



Einwohnergemeinde
Ried-Brig

Gemeinde Ried-Brig

SANIERUNG DER ORTSDURCHFABRT RIED-BRIG

Juli 2025



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG	1
Ausgangslage	
Herausforderungen	
Projektplanung	
VERFAHREN UND VORSCHRIFTEN	2
Gesetzliche und behördliche Anforderungen	
Plangenehmigungsverfahren	
Angewandte Normen und Richtlinien	
BESCHREIBUNG DER ARBEITEN UND PLANUNG	3
Mobilität und Infrastruktur	
Ablauf und Phasen	
Zeitplan	
AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT	6
Luftqualität	
Lärm	
Gewässerschutz	
Bodenschutz	
Entsorgung von Abfällen und gefährlichen Stoffen	
Naturschutz	
Sanfte Mobilität	
FAZIT	7
Einweihung	
Verbesserungen	
Perspektive	
ANHÄNGE	8



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement
Service de la mobilité

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt
Dienststelle für Mobilität

EINLEITUNG

Dieses Mobilitätsheft stellt das Projekt zur Neugestaltung der Kantonsstrasse NG8 im Ortsteil von Ried-Brig zwischen dem Chavez-Denkmal und dem Rufgraben vor. Wie die Bezeichnung bereits aufzeigt, handelt es sich bei diesem Streckenabschnitt um eine Nebenstrasse im Gebirge.

Die künftige Ortsdurchfahrt soll die Qualität auf diesem Abschnitt für alle Verkehrsteilnehmenden verbessern. Zu diesem Zweck sind Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorgesehen, mit welchen die Geschwindigkeit reduziert und die Sicherheit erhöht werden sollen.

Zur Erinnerung: Das Ortszentrum von Ried-Brig liegt an der alten Simplonstrasse, die um 1800 von Napoleon als befestigte Passstrasse angelegt wurde. Die Linienführung und Geometrie der Strasse haben sich im Lauf der Jahre trotz reger Bautätigkeit nicht wesentlich verändert. Aufgrund dieses historischen Kontexts ist der verfügbare Raum begrenzt. Die Planung der neuen Durchfahrt wird sich daher im Wesentlichen auf den Strassenraum konzentrieren.

Das Projekt betrifft einen Abschnitt von rund 620 Metern Länge. Neben einer Temporeduktion werden durchgehende Trottoirs auf beiden Seiten angelegt und ein lärmämmender Strassenbelag aufgebracht. Die Zufahrten zur Bachstrasse und Bachtolistrasse sollen zudem verbreitert und das Fahrprofil verbessert werden.

Die 3Tempo-30-Strecke wird durch einen Belagswechsel auf der gesamten Fahrbahn hervorgehoben, wodurch eine sichtbares und wahrnehmbares Eingangstor entsteht. Was die Vegetation betrifft, so ist die historische Strasse hauptsächlich von einzelnen Walnussbäumen gesäumt. Diese befinden sich auf angrenzenden Privatgrundstücken.

Ausgangslage

Ried-Brig ist eine dicht besiedelte Ortschaft, die auf beiden Seiten der NG8 von Gebäuden gesäumt ist. Diese strategische Verkehrsachse stellt die Verbindung zwischen der Gemeinde Termen und dem Rosswald sicher. Sie dient als Alternative zur Simplonpassstrasse.

Der entsprechende Bereich umfasst verschiedene Geschäfte, darunter Restaurants, einen Lebensmittelladen und eine Bank, sowie eine Schule und das Gemeindegebäude. Derzeit weist die Strassenführung gewisse Einschränkungen auf: Die Trottoirs sind unterbrochen, es gibt nur wenige Fussgängerübergänge und die Bushaltestellen (Chavez und Rufgraben) sind direkt in die Fahrbahn integriert.

Das erstellte Bauprogramm dient als Grundlage für die weiteren Projektphasen. Für den entsprechenden Bereich wurden die erforderlichen Geometrien und Anpassungen detailliert festgelegt.

Herausforderungen

Das übergeordnete Ziel besteht darin, ein besseres Miteinander zwischen motorisiertem Verkehr, Langsamverkehr, Fussgängern, Anwohnenden, Gewerbebetreibenden und Besucherinnen und Besuchern zu erreichen.

