

Gemeinde Naters

Sanierung der Belalpstrasse und der  
Bahnhofstrasse in Naters

Die Mobilitäts-Cahiers

Sitten, März 2021

---



# Inhalt

---

1. Einführung	p. 4 - 5
1.1 Ort	
1.2 Demographie und Stadtplanung	
1.3 Regionale Mobilität	
2. Globaler Kontext	p. 6 - 10
2.1 Geschichte	
2.2 Das städtebauliche Konzept	
2.3. Die ergänzenden Ziele	
2.4 Der Impuls des Kantons	
2.5 Bauherrschaften	
2.6 Aktionen und Budget	
3. Fokus der städtebaulichen Interventionen	p. 11 - 13
3.1 Erweiterungen	
3.2 Ausgangsidee	
3.3 Dauer der Bauarbeiten	
3.4 Behinderungen	
3.5 Sicherheit	
3.6 Zugang	
3.7 Verkehrsmanagement	
4. Aktionen nach Zonen	p. 14 - 17
4.1 Belalpstrasse und Bahnhofstrasse	
4.2 Marktplatz	
4.3 Besondere Realisierungen	
5. Ein Projekt in acht Etappen	p. 18 - 19
5.1 Der Kommunikationsplan	
5.2 Die acht Etappen	
6. Bilanz	p. 20
7. Anhänge	p. 21 - 23

# 1. Einführung

---

Der Internetauftritt [www.valais4you.ch](http://www.valais4you.ch), der sich an Zuzügerinnen und Zuzüger richtet und der Valais/Wallis Promotion, Business Valais, mehrere Gemeinden und grosse Unternehmen zu seinen Partnern zählt, beschreibt Naters als Ortschaft mit hervorragender Lebensqualität. Einwohnerinnen und Einwohner bestätigen, dass es sich in Naters gut leben und arbeiten lässt. Mit mehr als 150 Vereinen sind das gesellschaftliche Leben stark ausgeprägt und die Auswahl an sportlichen, kulturellen Freizeitaktivitäten gross. Überdies werden die Erholungsräume in der Umgebung der Gemeinde sehr geschätzt.

Seit dem Jahr 2006 zählt Naters zur Agglomeration Brig-Visp-Naters. Die dadurch entstandene Dynamik führte zu mehreren städtebaulichen Initiativen von lokaler und regionaler Bedeutung, wie zuletzt die Sanierung der Bahnhofstrasse, der Belalpstrasse und der Blattenstrasse. Angestossen wurden die Arbeiten durch die hohe Lärmbelastung in diesen Strassenbereichen. Das Problem war seit dem Jahr 2000 bekannt und ist im Lärmbelastungskataster (LBK 2000) erfasst worden.

Um die störenden Lärmemissionen zu reduzieren, wurde im entsprechenden Sektor prioritär auf ein Tempolimit gesetzt. Mit verschiedenen Bau- und Gestaltungsmassnahmen konnte dafür gesorgt werden, dass die Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit eingehalten wird. Sowohl der Inhalt des Konzepts als auch dessen Umsetzung sind Thema der vorliegenden Publikation.

## 1.1 Ort

Aus geografischer Sicht liegt Naters in der Mitte des Oberwallis. Über den Lötschberg und den Simplon ist die Gemeinde sehr gut an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Die Ortschaft ist nur fünf Gehminuten vom internationalen Grenzbahnhof Brig entfernt. Gleichzeitig stärken das regionale Busnetz im Talgrund und die PostAuto-Verbindungen nach Blatten, Birgisch und Mund die ÖV-Anbindung in Naters.

Die Gemeinde zählt rund 10'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Obwohl der Grenzwert zur Stadt im Jahr 2016 erstmals überschritten wurde, bezeichnet die Natischer Bevölkerung ihren Wohnort lieber weiterhin als «grösstes Dorf im Wallis».

Laut [www.valais4you.ch](http://www.valais4you.ch) gilt Naters als Schweizer Gemeinde mit dem grössten Höhenunterschied auf ihrem Territorium. Der niedrigste Punkt des Gemeindegebiets befindet sich mit 660 Metern über Meer im Talgrund. Von dort aus erstreckt es sich über den Natischer Berg bis zum Dorf Blatten (1'327 m) und weiter über die Belalp (2'094 m) bis zum Aletschhorn (4'195 m). Am Natischerberg bestehen viele kleine Weiler, die ganzjährig bewohnt sind.

Im April 2005 beschlossen die Gemeinderäte von Brig-Glis, Visp und Naters, ihre Zusammenarbeit zu intensivieren. Nach der Einreichung eines ersten Agglomerationsprogramms bei der Bundesverwaltung wurde diese Kooperation zwei Jahre später auf die umliegenden Gemeinden ausgedehnt, was zur Entstehung der Agglomeration Brig-Visp-Naters führte.

