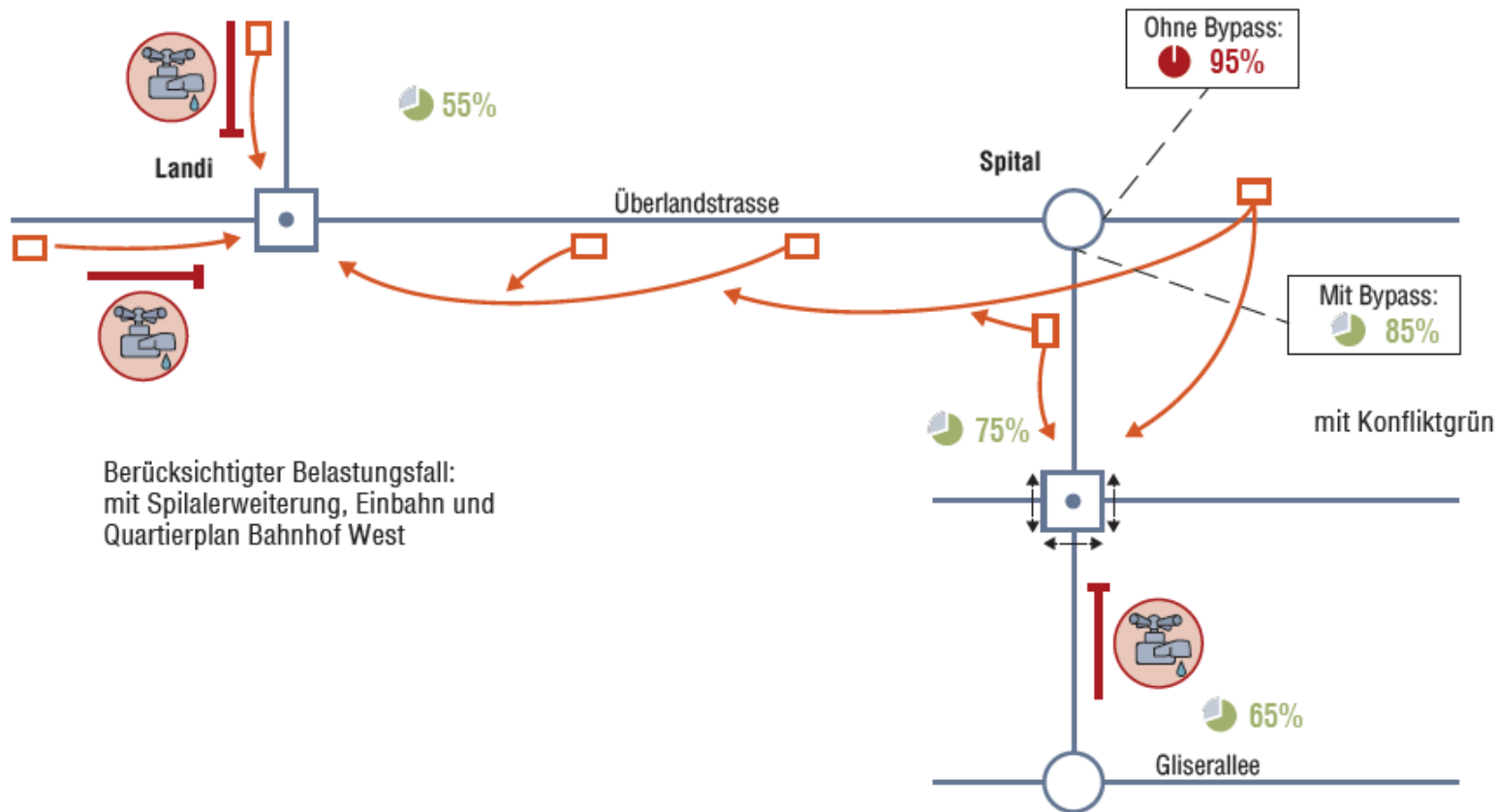
**LSA mit unterbundenen Linksabbieger**

**Knotenauslastung: 95%**



**=> Empfohlene Variante**

# Betriebskonzept Überland- und Glismattenstrasse - Variante A



Berücksichtigter Belastungsfall:  
mit Spitalerweiterung, Einbahn und  
Quartierplan Bahnhof West

## Legende:

- Rückstaumanagement
- Rückstaumelder

## Funktionsbeschreibung

Die bereits bestehende LSA am Knoten Glismattenstrasse - Englisch-Gruss-Strasse wird optimiert (Konfliktgrün).

