

Gemeinde Visp

Zukunftsmobilität

Lonza-Visp-Oberwallis

Cahier de la mobilité - Mobilitätshefte

Sitten, April 2023

Inhalt

1. Ausgangslage	S. 4-6
1.1. Ort, Demographie und Stadtplanung	
1.2. Wirtschaftswachstum	
1.3. Regionale Mobilität	
2. Vorgehen - Ad-Hoc-Atelier	S. 7-10
2.1. Hintergrund	
2.2. Teilnehmende	
2.3. Ablauf	
3. Mobilität in Visp	S. 11-13
3.1. Verkehrskonzept Lonza	
3.2. Planungen der Gemeinden	
3.3. Massnahmen der Agglomeration	
3.4. Laufende Arbeiten des Kantons	
3.5. Handlungsbedarf	
4. Vision Visp	S. 14
5. Massnahmen	S. 15-17
5.1. Öffentlicher Verkehr (ÖV)	
5.2. Langsamverkehr (LV)	
5.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
5.4. Weitere Massnahmen	
6. Zeitlicher Horizont	S. 18

1. Ausgangslage

1.1. Ort, Demographie und Stadtplanung

Mitte 2022 zählte Visp total 8217 Einwohnerinnen und Einwohner. Seit der Eröffnung des NEAT-Tunnels vor gut 15 Jahren ist die Bevölkerung um beachtliche 25 Prozent gewachsen. Die Folge war eine Zunahme des Wohnungsbaus bei begrenzten Platzverhältnissen. Insbesondere in Visp West sind in diesem Zeitraum neue Flächen erschlossen und überbaut worden. Die Dynamik zeigt sich in der anhaltenden Wohnbautätigkeit in Visp: Zu Beginn des Jahres 2023 waren rund 300 neue Wohnungen im Bau oder befanden sich vor Baubeginn.

Visp hat vorausschauend bereits vor zehn Jahren einen Masterplan erarbeitet. Er beinhaltet neben den Planungen in Visp West auch Quartierpläne in verschiedenen anderen Gebieten der Gemeinde, unter anderem für die Bereiche Lengacher in Eyholz, Stockmatte Süd oder des G-Areals Lonza. Letztgenannter Quartierplan fasst die Überlegungen zum nördlich des Bahnhofs gelegenen Quartiers zusammen, welches das vielfrequentierte Eingangstor zu den Visper Industriewerken darstellt. Das Ziel lautet, in diesem Perimeter eine hohe städtebauliche, architektonische und freiräumliche Qualität zu schaffen.

Die Ortschaft Visp stellt gemeinsam mit den weiter östlich gelegenen Gemeinden Brig-Glis und Naters das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum der Oberwalliser Agglomeration dar. Mit über 100 Vereinen und modernen Infrastrukturen in und rund um Visp besteht im Lonza-Städtchen ein abwechslungsreiches Freizeitangebot. Dabei nehmen etwa das Kultur- und Kongresszentrum La Poste oder die vor wenigen Jahren neu erbaute Eissport- und Eventhalle Lonza Arena eine wichtige Rolle ein. Auch weltbekannte Tourismusorte wie Zermatt oder Saas-Fee sind vom Knotenpunkt Visp in Kürze erreichbar.

1.2. Wirtschaftswachstum

Die Geschichte des Städtchens Visp ist stark von ihrer industriellen Entwicklung geprägt. Dank der Niederlassung der Lonza Elektrizitätswerke im Jahr 1909 und dessen industriellen Entwicklungen weist der Ort heute eine überraschend internationale Note auf – die Bevölkerung stammt aus nicht weniger als 75 Nationen. Visp wird die grösste Produktionsstätte für Biotech in Europa und spielt somit eine wichtige Rolle bei der kantonalen Wertschöpfung im Bereich der Pharmaindustrie. Aktuell bestehen allein in Visp rund 11'000 Arbeitsplätze, fast jeder zweite davon bei Lonza.

Mehr als die Hälfte der Arbeitnehmenden sind Zupendlerinnen und pendler, und zwar aus dem ganzen Oberwallis, dem Unterwallis, dem Berner Oberland und aus Norditalien. Besonders seit dem Jahr 2020 wächst die Wirtschaft in der Region überdurchschnittlich. Es lässt sich ein zunehmender Zentralisierungseffekt in die Agglomeration hin feststellen. Die Industrie investierte über 2.5 Mrd. CHF in Werke und Infrastrukturen. Die Gemeinde selbst tritt ebenfalls als Wirtschaftsförderin auf. Sie ist zu 80 Prozent Inhaberin der BioArk AG, die sich für die Förderung von Jungunternehmen und innovativen Projekten einsetzt.

Wie andernorts stellt der Fachkräftemangel auch das Wallis vor grosse Herausforderung. Gerade die heimischen KMU – davon zählt allein Visp rund 700 Unternehmen – sind stark gefordert, das erhöhte Arbeitsvolumen zu bewältigen und zugleich das Personal zu finden und zu halten. In den letzten Jahren sind durch den Wirtschaftsboom zahlreiche Fachkräfte aus dem Ausland zugezogen. Um das Wirtschaftswachstum bestmöglich mitzugestalten und Neuzuzügern ihre Ankunft im Oberwallis zu erleichtern wurde das Dienstleistungsprogramm valais4you aufgelegt. Es ist eine regionale Initiative, bei der Unternehmen, Gemeinden und Kanton am selben Strick ziehen, so auch die Gemeinde Visp und Lonza.

1.3. Regionale Mobilität

In den letzten 15 Jahren hat sich der Ort zu einer kleinen Stadt und einem Wirtschaftszentrum von überregionalem Charakter weiterentwickelt. Damit einhergegangen sind gestiegene Ansprüche an die Mobilität im Grossraum Visp. Einen ersten Anstoss erlebte diese Entwicklung durch die Eröffnung des NEAT-Tunnels Ende 2007 und in der Folge stark gestiegenen Frequenzen am Bahnhof Visp. Als Vollknotenpunkt stellt Visp heute den Ausgangspunkt für Reisende in die Walliser Tourismusdestinationen, zwischen der Deutschschweiz und dem Wallis, aber auch in Richtung Italien dar.