Dieser Ansatz wird unter Berücksichtigung der geltenden Gepflogenheiten umgesetzt, d.h. unter Berücksichtigung der normativen Anforderungen und der bestehenden Umgebung.

Projektplanung

Bauleitung:

- SPI Schmidhalter & Pfammatter Ingenieure AG, Brig-Glis
- Pronat Umweltingenieure AG, Brig-Glis

Verkehrsplanung:

- Schmidhalter Partner Ingenieure AG, Brig-Glis

Umgebungsplanung:

- Albrecht Architekten AG SIA, Brig

VERFAHREN UND VORSCHRIFTEN

Gesetzliche und behördliche Anforderungen

Vor der Veröffentlichung des Projekts war keine Anpassung des Zonenplans erforderlich. Das Genehmigungsverfahren für das Projekt wurde gemäss Strassengesetz (das den Strassenraum definiert) und der entsprechenden Verordnung durchgeführt. Alle Anpassungen in Zusammenhang mit dem Zonenplan wurden vorgenommen.

Gemäss den Anforderungen der Dienststelle für Mobilität (DFM) muss eine Fahrbahnbreite von 6,10 m (ohne Verbreiterung der Kurven) einschliesslich Gehwegen auf beiden Seiten gewährleistet sein. Ein weiteres Kriterium ist, dass die Steigung auf der bestehenden Strasse 6 bis 8% beträgt.

Daraus ergibt sich, dass die Breite der durch das Dorf führenden Strasse nur teilweise ausreichend ausfällt. Im Kurvenbereich in der Nähe des Restaurants Tropic ist sie derzeit selbst mit der erforderlichen Verbreiterung der Kurve unzureichend.

Plangenehmigungsverfahren

Gemäss Beschluss des Staatsrats vom 8. Juni 2020 wurde das Planungsteam beauftragt, ein Vorprojekt, ein Bauprojekt und ein Auflageprojekt für die Neugestaltung des Ortszentrums von Ried-Brig auszuarbeiten.

Die DFM und die Gemeinde Ried-Brig haben daraufhin das Verfahren zur Sanierung der NG8 auf dem durch die Ortschaft führenden Abschnitt eingeleitet. Es gilt das Verfahren der Plangenehmigung im Rahmen des Strassenbaus.

Als kantonale Nebenstrasse im Gebirge unterliegt dieses Projekt gemäss Anhang der kantonalen Ausführungsverordnung zur Bundesverordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung keiner Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

Angewandte Normen und Richtlinien

Im Rahmen dieses Projekts wurden folgende Gesetze, Verordnungen und Richtlinien angewendet:

- das Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG);
- die Lärmschutzverordnung (LSV);
- das Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (GSchG);
- die Richtlinien zur Abfallbewirtschaftung.

Darüber hinaus wurde von einem zertifizierten Verkehrssicherheitsexperten ein RSA («Road Safety Audit») durchgeführt. Ziel dieses Berichts war es, mögliche Mängel in der Verkehrssicherheit zu identifizieren und deren Auswirkungen zu bewerten. Diese werden Gegenstand geeigneter Massnahmen sein.

Aufgrund der Rückmeldungen und der Berechnungen der DFM wird auf dem Abschnitt zwischen Kilometer 343 und 586 eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h genehmigt, dies in Übereinstimmung mit dem Lageplan. Im übrigen Bereich gilt eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h.

BESCHREIBUNG DER ARBEITEN UND PLANUNG

Das Verkehrsaufkommen auf der NG8 ist angemessen, jedoch ist die Breite der Fahrbahn und der Fusswege nicht einheitlich dimensioniert. Der Zustand dieser Wege variiert je nach Bereich zwischen nicht vorhanden bis komfortabel. Darüber hinaus ist Ried-Brig weiterhin mit dem Verkehr konfrontiert, der durch die gewöhnlichen Aktivitäten in seinem Zentrum entsteht.

Der Kanton Wallis und die Gemeinde wollen die Mobilität überdenken, aber auch den öffentlichen Raum aufwerten, um den dörflichen Charakter zu stärken. In diesem Zusammenhang ist vorgesehen, die an die NG8 angeschlossenen Abschnitte der Gemeindestrassen zu berücksichtigen.