Der Landiknoten wird ausgebaut und mit einer LSA ausgerüstet.

Der Spitalkreisel kann in einer ersten Etappe unverändert bleiben, muss aber ja nach Auswirkungen der Umsetzung des Einbahnsystems beim Bahnhof mit einem Bypass versehen werden.

Staumelder bestimmen ob eine Dosierung des einfahrenden Verkehrs ausgelöst wird oder nicht.

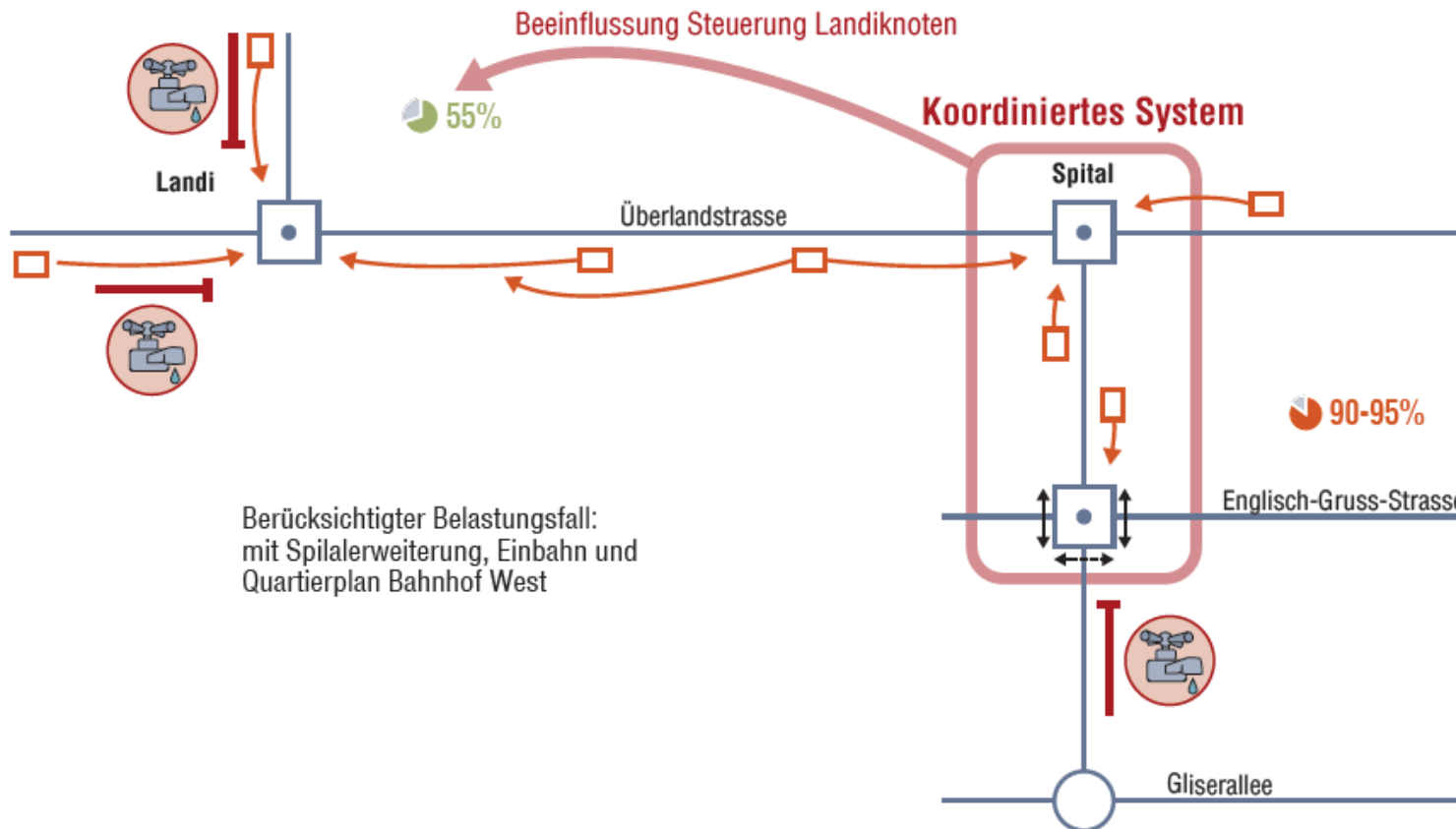
# Spitalkreisel mit Bypass



## Erläuterungen

- 1 Bypass für geradeaus Fahrende Denner-Kreisel > Landi-Kreuzung
- 2 getrennte Führung des Fuss- und Veloverkehrs