---

Inzwischen umfasst sie die Gemeinden Baltschieder, Bitsch, Brig-Glis, Eggerberg, Lalden, Naters, Ried-Brig, Termen und Visp. Durch Fusion mit Naters kamen 2013 die Dörfer Birgisch und Mund hinzu und sind damit heute ebenfalls Teil der Agglomeration. Aktuell leben fast 45 Prozent der Bevölkerung des Oberwallis innerhalb des Ballungsraums der drei grossen Talgemeinden, welche das Wirtschaftszentrum des deutschsprachigen Kantonsteils bildet.

## 1.2 Demographie und Stadtplanung

Im Zentrum von Naters ist die Bevölkerungskonzentration besonders hoch. Einige Siedlungsbereiche zählen mehr als 150 Einwohner pro Hektar. Um für einen Ausgleich zu sorgen, wurden erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Bevölkerungsdichte in anderen umliegenden Zonen zu erhöhen.

Grund dafür ist das Risiko, dass die Lebensqualität in Naters durch die Bebauungsdichte nicht mehr garantiert werden kann. Dieser Parameter hängt seinerseits von der Bebauung der Zwischenräume ab.

Bemerkenswert ist, dass die nahegelegenen Zentren von Visp und Brig ebenfalls eine hohe Bevölkerungskonzentration aufweisen. In den umliegenden Gemeinden hat nur Ried-Brig eine Zone mit noch höherer Konzentration.

Die Arbeitsplatzkonzentration ist in den Zentren der grössten Gemeinden aufgrund der vielfältigen Dienstleistungen, die dort angeboten werden, ebenfalls hoch. Dies gilt auch für andere Orte in der Peripherie, in denen es Infrastrukturen gibt, die einen grossen Teil der Bevölkerung anziehen (Spitäler, Geschäfte etc.).

Im Umfeld der Lonza in Visp gibt es beispielsweise fast 3'000 Arbeitnehmende. Dort ist die Zahl der Arbeitsplätze pro Hektar aufgrund der industriellen Produktion sehr hoch. Diese Besonderheit führt zu einer intensiven Nutzung des Gebiets.

## 1.3 Regionale Mobilität

Schweizweit zeichnet sich die Agglomeration Brig-Visp-Naters, die sich ihren ländlichen Charakter bewahren konnte, durch ihre relativ kleine Grösse aus. Der durchschnittliche Motorisierungsgrad der Bevölkerung ist mit 500 Autos pro 1'000 Einwohnern allerdings hoch.

Die Nutzung von Privatfahrzeugen, die sich in der Agglomeration beobachten lässt, zeigt eine interessante Entwicklung auf. So sind etwa Staus in der Region Visp seit dem Bau der Umfahrung von Lalden im Jahr 2009 so gut wie verschwunden. Zudem existieren in den Gemeinden genügend Parkmöglichkeiten.

Die öffentlichen Verkehrsmittel werden hauptsächlich von Pendlern, Schülern und Touristen genutzt. Ein gutes Beispiel dafür ist die Linie 651 nach Saas-Fee. Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln sind auch der Ortsbus Brig-Glis-Naters oder internationale und nationale Bahnverbindungen erwähnenswert. Letztere bieten hinsichtlich Fahrzeit einen Vorteil gegenüber den Strassenverbindungen.

## 2. Globaler Kontext

---

2005 beschloss der Kanton Wallis in Absprache mit dem Gemeinderat von Naters die Sanierung und den Umbau des Perimeters der Belalpstrasse, der Blattenstrasse und des Marktplatzes. Die Sanierung der Kantonsstrasse bot der Gemeinde Gelegenheit, ihre Strassen zu verbessern und zu verschönern.

Die Bauarbeiten begannen im Oktober 2018 und dauerten zwei Jahre. Da sie im Zentrum von Naters stattfanden, wirkten sie sich auf den Alltag der Bevölkerung aus. Im Gegenzug verringerte der Umbau den Strassenlärm in den betroffenen Quartieren und steigerte damit letztendlich ihre Attraktivität.

Die Hochwasserschutzmassnahmen am Kelchbach boten gleichzeitig die einmalige Gelegenheit, die städtebauliche Gestaltung der Ufer zu verbessern, was die Attraktivität von Naters zusätzlich erhöht hat.

All diese städtebaulichen Massnahmen haben das Image der Gemeinde als beliebtem Lebensort für Familien gestärkt. Ein weiteres Ziel, das angestrebt wurde, war eine Steigerung der Attraktivität von Naters als Standort für Handels- und Dienstleistungsunternehmen.