Aktuell ist mit der Autobahn A9 ein weiterer Meilenstein auf der Zielgerade. Nach Fertigstellung der Südumfahrung soll sich ein Grossteil des motorisierten Verkehrs von der Kantonsstrasse auf die Autobahn verlagern und die Verkehrssituation in Visp entlasten. Gemäss Berechnungen wird sich der Verkehr von heute rund 23'000 Fahrzeugen, die sich täglich durch Visp bewegen, auf circa 15'000 reduzieren. Dadurch entstehen neue Optionen für den ÖV und den Langsamverkehr. Letzterer ist auch ein Schwerpunkt der Agglomeration Brig-Visp Naters, die verschiedene Massnahmen in diesem Bereich plant.

2. Vorgehen – Ad-hoc-Atelier

2.1. Hintergrund

Ende August 2022 fand ein Austausch zwischen der kantonalen Dienststelle für Mobilität (DFM) und der Standortleitung der Lonza Visp statt. Dabei wurden Überlegungen zur künftigen Entwicklung am Standort und deren Auswirkungen auf den Verkehr im Oberwallis andiskutiert. Bei diesem Gespräch kamen viele Fragen auf: Der grosse Bedarf an Koordination, neuen Ideen, raschen Lösungen und einer zukunftsgerichteten Mobilität veranlasste die DFM einen informellen Impulsanlass zwischen der Gemeinde Visp, dem Kanton und dem Unternehmen Lonza anzustossen. Und zwar mit dem Ziel, ein gemeinsames Verständnis zu entwickeln, um dann formell einfacher Lösungen finden zu können.

Dieser informelle Austausch wurde am 15. und 16. März 2023 als «Ad-hoc-Atelier zur Zukunftsmobilität Lonza-Visp-Oberwallis» durchgeführt. Bereits zuvor hatten sich die verschiedenen Akteure Gedanken zur Mobilität in Visp gemacht, nicht zuletzt auch um künftige Investitionen besser abschätzen zu können. Lonza beispielsweise liess ein Verkehrskonzept erstellen, während die Gemeinde das Thema im Rahmen des Masterplans bereits seit Jahren bearbeitet. All diese Überlegungen flossen in eine durch das Büro Citec erarbeitete Vision ein, die als wichtige Diskussionsgrundlage des Ateliers beigezogen wurde.

Die Dienststelle für Mobilität regte an, den Austausch in einem fremden Umfeld und über zwei Tage durchzuführen. Eine Arbeitsweise, die sich in der Vergangenheit bereits bewährt hatte, beispielsweise beim Atelier rund um die Thematik der Erschliessung von Zermatt, das im Sommer 2018 erfolgreich in Verbier durchgeführt worden war. Die Wahl fiel aus naheliegenden Gründen auf Solothurn. Einen Ort, in dem die Mobilität bereits mehrfach integriert betrachtet wurde. Und einen Ort mit ähnlichen Voraussetzungen wie Visp: In der Kleinstadt Solothurn standen in der jüngeren Vergangenheit grosse Veränderung

im Raum, z.B. die Ansiedlung des Biogen-Werks oder die Umnutzung des Industrieareals Attisholz.

2.2. Teilnehmende

Für das Atelier luden die beiden Dienststellen für Raumentwicklung und für Mobilität mehrere Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinde Visp, der Lonza (Standort Visp) sowie der ÖV-Betriebe nach Solothurn ein. Die Organisation des Anlasses erfolgte in Absprache zwischen der Gemeinde Visp und den beiden Dienststellen – das Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis stand koordinierend zur Seite.

Folgende Personen nahmen teil:

- Zumstein Adrian, Chef Dienststelle für Raumentwicklung
- Pellisier Vincent, Chef Dienststelle für Mobilität (DFM)
- Karlen Anton, Adjunkt DFM
- Burgener Stefan, DFM Sektion Verkehr
- Duroux Rachel, Chefin Dienststelle des Verwaltungs- und Rechtsdiensts der DMRU
- Furger Niklaus, Gemeindepräsident Visp
- Teyseire Philipp, Gemeinderat Visp, Ressort Bau
- Eggel Deborah, Leitung Planung und Bau Visp
- Cicillini Renzo, Standortleitung, Lonza Visp
- Gallo Giovanni, HR Leiter, Lonza Visp
- Schnyder Mario, Site Support, Lonza Visp
- Gsponer Achim, Project Management, Lonza Visp
- Luggen Stefan, Leiter Betriebszone Postauto
- Truffer Caroline, Key Account Postauto
- Gsponer Egon, Geschäftsleitung MGB
- Nellen Christian, Marktgebietsleiter Oberwallis RegionAlps
- Hosennen Tamar, Geschäftsleiterin Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis (RWO)
- Favre Pierre, Verantwortlicher Agentur Wallis, Citec

2.3. Ablauf

Für das Atelier steckten sich die Teilnehmenden folgende drei Ziele:

1. Die aktuelle Situation ist analysiert. Aufgrund dieser Grundlage werden langfristige, mittelfristige und kurzfristige Massnahmen definiert. Die Vorausunterlagen mit der erarbeiteten Vision von Citec dienen als Diskussionsbasis (Workshop 1)
2. Kurz-, mittel- und langfristige Lösungsansätze für eine integrierte Mobilität in Visp und im Oberwallis sind erarbeitet. Dafür werden eine gemeinsame Vision und Ziele definiert. Der Massnahmenkatalog ist konsolidiert (Workshop 2)
3. Eine effiziente und koordinierte Zusammenführung der Planungen wird vorgenommen, um die Umsetzung rasch angehen zu können. Die Kommunikation ist bestimmt, die Zusammenarbeit für mindestens die beiden nächsten Jahre geklärt. Die Umlandgemeinden sind einbezogen.

Vor Ort erhielten die Teilnehmenden zu Beginn die Möglichkeit, in Ergänzung zu den bereits mit den Vorausunterlagen zugestellten Dokumenten ihre Sicht der Dinge aufzuzeigen und ihre Analysen vorzustellen (Präsentationen siehe Anhang). Während die Lonza ihr Verkehrskonzept präsentierte, ging die Gemeinde auf ihre Entwicklungsplanungen ein. Auch die Planungen der Agglomeration Brig-Visp-Naters, die mit dem Sektorplan Langsamverkehr ebenfalls Massnahmen vorbereitet, wurden einbezogen. Der Kanton seinerseits ging auf seine Vision ein und präsentierte die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie Vorschläge von Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots.