- 3 Beibehalt der bestehenden Insel

## Betriebskonzept Überland- und Glismattenstrasse - Variante B



### Funktionsbeschreibung

Die Knoten Überlandstrasse - Glismattenstrasse und Glismattenstrasse - Englisch-Gruss-Strasse werden koordiniert betrieben (LSA-Steuerung an beiden Knoten).

Die bereits bestehende LSA am Knoten Glismattenstrasse - Englisch-Gruss-Strasse wird optimiert (Konfliktgrün).

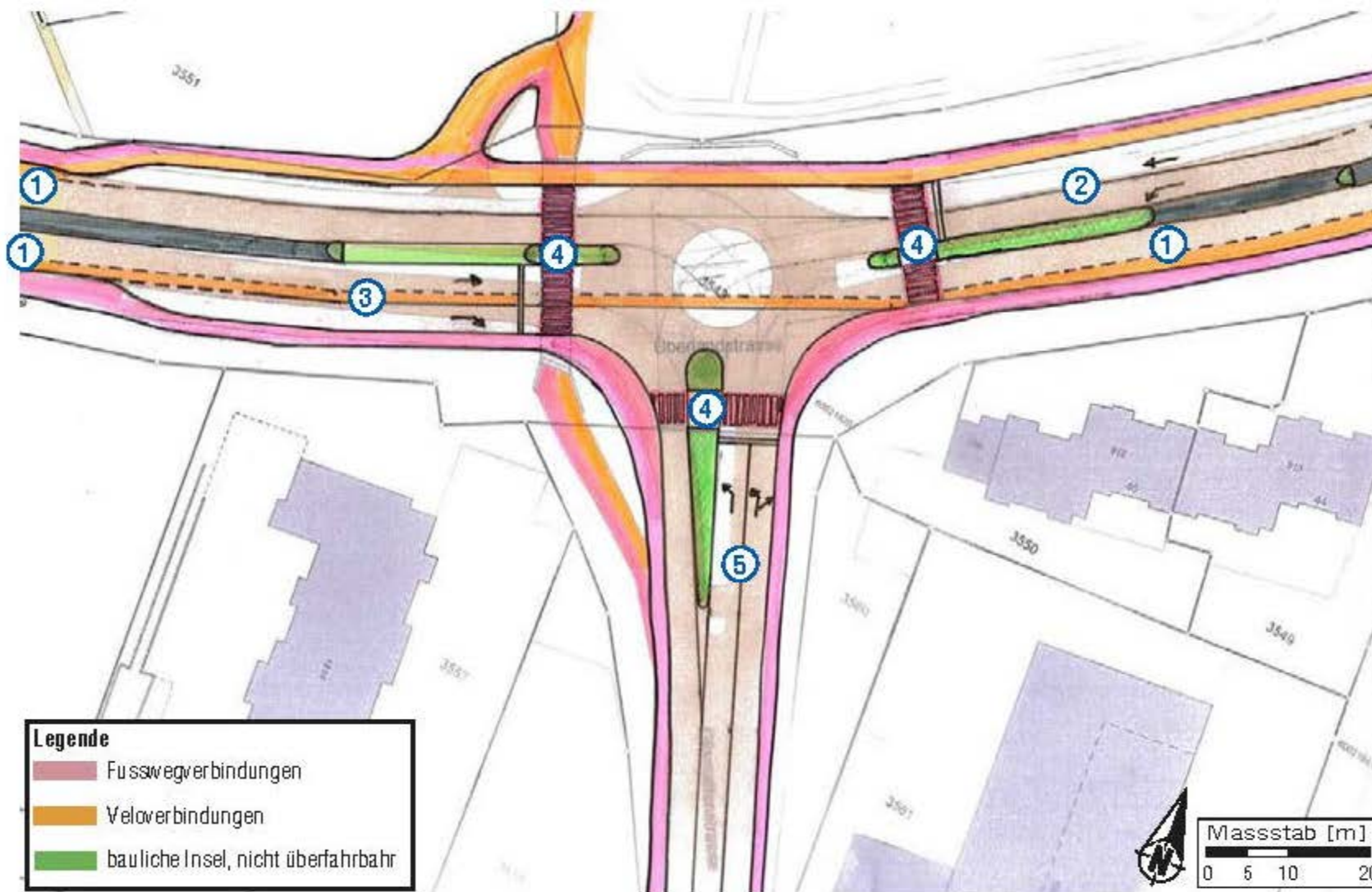
Der Landiknoten wird ausgebaut und mit einer LSA ausgerüstet.