Berücksichtigt werden müssen auch die Integration des neuen Gemeindezentrums und Treffpunkts (Parzelle Nr. 4295) sowie das private Projekt auf den Parzellen Nr. 4204, 4205 und 4446. Diese Bereiche stehen in direktem Zusammenhang mit der Kreuzung. Sie müssen in eine gezielte Überlegung zur Neugestaltung der öffentlichen Räume der Ortschaft einbezogen werden.

Die Abschnitte der Gemeindestrassen, die kommunalen Fussgängerwege und die verschiedenen öffentlichen Räume, die ins Pflichtenheft aufgenommen sind, wurden auf dieser Grundlage definiert. Die kommunalen Abschnitte haben eine direkte Anbindung an die NG8 innerhalb des vorgesehenen Untersuchungsgebiets. Sie werden im Rahmen dieses Auftrags berücksichtigt.

Öffentliche Gemeinschaftsflächen wie Parkplätze abseits der Strasse sind integraler Bestandteil dieses Auftrags, da sie in direktem Zusammenhang mit den betroffenen Abschnitten stehen.

Das Projekt sowie der Plan zum Erwerb von Grundstücken und Rechten (vorübergehend und dauerhaft) mit der Liste der Enteignungen (Liste der Eigentümer) wurden in einem der Studie beigelegten Dokument erfasst. Darüber hinaus wurden die möglichen Standorte für die Bauphasen festgelegt.

3.1 Mobilität und Infrastruktur

Öffentlicher Verkehr

Auf diesem Abschnitt gibt es zwei Bushaltestellen, die von PostAuto Wallis bedient werden. Die Bushaltestelle Rufgraben befindet sich auf der Fahrbahn, während die Bushaltestelle Chavez neben der Fahrbahn liegt. Ihre Gestaltung und Umsetzung erfolgt gemäss der Norm VSS SN 640 880 und den Richtlinien der DFM.

Laut PostAuto Wallis werden diese Haltestellen gut bis sehr gut frequentiert, sodass sie aufgrund ihrer nachgewiesenen Nützlichkeit bestehen bleiben werden. Der Bereich wurde geprüft. Er kann leicht verlegt werden, sofern der Verkehr angemessen ist.

Aufgrund von Platzbeschränkungen, Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit werden Haltestellen am Strassenrand eingerichtet. Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und der starken Neigung der Strasse wurde eine Bordsteinhöhe von 16 cm empfohlen.

Die Bushaltestellen werden gemäss BehiG und den Richtlinien des Kantons sowie den Vorgaben von Procap projektiert und mit taktil visuellen Markierungen ausgestattet.

Parkplätze

Durch die Neugestaltung des Ortszentrums gehen private Parkplätze innerhalb des Projektgebiets (Rest. Simplon, Rest. Chavez) und heute nicht genehmigte wilde Parkplätze verloren. Insgesamt handelt es sich dabei um rund 10 Parkplätze.

Im Rahmen der bereits fertiggestellten Kindertagesstätte werden acht Parkplätze auf dem Parkplatz an der Lowinerstrasse in der Nähe der neuen Turnhalle wegfallen. Der Parkplatz an der Dorfstrasse in der Nähe des Schulgebäudes wird im Hinblick auf die Erweiterung der Schule und des Gemeindezentrums um acht Parkplätze reduziert. Insgesamt werden etwa 25 Parkplätze wegfallen. Während der Projektentwicklungsphase hat die Gemeinde Ried-Brig versucht, Lösungen für die öffentlichen Parkplätze zu finden, aber es konnte keine zufriedenstellende Option mit den Eigentümern ausgehandelt werden.

Folgende Varianten wurden daraufhin geprüft:

- 21 öffentliche Parkplätze auf der Parzelle 1965;
- 16 öffentliche Parkplätze auf den Grundstücken 1136, 4665 und 4196;

Letztendlich kann der Verlust von Parkplätzen im Rahmen dieses Projekts nicht kompensiert werden. Der Gemeinde Ried-Brig wurde daher empfohlen, im Rahmen eines separaten Konzepts eine Lösung für das Problem der öffentlichen Parkplätze zu finden. Der Bedarf wird in den nächsten 30 Jahren nicht stagnieren, sondern wahrscheinlich eher noch steigen.

Wasserwirtschaft

Schmutzabwasser!:

Die Schmutzabwasserleitung im Projektgebiet wird vollständig ersetzt. Alle damit verbundenen Kosten gehen zu Lasten der Gemeinde.