In einem nächsten Block folgte eine zweistündige Sequenz, während der vier namhafte Vertreter die Planungen in der Stadt Solothurn und ihre Erkenntnisse aus diesen Prozessen präsentierten:

- Zemp Stefan, Amt für Raumplanung ARP, Gesamtprojektleiter Agglomerationsprogramm SO
- Stebler Pascal, Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilungsleiter Verkehrsplanung
- Kjell Kolden, Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilungsleiter Öffentlicher Verkehr
- Senn Patrick, Halter AG, Entwicklungen, Projektleiter Attisholz

Die Inputs der vier Referenten flossen unmittelbar in die Diskussionen des Ateliers ein (Präsentationen siehe Anhang). Beim anschliessenden Nachtessen wurde der Austausch fortgeführt – verschiedene Denkanstösse sind dabei thematisiert worden.

Am zweiten Tag stand die Vorstellung der durch das Fachbüro Citec auf Grundlage der Vorausunterlagen erstellten Analyse auf dem Programm. Dabei handelt es sich um eine multimodale Vision mit drei Strategien und Massnahmenpaketen in den Bereichen Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr. Die entsprechenden Massnahmenpakete wurden in gemischten Gruppen mit mindestens je einem Vertreter, einer Vertreterin jeder Interessenspartei besprochen, angepasst, ergänzt und die Erkenntnisse anschliessend in der Gesamtgruppe diskutiert. Es gilt nun, die besprochenen Ideen über das Atelier hinaus zu prüfen, zu verankern und zu verändern.

3. Mobilität in Visp

3.1. Verkehrskonzept Lonza

Lonza hat für sein Visper Werk ein eigenes Verkehrskonzept erarbeitet. Darin wird das Wirtschaftswachstum als Game Changer gedeutet. Es sei kurzfristig mit einem anhaltenden Wachstum zu rechnen – bis mindestens 2026, lautet die Prognose. Mit der Veränderung der demografischen und kulturellen Zusammensetzung der Belegschaft durch junge Talente aus aller Welt verändert sich laut Lonza auch das Mobilitätsverhalten. 71 Prozent pendeln bereits heute aus den Agglomerationszentren ins Werk. Man geht davon aus, dass die Veränderung des Mobilitätsverhaltens eine Reduktion der benötigten Parkplatzkapazität mit sich bringen wird. Lonza macht sich deshalb für eine Verbesserung des ÖV-Angebots im Oberwallis und bessere Bedingungen für den Langsamverkehr im Raum Visp stark.

3.2. Planungen der Gemeinden

Die Gemeinde Visp hat im Rahmen ihres Masterplans und der Quartierplanungen seit 2015 anhand verschiedener Studien Ziele im Bereich des Verkehrs definiert. Dabei gilt es eine Reihe von Regeln und Gesetzen zu erfüllen. Die Ziele beinhalten eine Reduzierung des motorisierten Quell- und Zielverkehrs, eine Umleitung des Schwerverkehr- und Durchgangsverkehrs. Die stetige Anpassung des Parkplatzkonzepts und aktuell die knappen Parkplatzkapazitäten im Ort sind ebenfalls Thema. Ein besonderes Augenmerk gilt der Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Velo- und Langsamverkehrs. Diesem Thema widmen sich auch die umliegenden Gemeinden, die im Rahmen des Sektorplans der Agglomeration Brig-Visp-Naters verschiedene Massnahmen erarbeiten.

3.3. Massnahmen der Agglomeration

Die Agglomeration Brig-Visp-Naters orientiert sich bei ihren Planungen an der Agglomerationspolitik des Bundes. Diese will die Koordination von Siedlung und Verkehr, die durch wachsende Siedlungsflächen und die fortschreitende Mobilität erschwert wird, optimieren. Konkret erarbeitet die Oberwalliser Agglomeration aktuell einen Sektorplan Langsamverkehr (LV). Gemeinsam mit der kantonalen Dienststelle für Mobilität wird ein Sachplan für den Langsamverkehr als Basis für die Umsetzung eines attraktiven und gut gebauten Netzes erstellt. Der Fokus liegt beim Alltags-Veloverkehr in der Talebene und den unteren Hanglagen. Übergeordnet werden die Themen in Siedlung, Verkehr und Landschaft ausserdem im interkommunalen Richtplan aufgearbeitet. Dort fliessen die Planungen in Visp ebenfalls ein. Ein weiteres Projekt dreht sich um den Parkraum in den Mitgliedsgemeinden. Im Rahmen einer Analyse soll dieser untersucht werden.

3.4. Laufende Arbeiten des Kantons

Auch die Dienststelle für Mobilität hat den Standort Visp und die umliegenden Gemeinden von mehreren Seiten her beleuchtet. Wie Analysen zeigen, wohnen heute rund 50 Prozent der Lonza-Mitarbeitenden in Visp, Brig-Glis oder Naters. Die Verteilung pendelnder Arbeitskräfte im Oberwallis zieht eine entsprechende Nachfrage nach ÖV-Angeboten nach sich. Aktuell sind allein in Visp verschiedene konkrete Projekte am Laufen oder in Planung, beispielsweise die Ortsdurchfahrt Visp T9 oder im Bahnbereich die Verlegung des 10. Gleises. Der Kanton verfolgt verschiedenste strategische Überlegungen. Dazu zählen die Einführung eines Mobilitätsplans für Gemeinden und Unternehmen sowie einer Parkraumpolitik oder von Anreizmassnahmen für den ÖV- und den Langsamverkehr.

3.5. Handlungsbedarf

Die Mobilität in der wachsenden Gemeinde stösst an ihre Grenzen. Galt das Auto bislang als primäres Mobilitätsmittel, wird künftig die intermodale Mobilität (Fuss-Velo-ÖV) in den Fokus rücken. Um das hohe Verkehrsaufkommen weiterhin flüssig bewältigen zu können, gilt es, die Qualität der Verkehrsführung zu heben und den überregionalen Knotenpunkt den neuen städtischen Anforderungen anzupassen. Die heute prognostizierte zunehmende Verlagerung vom Auto zu Velo oder ÖV muss bei diesen Planungen auf allen Stufen von Kanton über die Gemeinde bis hin zum Privatunternehmen Rechnung getragen werden. Dabei können verschiedene Synergien genutzt und ein gemeinsames Handeln aufgegleist werden.