Bei Stauerfassung im Knotensystem Überlandstrasse - Glismattenstrasse und Glismattenstrasse - Englisch-Gruss-Strasse wird eine zusätzliche Dosierung am Landiknoten ausgelöst um den in das System einflussenden Verkehr zu vermindern.

### Legende:

- Rückstaumanagement
- Rückstauemelder

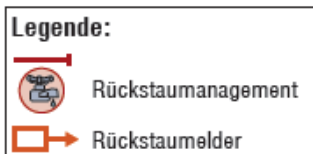
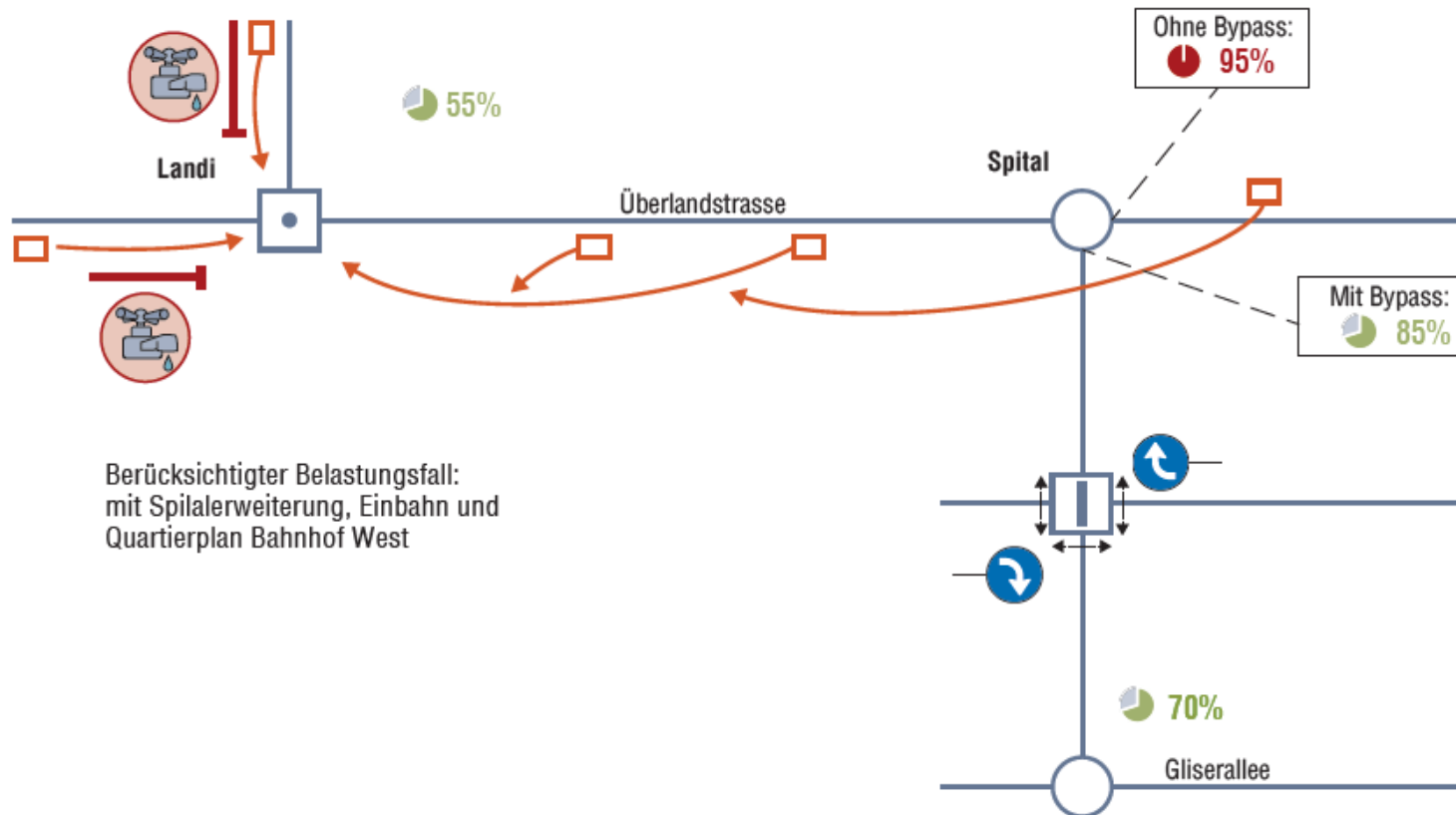
# LSA Knoten anstelle Spitalkreisel