### 2.1 Geschichte

- Bis 1857 verlief der gesamte Verkehr von Naters über die Judengasse und den Lombardeiweg. Mit der aktuellen Belalpstrasse (früher Wagen- oder Furkastrasse genannt) an der Südgrenze des Dorfes erfolgte eine Verlagerung. Diese Strasse wurde nach Osten durch die Weingartenstrasse und nach Westen durch die Kehrstrasse nach Brig verlängert.
- 1902 wurde die Verbindungsstrasse zum Bahnhof von Brig (Bahnhofstrasse) gebaut.
- 1957 wurde die aktuelle Furkastrasse in Betrieb genommen.
- 1998 wurde die Umfahrungsstrasse A19 am linken Ufer des «Rottens» gebaut (Name der Rhone im deutschsprachigen Kantonsteil). Dieser Verkehrsweg führte dazu, dass die Furkastrasse von der Nationalstrasse zur Kantonsstrasse heruntergestuft und die Belalpstrasse zur neuen Kantonsstrasse nach Blatten und Mund umfunktioniert wurde.
- 2005 erarbeitete der Kanton Wallis in Absprache mit dem Gemeinderat einen Richtplan. Im Oktober konnte ihn die Bevölkerung 30 Tage lang auf dem Gemeindebüro einsehen.
- Im November 2005 standen die Bauingenieure der Öffentlichkeit für Fragen und weitere Informationen zur Verfügung. Die offizielle Publikation im Amtsblatt war massgebend.

- 
- Am 26. November 2008 wurde das Projekt «Lärmsanierung im Zentrum von Naters: Bahnhofstrasse, Belalpstrasse und Blattenstrasse» vom Staatsrat genehmigt. Diese Genehmigung trat am 19. Januar 2019 in Kraft. Aufgrund anderer dringlicher öffentlicher Bauprojekte (darunter der Hochwasserschutz am Kelchbach) musste die Umsetzung verschoben werden.
  - Im Herbst 2017 wurde beschlossen, die Planungsarbeiten der zweiten im Projekt vorgesehenen Erweiterungsphase wiederaufzunehmen. Die Umsetzung wurde aus verschiedenen Gründen erneut mehrfach verschoben.
  - Im Frühling 2018 wurde ein Verkehrssicherheitsaudit (RSA) durchgeführt, um die Mängel im Hinblick auf die Normen und die Sicherheitslücken zu identifizieren. Die empfohlenen Anpassungen betrafen hauptsächlich die Sicherheit der Fussgängerströme, insbesondere zur Sicherstellung einer guten Verbindung an der Nordseite der Belalpstrasse.
  - Die landschaftliche Integration wurde durch das Büro Dreipunkt in Brig realisiert. Ihm wurde der Auftrag erteilt, die mögliche Bepflanzung und die städtebauliche Qualität zu untersuchen (was zur Pflasterung des gesamten nördlichen Trottoirs führte).
  - Am 11. September 2018 beauftragte die Dienststelle für Strassen- und Flussbau nach Absprache mit dem Gemeinderat von Naters das Ingenieurbüro VWI Naters, die strukturellen Massnahmen zur Verbesserung der Fussgängersicherheit in die Pläne zu integrieren und die nötigen Anpassungen in einem kurzen Bericht zu beschreiben.
  - Von Oktober 2018 bis Ende Juli 2020 fanden die Bauarbeiten statt.

## 2.2 Das städtebauliche Konzept

Bei der ersten Präsentation des Richtplans 2005 wurde eine Metapher gewählt, um das Vorgehen zu veranschaulichen: «Naters: ein Haus». Das Herz des zentralen Quartiers, in dem die Entwicklung von Naters stattfinden sollte, wurde mit einem Haus verglichen. Alle für die folgenden Jahre geplanten baulichen Massnahmen sollten dieses Bild von Naters als Haus, in dem es sich gut leben lässt, stärken.

Im Sinne dieser Metapher setzten die Planer ihre Überlegungen fort und fügten einen funktionalen und charakteristischen Eingang zum Haus hinzu: Treppen, über welche die oberen Stockwerke leicht zu erreichen waren, sowie attraktiv eingerichtete Räume, die Teil des Wohngebäudes sind. Dadurch sollte erklärt werden, dass die Siedlungszonen von Naters durch ihrerseits ebenfalls schön gestaltete und attraktive Strassen und Wege miteinander verbunden sein müssen.