4. Vision Visp

Mit der durch das Fachbüro Citec erarbeiteten Mobilitätsvision für Visp werden der öffentliche Verkehr, der motorisierte Individualverkehr und der Langsamverkehr koordiniert geplant (Vision und Strategien siehe Anhang). Im Strassenbereich soll eine bewusste Netzhierarchie umgesetzt werden, was Einfluss auf die Strassengestaltung und die Verkehrsführung hat. Die Hauptachsen werden in der vorliegenden Vision gestärkt und die Durchlässigkeit reduziert. Wo weniger Verkehr herrschen soll, wird das Tempo bewusst reduziert. Eine Folge davon ist, dass Strassenräume umgestaltet werden können, um attraktiver für Velos und Fussgänger zu wirken. Gleichzeitig wird der ÖV gestärkt. Die Devise lautet: Mehr ÖV und Langsamverkehr und nur wo nötig Autos.

5. Massnahmen

Die multimodale Vision beschränkt sich nicht auf die strategische Ebene. Auch ein Katalog mit konkreten Massnahmen wurde erarbeitet – er diene am durchgeführten Atelier als Diskussionsgrundlage. Die enthaltenen Massnahmen umfassen die drei Kategorien motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr (LV). Auch einige multimodale Massnahmen und konkret im Zuständigkeitsbereich der Lonza liegende Massnahmen sind enthalten. Der Katalog wurde von den Atelierteilnehmenden nach Priorität und Zeithorizont analysiert. Im Folgenden sind die am Atelier besprochenen und konsolidierten Massnahmen der verschiedenen Kategorien aufgelistet (detaillierte Liste siehe Anhang):

5.1. Öffentlicher Verkehr [ÖV]

- ÖV.1 Bahnhof Visp Unterführung Ost (Visp)
- ÖV.2 Neuer Bahnhof Lalden (RER Wallis)
- ÖV.3 Urbane Busverbindungen (Kadenz von 15 Min);
 BHNS oder Tram
- ÖV.4 Verbesserung der Busprogression
 (Sektionen und/oder an Hauptkreuzungen)
- ÖV.5 Infrastruktur zu Bus-Priorisierung
- ÖV.6 Einzugsgebiet LV der wichtigsten Bushaltestellen
- ÖV.7 Neugestaltung Bushaltestellen nach BehiG
- ÖV.8 Erhöhung der Anzahl Kurspaare
 (Meistbenutzte Buslinien TRV)
- ÖV.9 Erweiterung Fahrplan
 (Buslinien TRV, die von Lonza-Arbeitern benutzt werden)
- ÖV.10 Umleitung Bus 12.511
- ÖV.11 Erhöhung Kapazität Zug / Regionalzug

5.2. Langsamverkehr [LV]

LV.1	Kantonales Velonetz
LV.2	Fuss-Bahn Visp Nord an der Kleegärterstr und/oder RC20
LV.3	LV-Verbindung Visp West - Lonza, inkl. Vispa Brücke (Visp)
LV.4.1	Fussgängerquerungen der KS20
LV.4.2	Fussgängerüberquerung T9
LV.5	Verbesserung der Infrastruktur für den Langsamverkehr auf der Laldnerbrücke
LV.6	Strategie für Fahrrad-Ladestationen
LV.7	Velozugang zu Lonza im Norden (DSM-Areal) und Süden (Unterführung Schienen)
LV.8.1	Überarbeitung der Parking-Politik Velo mit öffentlichen Mitteln
LV.8.2	Überarbeitung der Parking-Politik Velo mit privaten Mitteln
LV.9	Bikesharing

5.3. Motorisierter Individualverkehr [MIV]

MIV.1.1	T9: Aufwertung des Strassenraumes
MIV.1.2	T9: Verkehrsmanagement
MIV.1.3	T9: Überarbeitung der Strassenbreite
MIV.1.4	T9: Geschwindigkeitsbeschränkung
MIV.2	Aufwertung Terbinerstr.
MIV.3.1	Kleegärtenstr.: Aufwertung des Strassenraumes
MIV.3.2	Kleegärtenstr.: Überarbeitung der Strassenbreite
MIV.4.1	KS20: Aufwertung des Strassenraumes
MIV.4.2	KS20: Geschwindigkeitsbeschränkung
MIV.5	Verkehrsunterbruch Brückenweg (Bahnhofplatz Süd)

-
- MIV.6 Strategie für Auto-Ladestationen
(mit öffentlichen/privaten Mitteln)
 - MIV.7 Neudefinierung von Kreuzungen
(T9 und Bahnhofplatz Visp)
 - MIV.8 Zutrittskontrollen (an Hauptzugängen)
 - MIV.9.1 Überarbeitung der Parking-Politik
mit öffentlichen Mitteln
 - MIV.9.2 Überarbeitung der Parking-Politik mit privaten Mitteln
 - MIV.10 KS10: Aufwertung des Strassenraums

5.4. Weitere Massnahmen

Multimodale Massnahmen

- M.1 Konzept P+R und/oder P+Velo, P+Rail
(Bahnhof Eyholz, Visp Nord-West)
- M.2 Aufwertung Bahnhofplatz Nord

Lonza-Massnahmen

- L.1 Abstellplätze Fahrrad (privat Lonza)
- L.2 Mobilitätsplan Lonza
- L.3 Interner Shuttlebus

6. Zeitlicher Horizont

Für das weitere Vorgehen wurde von den am Atelier beteiligten Akteuren vereinbart, die Abklärungen und Studien direkt anzugehen. Die Dienststelle für Mobilität (DFM) ist zuständig für die Federführung bei der Verbesserung des ÖV-Angebots und der Koordination mit den Mobilitätsmassnahmen der Lonza. Zudem ist sie verantwortlich für Abklärungen hinsichtlich Strassenumgestaltungen (MIV).

Für die rasche und koordinierte Umsetzung der Massnahmen soll überdies eine gemeinsame Projektstruktur erstellt werden. Das Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis (RWO) kümmert sich in diesem Zusammenhang um die Erarbeitung eines Entwurfs. Die Begleitkommunikation wird von der Gemeinde Visp unter der Leitung von Niklaus Furger koordiniert. Für eine erste Nachbesprechung des Ateliers wurde unter den Beteiligten ein Termin am 1. Mai in Visp vereinbart.

Die konkreten Massnahmen der verschiedenen Kategorien sind in der Übersichtliste nach ihrer Notwendigkeit und ihrem Zeithorizont eingestuft (siehe Anhang). Kurzfristige Massnahmen sollen bis Ende Jahr umgesetzt, die mittelfristigen Projektideen in den nächsten drei Jahren realisiert werden. Bei den längerfristigen Massnahmen ist ein Zeithorizont von 10 bis 15 Jahren eingeplant.