## Erläuterungen

- 1 Neue Fahrbahnaufteilung mit Radstreifen
- 2 Neue Fahrbahnaufteilung mit 2 Spuren, Verbreiterung des Trottoirs für eine gemeinsame Führung Fuss- und Veloverkehr
- 3 Neue Fahrbahnaufteilung mit 2 Spuren und einem geradeaus führende Radstreifen
- 4 neue Fussgängerübergänge
- 5 Neue Fahrbahnaufteilung mit 2 Spuren

# Betriebskonzept Überland- und Glismattenstrasse - Variante C



## Funktionsbeschreibung

Der Verkehr aus der Englisch-Gruss-Strasse am Knoten Romantica hat Rechtsabbiegegebot. Der Romantica-knoten benötigt je einen Linksabbiegebereich auf der Hauptverkehrsachse, sowie eine Fussgängerinsel auf der Südseite.

Die U-Turns der Verkehrsteilnehmer führen zu mehr Verkehr in den Kreisel, dies hat zwar keine relevante Auswirkung auf die Kapazitätsauslastung, jedoch ist die Bus- und Veloführung mit dieser Variante nicht gelöst.

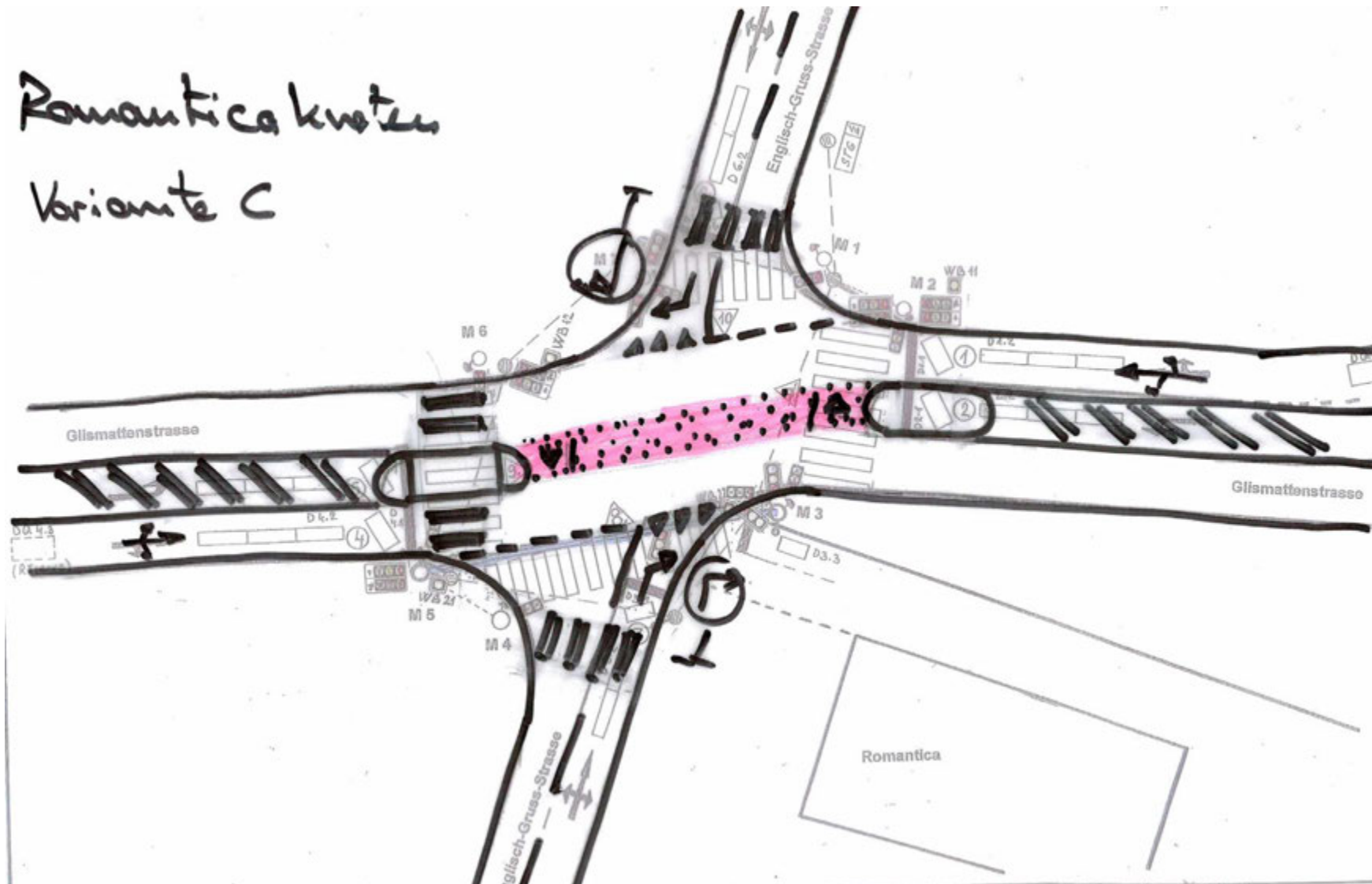
Der Spitalkreisel kann in einer ersten Etappe unverändert bleiben, muss aber ja nach Auswirkungen der Umsetzung des Einbahnsystems beim Bahnhof mit einem Bypass versehen werden.

Der Landiknoten wird ausgebaut und mit einer LSA ausgerüstet.

Der Kreisel Gliserallee kann unverändert bleiben.

Staumelder bestimmen ob eine Dosierung des einfahrenden Verkehrs ausgelöst wird oder nicht.

# Ansätze für Umgestaltung des Romanticknotens



## Betriebskonzept Überland- und Glismattenstrasse - Variantenvergleich

### Variante A

- Grösstenteils im Bestand realisierbar