---

### 2.3. Die ergänzenden Ziele

Die Gemeinde Naters nutzte die Gelegenheit, um auch lokale Infrastrukturen zu sanieren, darunter die Trinkwasserversorgung, das Kanalisationssystem, die Strom- und Telekommunikationsleitungen und die Beleuchtung. So konnte verhindert werden, dass die Strasse nur wenige Jahre später erneut aufgebrochen werden muss.

### 2.4 Der Impuls des Kantons

Der Kanton Wallis war für die Sanierung der Belalpstrasse, der Bahnhofstrasse sowie für die Lärmschutzmassnahmen innerorts der Blattenstrasse verantwortlich. Er hat dem Natischer Gemeinderat die geplanten Baumassnahmen für die beiden Strassen und den Marktplatz präsentiert.

Die Einwohnerinnen und Einwohner der Blattenstrasse hatten im Vorfeld Lärmschutzmassnahmen gefordert. Mit der Option eines Baus von Fussgängerwegen wurde ein Tempolimit von 40 km/h auf diesem Strassenabschnitt eingerichtet. Diese Massnahme führte zu einer nicht zu vernachlässigenden Reduzierung der Lärmbelastung um ein bis zwei Dezibel.

### 2.5 Bauherrenschaften

#### Bauherrenschaften

Als Bauherren galten der Kanton Wallis, beziehungsweise die Dienststelle für Mobilität, sowie die Gemeinde Naters.

#### Eigentümer/Verantwortlicher

Kanton Wallis, Dienststelle für Mobilität  
Projektmanagement: Derk-Jan Ottenkamp  
Bauleiter: Patrick Stoffel

#### Ergänzende Erweiterungen der Infrastrukturen/Konzeption

Gemeinde Naters

#### Öffentlicher Raum

Gemeinde Naters  
Aufsicht: Franz-Stefan Meichtry

#### Ingenieurbüro VWI

Projektleiter: Pascal Schaller

#### Bauunternehmen Walpen

Bauleiter: Nicolas Zenklusen



---

EnBAG AG  
Planung Elektrizität: Ivan Gasic  
Planung Beleuchtung: Urban Kalbermatter

Verfasser des Projekts  
ARGE Naters Innerorts

Transportplanung und Raummanagement  
BSAP Ingenieure und Berater, Brig  
Markus Hartmann, Herisau

Landschaftsarchitekt  
Imahorn, Naters

Konzeptentwicklung und Umsetzung  
Dreipunkt, Brig

Trinkwasserversorgung  
Wasserversorgung AG  
Verantwortlicher: Klaus Eggel  
Techniker Trinkwasserbrunnen: Fredy Kummer

Glasfaser  
Swisscom Telecommunications  
Verantwortlicher: Manfred Nanzer

---

## 2.6 Aktionen und Budget

Für die akustische Sanierung der Belalpstrasse, der Bahnhofasse und für die Neugestaltung des Marktplatzes wurden insgesamt fast 2,5 Millionen Franken veranschlagt, davon sollten rund 550'000 Franken von der Gemeinde übernommen werden, für die Plätze, die Zugangswege und die Neugestaltung des Marktplatzes. Diese Kostenschätzung konnte eingehalten werden.

Die Kosten für die Strasse beliefen sich auf circa 1,7 Millionen Franken. Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, wurden 95 Prozent dieses Betrags durch den Staat übernommen. Diese Kosten wurden dem Strassenbudget des Kantons zugeordnet. Die Massnahmen für den Umbau und die Infrastruktur, die von der Gemeinde durchgeführt wurden, waren in diesem Betrag jedoch nicht enthalten. Letztere gab hierfür fast 700'000 Franken aus.

Im Strassenfundament wurden ein Abwasserkanal und die existierende Trinkwasserversorgung vollständig ersetzt und ergänzt. Hierzu wurde ein differenziertes System realisiert. Zudem sind die Leitung für die Fernheizung und ein Abschnitt des Abwassersystems ersetzt worden.

Dieser Betrag wurde ausserdem für folgende baulichen und gestalterischen Massnahmen verwendet:

- Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Belalpstrasse
- Realisierung der Fussgängerzone auf dem Marktplatz
- Umbau der Bahnhofstrasse und der Belalpstrasse
- Lokale Verschmälerung mit der Schaffung von Fussgängerstreifen in der Blattenstrasse
- Verlegung eines lärmreduzierenden Strassenbelags

Diese strukturellen und operativen Massnahmen haben es ermöglicht, die Zahl der Übertretungen der Obergrenze für Lärmemissionen um 30 Prozent zu senken. Die Überschreitungen der Grenzwerte wurden dank der Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h komplett beseitigt.