7. Anhänge

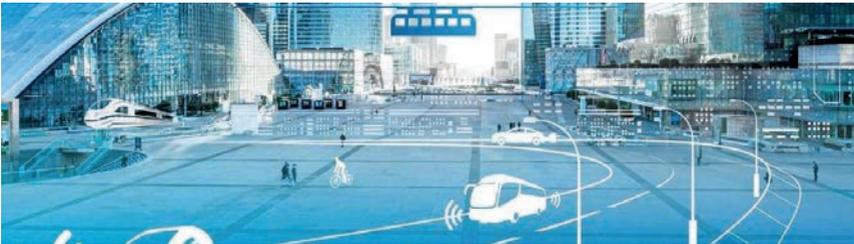
Enabling a Healthier World

LONZA

Lonza Entwicklung - Mobilitätsmassnahmen

Atelier Zukunftsmobilität Visp-Agglo

Business Use Only



Lonza Entwicklung - Mobilitätsmassnahmen

Atelier Zukunftsmobilität Visp-Agglo

LONZA

Lonza Visp einst (1930)



Lonza in der Peripherie
«Kein» motorisierter Individualverkehr
Regionale, überschaubare Belegschaft

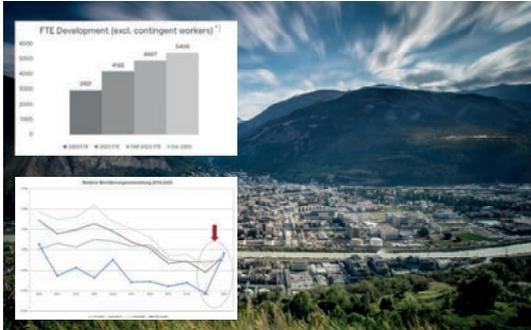
Lonza Visp heute (2023)



Lonza inmitten des Ballungszentrums Visp
Hoher Pendleranteil motorisierter Individualverkehr
Internationale, massiv gewachsene Belegschaft

Business Use Only

2/28



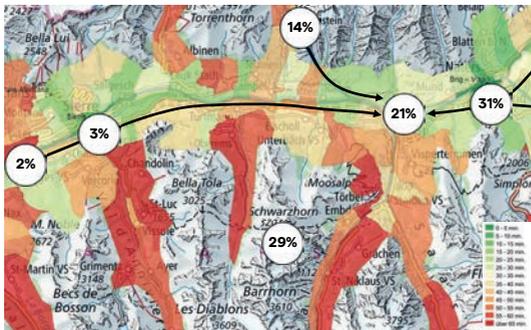
¹ Jan 2023; 6721 FTE (incl. Contingent workers)

Business Use Only

3/28

Wachstum als Game Changer

- Signifikanter Anstieg an Mitarbeiter aufgrund der Wachstumsprojekte in der jüngsten Vergangenheit
- Weiteres anhaltendes Wachstum erwartet mindestens 2026
- Veränderung der demografischen und kulturellen Zusammensetzung der Belegschaft durch Anwerbung junger Talente weltweit
- Veränderung des Mobilitätsverhaltens der neuen Generation (Millennials & Post-Millennials)
- Paralleles, überproportionales Wachstum der Oberwalliser Bevölkerung



Business Use Only

4/28

Herkunftsorte der Pendler (2022)

- 71 % der Beschäftigten pendeln aus Agglomerationszentren mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr
- 29 % der Arbeitnehmer leben in Randregionen mit einem weniger attraktiven öffentlichen Verkehrsangebot
- Der Trend, dass neue Arbeitnehmer in städtischen Ballungszentren wohnen, wird zunehmen
- 37% der Mitarbeitenden besitzen ein Streckenabonnement

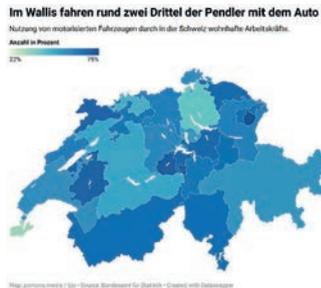
Das Wachstum des Lonza-Standorts ist eine Ursache für die Mobilitätsbeschränkungen...



Business Use Only

5/28

...aber ein Umdenken bei den Pendlern generell ist gefordert



Business Use Only

6/28

Verbesserung der Mobilität erhöht die Wettbewerbsfähigkeit des Lonza-Standorts Visp



Business Use Only

7/23

Strategische Mobilitätsziele am Standort Lonza Visp

Schneller		Sauberer		Sicherer	
<3min Transferzeit innerhalb des Werks	<3min Zugang zu öffentlichen Verkehrsmittel	>1.0 Millionen km/Jahr mit gemeinsam genutzter e- Mobilität	>80% der Beschäftigten nutzen öffentliche Verkehrsmittel	100% der Verkehrswege im Werk signalisiert	70% Reduzierung des durch Lonza verursachten Verkehrs
<3min Zugang zur Autobahn	<15min Fahrtzeit, um Lonza mit ÖV zu erreichen	50% Weniger Parkplätze	>2'000 Tonnen CO2- Reduktion/Jahr	0 Verkehrs- unfälle im Werk	0min Zugang zum Langsam- verkehr

Business Use Only

8/23

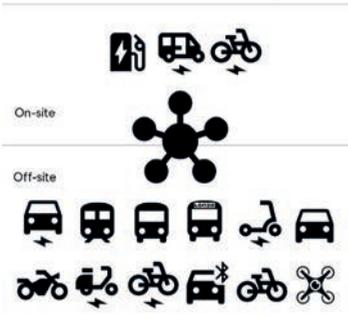
6 Schwerpunktthemen zur Verbesserung von Mobilitätslösungen

Schneller		Sauberer		Sicherer	
1	Bau von <u>Mobility Hubs</u> zur Förderung von Mikro-Mobilitätslösungen	3	Subventionierung des <u>öffentlichen Verkehrs</u> zur Änderung des	5	Stringentere <u>Parkraumbewirtschaftung</u> , um das Verkehrsaufkommen zu verringern
2	Erweiterung der <u>Mobilitäts-App</u> , um die Multimodalität zu erhöhen	4	Ausbau der <u>E-Mobilitätsflotte</u> , um die gemeinsam genutzte Mobilität zu erhöhen	6	Optimierung des <u>Verkehrslaitsystems</u> zur Vermeidung von Zwischenfällen vor Ort

Business Use Only

9/28

Fokus Thema 1: Nahtlose Verbindung der Mobility Hubs innerhalb und ausserhalb des Werks



Business Use Only

10/28

Fokus Thema 2: Eine vollständig integrierte Mobilitäts-App

Multimodaler Ansatz ideal für Lonza-Mitarbeitende:
 Die Verteilung der Wohnorte der Lonza-Mitarbeitenden zeigt, dass es sinnvoll ist, **Mikromobilitätslösungen** mit Lösungen des öffentlichen Verkehrs zu ergänzen.