- Interessante Kapazitätsreserven
- Verkehrstechnische Anpassung des Romanticaknotens notwendig
- Neue LSA am Landiknoten notwendig
- Anpassung des Spitalkreisels als langfristige Option

### Variante B

- Hoher zusätzlicher Landbedarf
- Beschränkte Kapazitätsreserven
- Verkehrstechnische Anpassung des Romanticaknotens notwendig
- Neue LSA am Landiknoten notwendig
- Umbau des Spitalkreisels notwendig

### Variante C

- Grösstenteils im Bestand realisierbar
- Interessante Kapazitätsreserven
- Trotz baulichen Anpassungen (Linksabbiegebereich, FG-Schutzinseln) beim Romanticaknoten keine befriedigende Problemlösung für den Bus- und Veloverkehr
- Neue LSA am Landiknoten notwendig
- Anpassung des Spitalkreisels als langfristige Option

## Betriebskonzept Überland- und Glismattenstrasse - Empfehlungen

- Die Variante A wird weiterhin aus verkehrstechnischen Gründen zur Weiterbearbeitung empfohlen
- Der Spitalkreisel ist nur im Falle von markanten Überlastungsproblemen anzupassen
- Dies wird nicht vor der Umsetzung der Einbahn beim Bahnhof eintreffen
- Im Rahmen der Planung der Spitalerweiterung, und vor allem im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Spitalareals zwischen dem Hauptgebäude und der Überlandstrasse, ist dem langfristigen Bedarf nach einem Bypass beim Spitalkreisel Rechnung zu tragen und entsprechend der Landbedarf zu sichern