### 3. Fokus der städtebaulichen Interventionen

---

In der Agglomeration sind bestimmte Innenstädte in den vergangenen Jahren stark vom Verkehr betroffen gewesen. An diesen Orten entsprach die funktionale Eingliederung der Strassen nicht mehr den Anforderungen in Bezug auf die gewünschte Lebensqualität und die Verkehrssicherheit. Das galt auch für Naters.

Um die Anlieferungen und die Zugänglichkeit im Bereich der Bahnhofstrasse und der Belalpstrasse sowie des oberen Dorfteils während der Bauarbeiten sicherzustellen, wurde beschlossen, die Arbeiten in Etappen durchzuführen.

#### 3.1 Erweiterungen

Parallel zur Sanierung der Belalpstrasse untersuchte die Gemeinde die Option, das Oberflächenwasser separat abzuleiten und Infrastrukturelemente zu sanieren.

##### a) Beleuchtung

Eine neue öffentliche LED-Beleuchtung wurde installiert. Sie stärkt das Konzept «Naters : ein Haus». Nachts macht sie die Verwandlung der Ortsdurchfahrt im zentralen Teil sichtbar.

##### b) Bepflanzung

Die Neugestaltung der Bahnhofstrasse und der Belalpstrasse wurde durch die Pflanzung von drei Bäumen ergänzt.

##### c) Verbesserung des Schallschutzes

Vor den Arbeiten war die Lärmbelastung in der Bahnhofstrasse, der Belalpstrasse, auf dem Marktplatz und in der Blattenstrasse bei 67 von 77 Messungen zu hoch.

Zudem wurden die Grenzwerte an vier Stellen in der Belalpstrasse überschritten. Auf der Grundlage von Artikel 17 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) war der analysierte Strassenabschnitt dringend sanierungsbedürftig.

##### d) Parkmöglichkeiten

Die Parkplätze mussten von den Gehwegen, welche nur durch eine niedrige Kante von der Fahrbahn getrennt waren, abgegrenzt werden. Sie wurden erneuert, um die Fussgänger nicht zu behindern. Die nicht für Fahrzeuge bestimmten Zonen wurden mit Pfosten gesichert.

##### e) Instandsetzung der Anschlüsse

Die individuellen Anschlusskosten der Häuser gingen zulasten der Eigentümer. Falls diese private Renovierungen planten, waren sie aufgefordert, sich direkt an die betroffenen Dienstleister zu wenden.

---

### 3.2 Ausgangsidee

Bei der städtebaulichen Gestaltung der Bahnhofstrasse, der Belalpstrasse und der Blattenstrasse wurde die Struktur des Dorfes berücksichtigt. Deswegen wurde der Marktplatz als eigenständiger und aufgewerteter Platz in den Plan integriert. Zur Erinnerung: das Quartier der Belalpstrasse liegt zwischen dem Marktplatz und der Pizzeria Roma. Die Stadtplaner definierten es als schmales Zentrum, das einer Wohnstrasse ähnelt.

### 3.3 Dauer der Bauarbeiten

Die Arbeiten begannen im Herbst 2018 und dauerten rund zwei Jahre. Da es sich um eine vollständige Sanierung handelte, wurden die anfallenden Arbeiten von verschiedenen Unternehmen ausgeführt.

Diese Arbeiten wurden durch den Wintereinbruch unterbrochen, um sicherzustellen, dass die Strassen während dieser Zeit uneingeschränkt nutzbar waren. Deshalb wurde von Anfang an damit gerechnet, dass das Sanierungsprojekt relativ lange dauern würde, was sich schliesslich bewahrheiten sollte.

Bauherren sind aufgrund der Entwicklung der allgemeinen Bedingungen, von neuen Prioritäten oder externen Faktoren wie dem Wetter häufig gezwungen, ihre Pläne anzupassen. Deswegen wird für grosse Projekte dieser Art der Begriff «rollierende oder rollende Planung» verwendet.

Eine gute Planung wurde für ein derart umfangreiches Projekt daher als äusserst wichtig eingestuft. Es war von Beginn an klar, dass ihre Einhaltung eine grosse Herausforderung darstellen würde.

### 3.4 Behinderungen

Bei dieser Art von Sanierungsprojekten im Siedlungsbereich ist es leider nicht möglich, Einschränkungen der Bewegungsfreiheit für die Bevölkerung komplett zu vermeiden. Der Kanton Wallis und die Gemeinde Naters haben jedoch versucht, die Unannehmlichkeiten so weit wie möglich zu reduzieren. Durch die Einteilung der Arbeiten in kleine Etappen konnten Störungen für die Anwohner und die Unternehmen minimiert werden.