Oberflächenwasser (Strassenentwässerung):

Das Strassenentwässerungssystem wird auf dem gesamten Abschnitt erneuert. Derzeit erfolgt die Entwässerung über Einlaufschächte oder Rinnen.

Trinkwasser:

Die Trinkwasserleitungen im Bereich zwischen der Kreuzung Rüssweg und dem Schulgebäude werden vollständig erneuert. An der Kreuzung mit der neuen Dorfstrasse erfolgt ein teilweiser Ersatz. Alle diesbezüglichen Kosten gehen zu Lasten der Eigentümer.

Kabelblock von Swisscom

Ein zusätzlicher Kabelstrang wird hinzugefügt. Falls erforderlich, müssen die Schachtabdeckungen im Projektbereich durch neue ersetzt werden. Alle diesbezüglichen Kosten gehen zu Lasten der Eigentümer.

EW-Kabelblock

Beschädigte elektrische Leitungen müssen ausgetauscht werden. Die Stromkabel werden nach Rücksprache mit dem Eigentümer der Stromleitung teilweise ausgetauscht. Die betroffenen Bereiche sind in den Gemeinnützigkeitsplänen festgelegt. Alle diesbezüglichen Kosten gehen zu Lasten der Eigentümer.

Öffentliche Beleuchtung

Die Strassenbeleuchtung wird innerhalb des Projektgebiets ersetzt. Beleuchtungskabel werden, wo immer möglich, ausgetauscht oder ergänzt. Für die Beleuchtung sind Strassenlampen mit LED-Leuchten vorgesehen.

Das im Projektperimeter anfallende Regenabwasser wird via Einlaufschächte gefasst und anschliessend über das neu geplante Retentionsbecken in den Rufgraben (Bach) eingeleitet.

Die Fusswege

Innerorts bestehen mehrere Fussgängerstreifen. Auf der NG8 gibt es allerdings nicht immer Trottoirs auf beiden Seiten der Strasse. Ein weiterer Punkt ist, dass die Ränder der Gehwege aufgrund der Parkplätze und Verbindungswege meist niedrig gehalten sind.

Ablauf und Phasen

Die Bauphasen werden so aufgeteilt und geplant, dass während der Arbeiten mindestens eine Fahrspur für den Verkehr offen bleibt. Die Ausführung ist in mindestens drei Längsabschnitten mittels Einsatzes von Ampeln vorgesehen.

Während der Bauarbeiten müssen die Bauprozesse so ausgerichtet werden, dass die Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmenden als kurz empfunden werden und eine sinnvolle und wirtschaftliche Ausführung der Bauarbeiten möglich ist. Ausserhalb der Stosszeiten kann der Verkehr durch Verkehrspolizisten geregelt werden.

Während der gesamten Dauer der Arbeiten sollen die Führung und Kontrolle der Fussgängerinnen und Fussgänger aufrechterhalten werden. Die Pläne mit den Details zu den Fussgängerumleitungen werden in der Ausschreibungs- und Umsetzungsphase des Projekts genauer festgelegt.

Zeitplan

Fertigstellung des Bauvorhabens	8. Juni 2022
Einreichung und Veröffentlichung	Juni 2022
Genehmigung der Pläne durch den Staatsrat	Juni 2023
Ausschreibungsphase	2025/2026
Mögliche Einsprachen gegen das Genehmigungsverfahren	2025/2026
Umsetzung der Arbeiten	2026/2027

AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT

Luftqualität

Während der Bauarbeiten verursachen die Baumaschinen und der Materialtransport Schadstoffemissionen und Staub. Aus diesem Grund werden gemäss den Bundesrichtlinien Massnahmen zur Begrenzung dieser Emissionen ergriffen.

In der Betriebsphase wird das Projekt keine Auswirkungen auf den Verkehr oder dessen Zusammensetzung haben. Es sind keine zusätzlichen Auswirkungen auf die Luftqualität zu erwarten.

Lärm

Für das Projekt wurde eine Verkehrslastklasse T3 berücksichtigt. Dabei stellte sich heraus, dass der aktuelle Verkehr in mehreren Bereichen die gesetzlichen Lärmgrenzwerte überschreitet. Daher wird im gesamten betroffenen Abschnitt eine «geräuscharme» Oberfläche im Bereich der Fahrbahn und an den Gehwegübergängen angebracht.