## Betriebskonzept Überland- und Glismattenstrasse – Entscheid der Begleitgruppe

- Die Begleitgruppe wünscht **keine LSA beim Romanticaknoten**. Es ist somit in einem nächsten Schritt zu prüfen inwiefern vor allem die Bus- und Veloführung verbessert und die verschiedenen Probleme gelöst werden können:
  - Busverkehr: die Linksabbieger aus der Englischgrussstrasse Richtung Bahnhof müssen garantiert werden. Dazu wäre eine Zweikammeranlage resp. eine Dunkelanlage geeignet (lediglich Hauptverkehrsstrom auf der Glismattenstrasse teilweise mittels LSA gesteuert)
  - Veloverkehr: indirekte Linksabbiegebeziehungen zu prüfen, Gestaltung und Markierung des Romanticaknotens zu überprüfen
  - Fussverkehr: Anpassung der FGS wahrscheinlich notwendig um Behindertengerechtigkeit zu gewährleisten
  - MIV: Linksabbiegeflächen mittels Mittelstreifen im Knoten anbieten

# Weitere Schritte

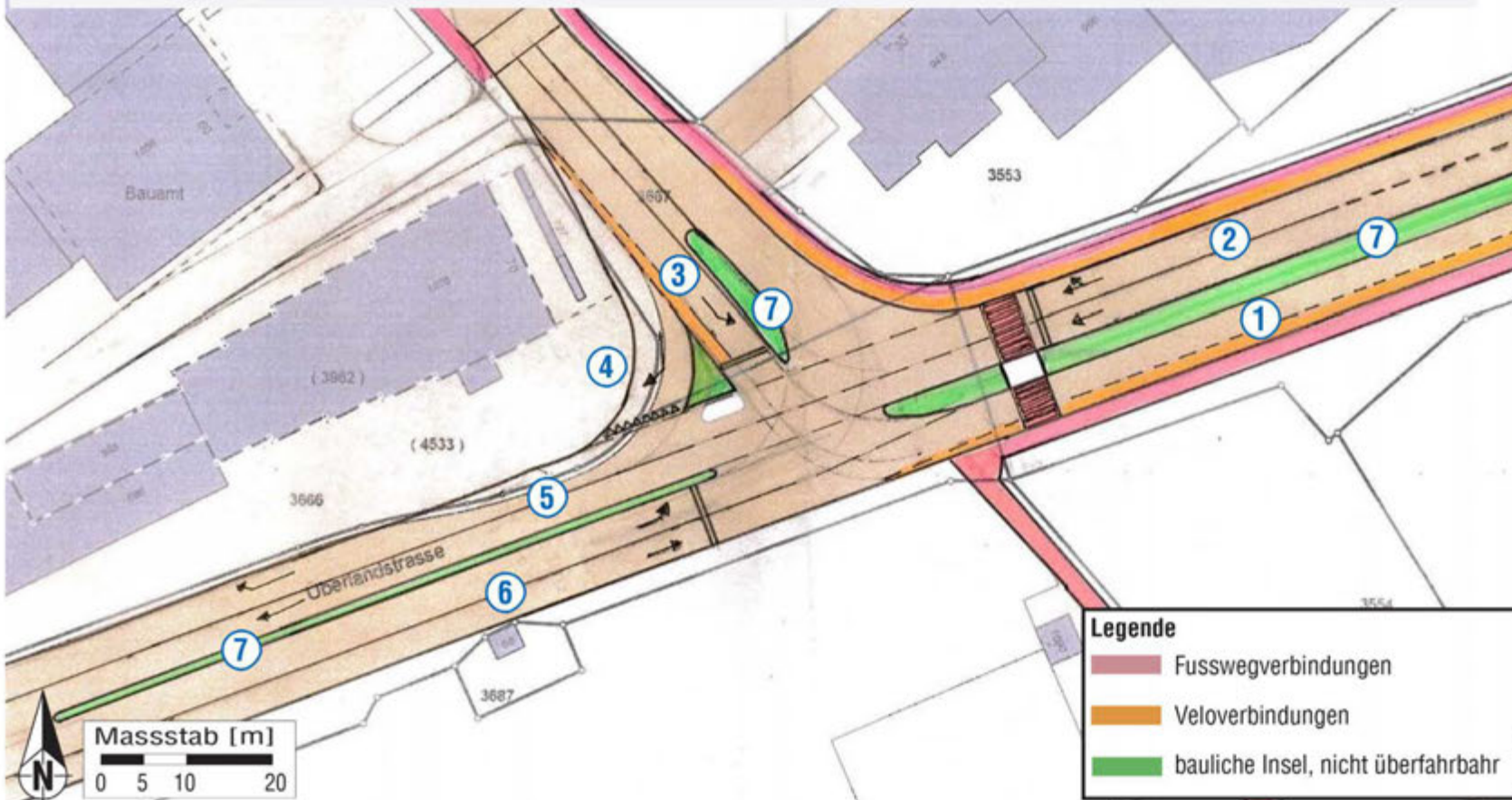


## Weitere Schritte im Perimeter Überland- und Glismattenstrasse bis Gliseralleekreisel (kurz- und mittelfristig)

- Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept
  - Definitives Festlegen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (Spital- und Romanticaknoten)
  - Vertiefung der lokalen Betriebsstrategie in Abhängigkeit der Realisierungshorizonte der Projekte im Einflussgebiet (Spitalerweiterung, Einbahn Bahnhofunterführung, Linienführung Busse, Quartierplan Bahnhof West, ...)
- Erarbeitung der Vor-, Bau- und Auflageprojekte
- Erarbeitung Ausführungsprojekt LSA Landiknoten (ev. auch Romanticaknoten)
  - Bautechnisches und verkehrstechnisches Ausführungsprojekt
  - Umsetzung

# Landiknoten - Vorprojekt

- **Aktive Beeinflussung des Verkehrsflusses in Richtung Zentrum**