### 3.5 Sicherheit

Auch während der Arbeiten mussten sich die Einwohner sicher in der Ortschaft bewegen können. Die Umleitungen wurden für jede Etappe sorgfältig im Voraus geplant und klar ausgedeutet. In Zusammenarbeit mit der Schuldirektion wurden Eltern und Schüler über sichere Schulwege während der Arbeiten informiert.

---

### 3.6 Zugang

In den anderen Etappen wurden die betroffenen Zonen für den Verkehr gesperrt. Zeitweise waren die betroffenen Perimeter für die Einwohner und die Unternehmen nur zu Fuss erreichbar. Direkt betroffene Personen konnten sich diesbezüglich an die Gemeinde Naters wenden.

### 3.7 Verkehrsmanagement

Für den motorisierten Verkehr wurden alle Umleitungen klar ausgeschildert. Sie waren verbindlich. Der Ortsbus wurde während der Bauphase umgeleitet. Diese Umleitungen wurden durch die Betreiberin des Ortsbusses organisiert und ausgeschildert. Die Bevölkerung ist entsprechend informiert worden.

Bei der Gemeinde konnten kostenlose Parkausweise für nicht nutzbare private Parkplätze und geschlossene Garagen beantragt werden. Dieses Angebot galt während den verschiedenen Bauphasen.

## 4. Aktionen nach Zonen

---

Die Stadtzentren sind wichtige Anziehungspunkte für das öffentliche Leben in der Agglomeration. Sie können nicht auf einfache Transitzone reduziert werden. Deshalb wurde beschlossen, dass der nicht motorisierte Verkehr in diesen Zonen Vorrang vor dem motorisierten Verkehr haben muss.

Während in den Zentren von Brig-Glis und Visp attraktive Fussgängerzonen bestehen, fehlten diese bislang im Zentrum von Naters. Daher genehmigte der Kanton Wallis das Umbauprojekt, um die Zuweisung dieser Zonen zu verändern.

### 4.1 Belalpstrasse und Bahnhofstrasse

Die Bahnhofstrasse beginnt am Bahnhofplatz von Brig. Sie überspannt die Rhone und führt dann ins Herz von Naters bis zur Kreuzung mit der Judengasse.

Hier beginnt die Belalpstrasse. Diese Strasse ist mit dem Marktplatz verbunden. Obwohl sie schon sehr alt ist, wurde sie niemals an ihre aktuelle Nutzung als wichtige Verbindung und strategische Geschäftsstrasse angepasst.

Folgende Massnahmen wurden getroffen :

- Das Dorfzentrum und die Ufer des Kelchbachs wurden in Fussgängerzonen umgewandelt. Hierzu wurde der Verkehr beschränkt.
- Die Geschwindigkeit wurde auf 30 km/h reduziert.
- Der Strassenbereich wurde neugestaltet.
- Die Fahrbahnbreite wurde auf 4,5 m verschmälert, Gehwegkanten wurden hinzugefügt. Diese Lösung ermöglicht es nun, dass sich zwei Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h kreuzen können.
- Bäume wurden gepflanzt.
- Eine neue Beleuchtung wurde installiert.
- Ein lärmreduzierender Strassenbelag wurde verlegt.

---

## 4.2 Marktplatz

Der letzte Abschnitt vor dem Marktplatz wird durch zwei Häuserzeilen ihm Süden und im Norden stark eingengt. Aufgrund der Enge des Bereichs war es kaum möglich, eine zweispurige Fahrbahn und einen Gehweg auf beiden Seiten zu realisieren. Da dieser Abschnitt jedoch Teil eines viel genutzten Schulwegs ist, war ein durchgehendes Trottoir auf beiden Seiten notwendig.

Es wurde beschlossen, den Marktplatz, der bisher teils als PostAuto-Haltestelle und teils als Verkehrsweg genutzt worden war, umzubauen. Ziel war es, den Teil, der als Strasse genutzt wurde, vom eigentlichen Zweck des für Fussgänger bestimmten Platzes zu trennen.

Folgende Massnahmen wurden umgesetzt:

- Der Marktplatz wurde verengt.
- Eine Fussgängerzone wurde eingerichtet.
- Ein Tempolimit von 20 km/h (Typ Begegnungszone) wurde eingeführt.
- Auf der Südseite war der Gehweg 1,5 m breit. Auf der Nordseite war er zwischen 1,20 m und 1,80 m breit. Durch die Verschmälerung der Fahrbahnbreite auf 3,50 m war es möglich, Platz für die Gehwege zu beiden Seiten der Strasse zu schaffen.