Integration des öffentlichen Verkehrs: Die Incentivierung des öffentlichen Verkehrs führt zu Kosteneinsparungen von ca. 30 % (durch Bezahlung nur für die Nutzung durch **Pay-per-Trip-Funktion**). Zeitersparnis (Optimierung der Fahrt) und ermöglicht eine klare Nachhaltigkeitsberichterstattung (Leistungskontrolle).



Business Use Only 11/28

Fokus Thema 3: Subventionierung des öffentlichen Verkehrs

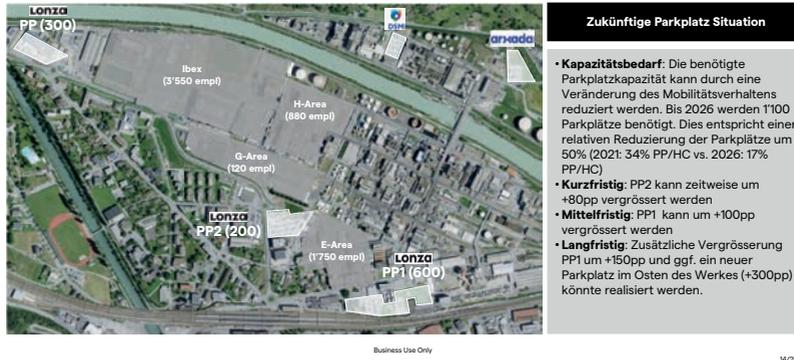
HEUTE	ZUKUNFT
<div style="text-align: center;">  </div> <p>Subventionierter ÖV (Streckenabus / GA)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 75% der Kosten von der Lonza AG getragen • Kosten 2020 1.2m CHF • 2021 1.9m CHF • 2023 3.7m CHF (Budget) <p>Zusätzliche Finanzierung Transport Schichtmitarbeiter 0.61m CHF/a</p> <ul style="list-style-type: none"> • PostAuto Schweiz AG: 550'000.- • Regionalps: 75'000.- • Andere (Seilbahnen): 25'800.- 	<div style="text-align: center;">  </div> <p>Mobilitäts-Bonus, Pay-per-use</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitäts-Bonus z.B. 500.- CHF pro MA/a • Kein fester Abonnementbetrag • Der Wechsel zum pay-per-trip Modell bringt mögliche Ersparnisse (<30%) • Einfaches digitales Ticketing System, welches Zeit und internen Aufwand erspart • Nur effektive Pendelkosten werden verrechnet <p>Zusätzliche Finanzierung Transport Schichtmitarbeiter 0.61m CHF/a</p>

Business Use Only 12/28

Fokus Thema 4: Ausbau der E-Mobilitätsflotte



Fokus Thema 5: Stringentes Parkplatzmanagement



Fokus Thema 6: Optimierung Verkehrssituation im Werk



Measures to increase safety in mobility

- Creation of so-called Safe Zones (PSA exempted) for the flow of people
- Reduction of traffic volume per road by shifting traffic to all roads
- Reduction of two-way traffic through the creation of one-way traffic
- Increasing the markings and signage of people and traffic axes
- Monitoring sensitive axes by means of camera surveillance systems
- Installation of traffic light systems at important shunting axes and for traffic management during events
- Improvement of the traffic guidance system for suppliers
- Expert support of SBIS (Schweizerisches Büro für integrale Sicherheit)

Business Use Only

15/23

Welche Resultate erwarten wir?

- **Klare Verpflichtung den öffentlichen Verkehr zu verbessern**
 - Erhöhung der Frequenz des ÖV's zu den Agglomerationen (<15 min Taktzeit)
 - Erhöhung des ÖV Angebots ausserhalb der Agglomerationen für Verbindungen ausserhalb der Hauptverkehrszeiten
 - Einbindung einer zusätzlichen Bushaltestelle am Eingang Lonza Nord-West in das öffentliche Verkehrsnetz
- **Klare Verpflichtung den nicht-motorisierten Individualverkehr zu verbessern**
 - Verbesserung des Langsamverkehrsnetzes von/nach/in Visp (Radschnellweg und Langsamverkehrsweg zwischen Visp-Brig-Naters und sogar Verlängerung nach Raron, Gampel-Steg)
 - Trennung von motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr von/nach/in Visp (Ausbau der Hauptstrasse zwischen Visp-Brig-Naters, Reduktion der Staus in Visp, Vermeidung von Strassenkreuzungen in Visp usw.)
 - zusätzliche E-Bike-Parkplätze am Bahnhof Visp bauen, um die gemeinsame Nutzung von E-Mobilität und multimodale Mobilität zu ermöglichen
- **Klares Bekenntnis zur Förderung der Änderung des Mobilitätsverhaltens** (Slow-up-Events, Visualisierung des Nachhaltigkeitsbeitrags, Lonza könnte als Vorzeigeejekt genutzt werden)

Business Use Only

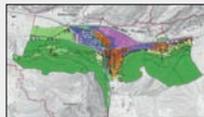
16/23

Zielsetzung Gemeinde «Städtebau»

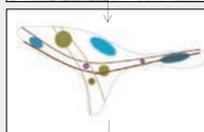
Ziele

- Nachhaltiger Umgang mit Bauland
- Innenverdichtung Wohnen im Zentrum
- Innenverdichtung Dienstleistung im Zentrum
- Aktivierung Brachen, welche Bauland sind, jedoch noch nicht oder ungenügend erschlossen
- Weiterentwicklung Wirtschafts- und Arbeitszonen
- Ausbau bestehender Bauzonen für Fachbereiche Wirtschaft, Industrie
- Aufbau Bauzonen für Forschung, Entwicklung und Bildung
- Förderung Nachhaltigkeit
- Förderung Meilensteine Energie

MASTERPLAN Innenverdichtung ab 2015



ZONENNUTZUNGSPLANUNG ZNP/BZR



MASTERPLAN

Hochhausstudie (2014)



Konzept öff. Räume (2014)



Leitbild Bahnhof Nord (2015)



Diverse Verkehrsstudien (2014, ...)