- **Verkehrsmanagement: Dosierung zur Busbevorzugung am Spitalkreisel, Vermeidung von Rückstau auf H19, Priorisierung Feuerwehr und Notfallwagen**



## Erläuterungen

- 1 Neue Fahrbahnaufteilung mit Radstreifen
- 2 Neue Fahrbahnaufteilung mit 2 Spuren, Verbreiterung des Trottoirs für eine gemeinsame Führung Fuss- und Veloverkehr
- 3 Linksabbiegespur mit Radstreifen
- 4 Verbreiterung bis zum Rand der Tankstelle für die (nicht geregelte) Rechtsabbiegespur Richtung A19
- 5 Ausbau des Strassenquerschnittes für durchgehende zwei Spuren (geradeaus Richtung Visp und Rechtsabbieger Richtung Naters)
- 6 Neue Fahrbahnaufteilung mit zwei Spuren
- 7 bestehende Trenninsel

# Schlussfolgerungen



# Schlussfolgerungen

## ■ Eine neue Erschliessungsstrasse für Glis ab der Überlandstrasse ist nicht zielführend:

- Eingeschränkter Handlungsspielraum (nota bene Kapazitätsreserven) für künftige Verkehrsverlagerungen am Landiknoten
- Komplexe Probleme (Kapelle, Spielplatz, Verhindern von Verkehrsverlagerungen im Quartier, Langsamverkehrsführung, ...) stellen eine kurzfristige Umsetzung in Frage
- Hoher Landbedarf und höhere Kosten

## ■ Weitere Schritte - kurzfristig:

- Betriebs- und Gestaltungskonzept Überland- und Glismattenstrasse
- Erarbeitung Vor-, Bau- und Auflageprojekte für Landi-, Spital- und Romanticaknoten

Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit.

**Christian Hänggi**

christian.haenggi@transitec.net

**Anouk Allenspach**

anouk.allenspach@transitec.net



TRANSITEC Beratende Ingenieure

Aarberggasse 30 · CH-3011 BERN

T +41 (0) 31 381 69 12 · F +41 (0) 21 652 32 22

bern@transitec.net · www.transitec.net