## 4.3 Besondere Realisierungen

### a) Blattenstrasse

Die Situation in der Blattenstrasse war in der Studie «Traffic survey and noise assessment» von BSAP Ingenieure und Berater im Juni 2001 im Detail untersucht worden. Sie zeigte auf, dass die erlaubte Höchstgeschwindigkeit regelmässig überschritten wurde.

Auf diesem Strassenabschnitt bestanden zwei Probleme:

- In der ersten Gebäudereihe entlang der Blattenstrasse wurden die Grenzwerte für die Lärmemissionen (VLE) von 60 dB(A) überschritten. Dieser Verkehrsweg war gemäss der Lärmschutzverordnung sanierungsbedürftig.
- Die Höchstgeschwindigkeiten wurden teils nicht eingehalten. Es bestand zunehmend ein Problem für die Sicherheit der Fussgänger und Velofahrer.

---

Für die Blattenstrasse wurden die folgenden Massnahmen getroffen :

- Die Geschwindigkeit wurde auf 40 km/h reduziert.
- Sieben Fussgängerstreifen wurden realisiert.
- Die Breite der Gehwege wurde auf 4,7 m vergrössert (Begegnung Auto/Auto).
- Die Breite der Fahrbahn wurde auf 5,5 m vergrössert (Begegnung Auto/Bus).
- Die Ortseinfahrt aus Richtung Blatten wurde mit dem Bau einer zentralen Insel neugestaltet.

#### b) Bushaltestelle Schwendibiel

Die Anbindung des Quartiers Hegdorn in Naters an die öffentlichen Verkehrsmittel (d. h. der Zugang zur Bushaltestelle) entsprach nicht mehr den für die Agglomeration definierten Sicherheitsnormen. Diese Haltestelle befand sich auf der viel befahrenen Strasse von Naters nach Blatten.

Aufgrund der vielen Familien in diesem Quartier musste die Sicherheit dringend verbessert werden. Hierzu wurde die Bushaltestelle Schwendibiel auf der NG1 gebaut.

Weitere Massnahmen wurden getroffen, wie beispielsweise :

- Auf beiden Seiten wurden Bushaltebuchten gebaut, die mit Fussgängerstreifen verbunden wurden, sowie Trottoirs auf beiden Seiten der Kreuzung der Zufahrtsstrasse nach Hegdorn.
- Der Strassenbereich wurde neugestaltet, die Markierungen und das Gesamtbild wurden geändert, um die Sicherheit aller Strassenbenutzerinnen und -benutzer zu garantieren.
- In regionaler Perspektive wurde die Erreichbarkeit der Bahnhöfe und die Attraktivität der Buslinien verbessert.



---

#### c) Verschmälerung der Belalpstrasse auf Höhe der Pizzeria Roma

Die Gestaltung des Platzes und die Einrichtung einer Fussgängerzone, wie in dem von der Gemeinde genehmigten Projekt vorgesehen, konnte aufgrund der geltenden Vorschriften nicht mehr umgesetzt werden. Der betroffene Strassenabschnitt musste an die gültigen Normen angepasst werden.

Mehrere Umbauarbeiten wurden durchgeführt:

- Die vertikalen Parkplätze vor der Metzgerei Bammatter stellten ein grosses Risiko für die Fussgänger dar. Um die Sichtbarkeit beim Parkieren zu verbessern und genügend Platz für die Fussgänger zu belassen, wurde die Fahrbahnbreite in dieser Zone auf 3,50 m verschmälert.
- Ein neues 1,45 m breites Trottoir wurde gebaut. Diese Änderung verbessert die Sicherheit der Fussgänger in diesem Bereich erheblich.
- Das gesamte Management des restlichen Verkehrs wurde optimiert, und es wurde mehr Platz geschaffen.
- Die Verengung war circa 30 m lang und befand sich in einem gut sichtbaren Sektor. In diesem Bereich ist ab sofort kein Kreuzen mehr möglich. Dank der besseren Sichtbarkeit konnte jedoch die Geschwindigkeit angepasst werden, um den Verkehrsfluss nicht zu sehr zu stören.

#### d) Kreuzung der Kirchstrasse

Hier wurden die folgenden Massnahmen umgesetzt:

- An der Kreuzung Kirchstrasse war die Sichtbarkeit durch eine Bruchsteinmauer auf der Ostseite reduziert. Diese Mauer wurde abgerissen, um die Sichtbarkeit zu verbessern;
- Während die Bauarbeiten noch im Gange waren, wurden zwei Fahrbahnverschmälerungen sowie der Abschnitt des Trottoirs der Kirchstrasse geplant, genehmigt und umgesetzt. Das Ziel bestand darin, den Zugang zur Kirche und zur Primarschule sicherer zu machen. An der Ostseite wurde auf einer Seite ein Trottoir gebaut;
- Gleichzeitig erhielt die Kantonsstrasse Vorfahrt. Diese Massnahmen sorgen für eine übersichtliche Kreuzung, welche die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer verbessert, insbesondere die der Schulkinder.