Eidgenössisches
Raumplanungsgesetz

Kantonaler
Richtplan

Interkommunaler
Richtplan

Kommunaler
Richtplan

ISOS

Verkehr/ LV

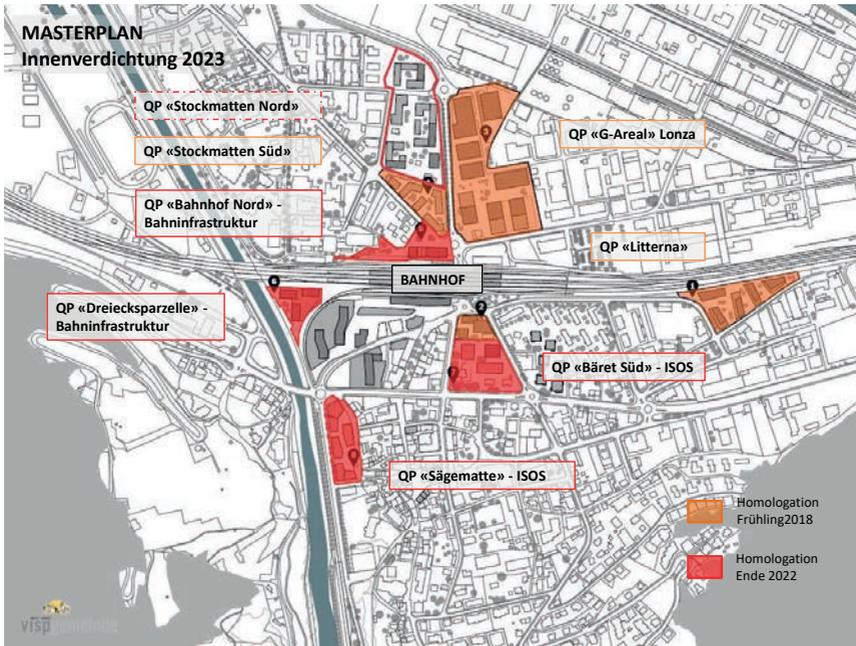
Lärm

etc.

Störfallverordnung

Naturgefahren

MASTERPLAN Innenverdichtung 2023



Quartierplanungen homologiert



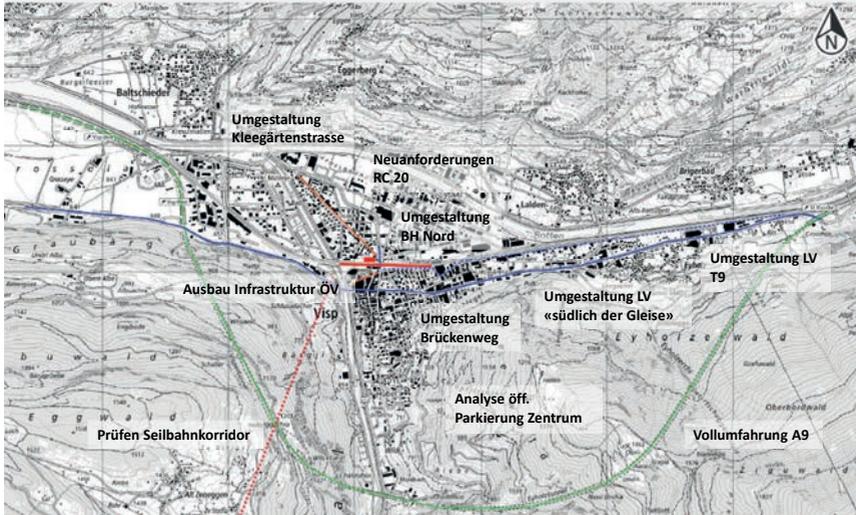
Verkehrsplanungen

Zielsetzung Gemeinde «Verkehr»

Ziele

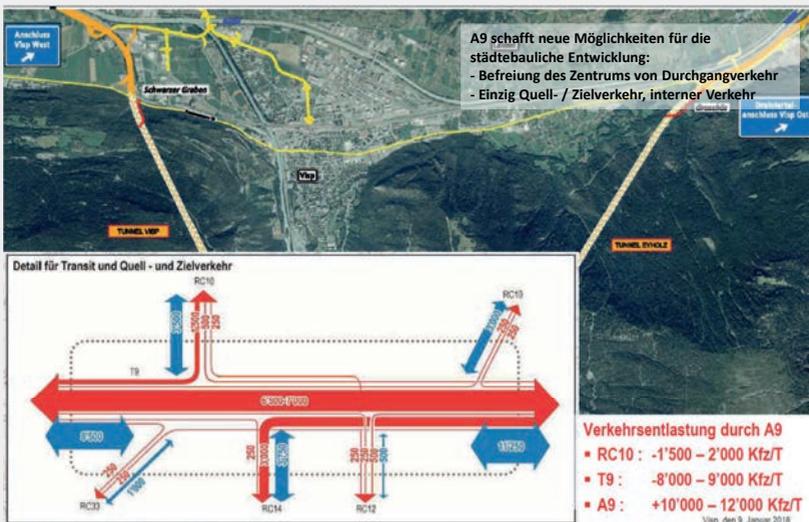
- Reduzieren motorisierter Quell- / Zielverkehr
- Umleitung motorisierter Durchgangsverkehr
- Umleitung Schwerverkehr
- Förderung öffentlicher Verkehr
- Förderung Veloverkehr / Langsamverkehr
als Pendler- und Freizeitverkehr
- Förderung Nachhaltigkeit
- Förderung Meilensteine Energie