Zur Erinnerung: Das akustische Verhalten von Strassenbelägen wird durch die Korngrösse und den Hohlraumgehalt sowie durch die Gestaltung, Porosität und Elastizität des Strassenbelags bestimmt. Je kleiner die grösste Kornstärke einer Mischung ist, desto höher ist der Hohlraumgehalt und desto leiser ist die Mischung.

Der Bau von Lärmschutzwänden ist (aufgrund räumlicher Beschränkungen) nicht vorgesehen. Die geschätzten Kosten für diese Massnahmen belaufen sich auf CHF 98'864.

Gewässerschutz

Ein Teil des Projekts befindet sich in einem Gewässerschutzgebiet. Das Regenwasser wird abgeleitet und in den Bach Rufgraben geleitet. Es sind keine wesentlichen negativen Auswirkungen zu erwarten. Weil es auch keine Verschmutzungen geben wird, ist eine zusätzliche Behandlung nicht erforderlich.

Bodenschutz

Etwa 15 m³ Boden werden ausgehoben und vor Ort wiederverwendet. Durchgeführte Analysen haben ergeben, dass keine Bodenverunreinigungen vorliegen.

Entsorgung von Abfällen und gefährlichen Stoffen

Auf der Baustelle fallen recycelbare Abfälle (Asphaltbelag, Aushub, Beton) und Materialien an, die auf einer Deponie des Typs B entsorgt werden müssen. Die Entsorgung erfolgt gemäss den geltenden Vorschriften.

In der bestehenden Strassenbelagsschicht wurden keine PAK-Schadstoffe nachgewiesen. Die erforderliche Sortierung und Entsorgung erfolgen gemäss den geltenden Normen.

Naturschutz

Das Projekt betrifft keine Schutzgebiete oder empfindlichen natürlichen Lebensräume. Die betroffenen Wiesenflächen werden nach Abschluss der Arbeiten wiederhergestellt.

Sanfte Mobilität

Drei Wanderwege durchqueren das Projektgebiet. Ihre Zugänglichkeit wird während der Bauarbeiten durch die Anbringung von Umleitungsschildern gewährleistet, falls erforderlich. In der Betriebsphase werden die Infrastrukturen für Fussgängerinnen und Fussgänger verbessert.

FAZIT

Im relevanten Bereich entspricht das Strassenprofil offensichtlich nicht mehr den aktuellen Kriterien. Das Projekt zielt in erster Linie darauf ab, die Sicherheit und Attraktivität des Ortes durch verkehrsberuhigende Massnahmen zu verbessern.

Die ökologischen Auswirkungen des Projekts sind insgesamt begrenzt, da es sich hauptsächlich um Anpassungen an einer bestehenden Infrastruktur handelt. In Bezug auf die Luftqualität sind während der Betriebsphase keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten. Was den Lärm betrifft, so wird durch den Einbau eines lärmmindernden Belags eine Verbesserung erwartet.

Im Hinblick auf die Abfallbewirtschaftung wurde ein detaillierter Plan für die Sortierung und Wiederverwendung der bei den Arbeiten anfallenden Materialien erstellt. Zum Schutz von Fauna und Flora werden eine Trockenwiese und ein Trocken-gebüsch die Flächen kompensieren, die für das Wasserauffangbecken genutzt werden sollen. gewährleistet, falls erforderlich. In der Betriebsphase werden die Infrastrukturen für Fussgängerinnen und Fussgänger verbessert.

ANHÄNGE



Zustand der Zone 1:500

Impressum

Ausgabe: Kanton Wallis – Dienststelle für Mobilität
Projektleitung: LRcommunication
Grafik-Design: invisu-design.com
Druck: Ronquoz Graphix
Auflage: 25 exemplare



"Les cahiers de la mobilité", einschließlich diesem,
sind als PDF-Download auf der Website des
Mobilitätsservice des Staates Wallis verfügbar.

Kontakte

KANTON WALLIS

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt

Dienststelle für Mobilität

Rue des Creusets 5, 1950 Sitten

027 606 34 00 – SDM@admin.vs.ch

EINWOHNERGEMEINDE RIED-BRIG

Dorfstrasse 1

CH - 3911 Ried-Brig

+41 27 510 12 00

gemeinde@ried-brig.ch