## 5. Ein Projekt in acht Etappen

---

Die Bauarbeiten begannen im Herbst 2018. Sie dauerten zwei Jahre. Der Umbau der Bahnhofstrasse und der Belalpstrasse fand in sieben Etappen statt. Eine achte Etappe wurde hinzugefügt. Sie betraf den Marktplatz und die Umgebung.

Diese verschiedenen Etappen wurden wiederum selbst in mehrere Phasen unterteilt, um dafür zu sorgen, dass so wenige Personen wie möglich von den Arbeiten betroffen waren.

Die Dauer der Bauarbeiten variierte je nach Etappe. Für jede Bauetappe wurden ein Kalender und ein Sicherheitsplan erstellt (auch aus Sicht des Fussgängerverkehrs).

### 5.1 Der Kommunikationsplan

Während der Arbeiten wurden Informationsblätter veröffentlicht, um die Einwohnerinnen und Einwohner von Naters über den Fortschritt zu informieren. Auf der Website der Gemeinde standen ausführlichere Informationen zum Projekt zur Verfügung. Diese Informationen wurden je nach Arbeitsfortschritt aktualisiert.

Die von den Arbeiten betroffenen Einwohner, Unternehmensbetreiber und Immobilienbesitzer sind zudem vor Beginn der einzelnen Bauphasen persönlich von der Gemeinde informiert worden.

Der Verantwortliche für Hoch- und Tiefbau der Gemeinde Naters Franz-Stefan Meichtry stand der Bevölkerung zudem für weitere Fragen zur Verfügung.

### 5.2 Die acht Etappen

#### a) Etappe 1: Bahnhofstrasse 1

Diese Phase wurde in 3 Phasen unterteilt:

- 1a) Oktober 2018
- 1b) November 2018
- 1c) März 2019

#### b) Etappe 2: Bahnhofstrasse 2

Die Etappe 2 fand im April und im Mai 2019 statt.

#### c) Etappe 3: Belalpstrasse 1

Diese Etappe fand von Juni bis August 2019 statt.

---

d) Etappe 4: Belalpstrasse 2

Diese Etappe dauerte von September bis November 2019.

e) Etappe 5: Belalpstrasse 3

Diese Phase fand im Februar und im März 2020 statt.

f) Etappe 6: Belalpstrasse 4

Diese Etappe fand von April bis Mai 2020 statt.

g) Etappe 7: Belalpstrasse 5

Dieser Teil der Arbeiten erstreckte sich auf die Monate Juni und Juli 2020.

h) Etappe 8: Marktplatz und Umgebung

Diese Anschlussphase (die von der Gemeinde und nicht vom Kanton verwaltet wurde), betraf die Infrastrukturelemente am Marktplatz. Sie dauerte von Mitte August bis Ende November 2020. Die Gemeinde Naters sanierte gleichzeitig zwei kleine, an die Belalpstrasse angrenzende Dorfplätze.

## 6. Bilanz

---

Der Umbau der Bahnhofstrasse und der Belalpstrasse in Naters sowie die Umwandlung in eine Tempo-30-Zone haben das Zentrum für Geschäfte, Dienstleistungen und Einwohner attraktiver gemacht.

Im Rahmen der Umsetzung des Konzepts wurde der öffentliche Raum besser aufgeteilt, was die Mobilität der Fussgänger verbessert. Das Tempolimit für Motorfahrzeuge hat zudem die Bedingungen für Velofahrer optimiert. Diese ausgeführten Massnahmen wurden nicht als einschränkend, sondern als positive Initiativen wahrgenommen.

Das Stadtplanungsprogramm und das Budget wurden eingehalten. Trotz der daraus resultierenden Unannehmlichkeiten zeigte die Bevölkerung grosses Verständnis für die Arbeiten. Während der Schliessung der umgebauten Strassenabschnitte erhielten die Einwohner von der Gemeinde kostenlose Parkausweise.

Der Flüsterasphalt führt zu weniger Lärmemissionen. Auch der zweite Faktor, die gleichzeitige Herabsenkung der Höchstgeschwindigkeit, hatte eine Reduktion des Strassenlärms zur Folge. Die Anwohnerinnen und Anwohner sowie Benutzende dieses öffentlichen Bereichs sind voll und ganz mit der neuen Gestaltung zufrieden.



## 7. Anhänge

---



Belalpstrasse





Bahnhofstrasse





Bahnhofstrasse