Projekte zum Erreichen der Ziele



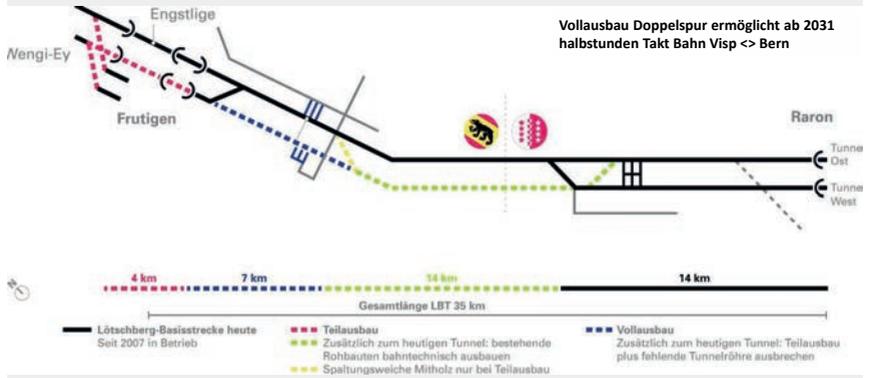
Fokus Autobahn

A9



Fokus Bahnhof SBB

Doppelspur NEAT



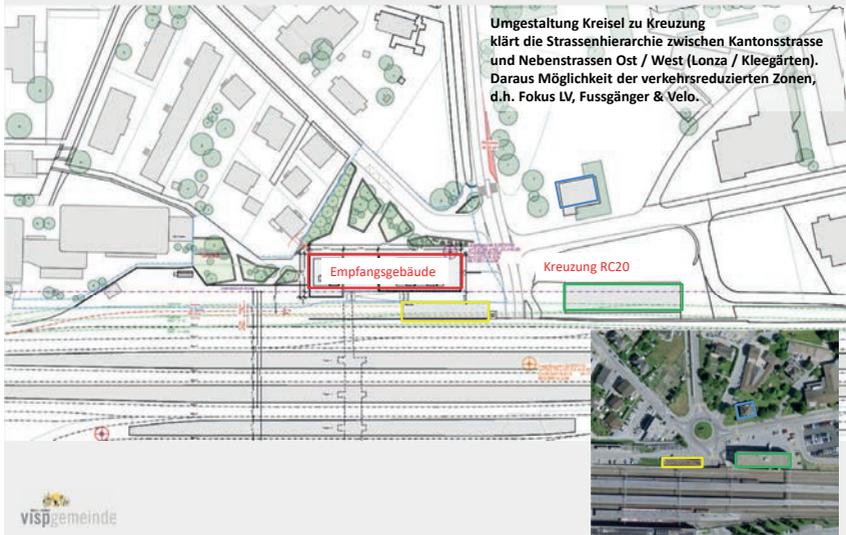
Fokus Bahnhof Nord

RC 20 <-> Bahnhofplatz <-> Lonza Platz



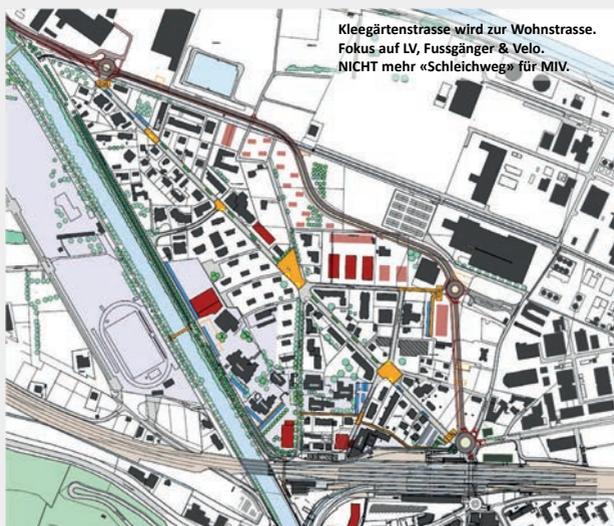
Fokus Bahnhof Nord

Bahnhofplatz



Fokus Bahnhof Nord

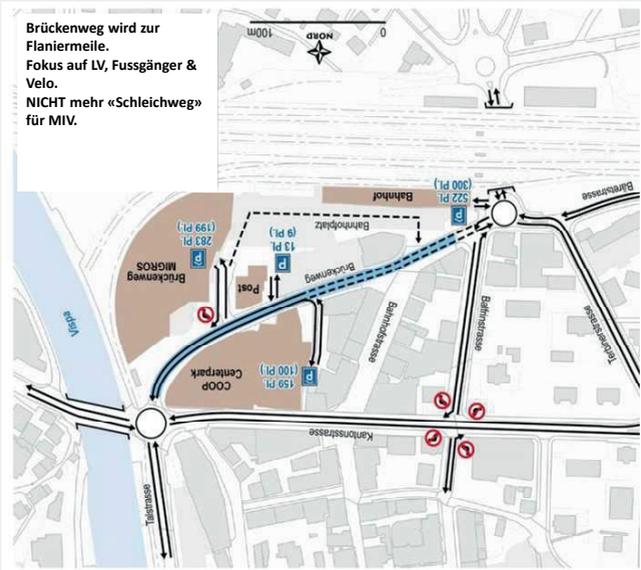
Kleegärtenstrasse Umgestaltung, 30er Zone, Weber Brönimann



Fokus Bahnhof Süd

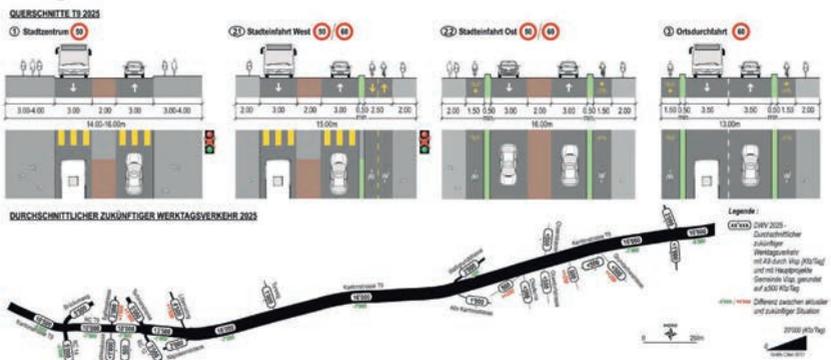
Brückenweg 20er Zone & Teilspernung

Brückenweg wird zur Flaniermeile.
Fokus auf LV, Fußgänger & Velo.
NICHT mehr «Schleiweg» für MIV.



Fokus T9

Grundlagenbericht Wettbewerb LV 2017



Verkehrsreduktion auf T9 schafft Raum für Reduktion Infrastruktur motorisierter Verkehr und Förderung LV (Flächenumverteilung)

Fokus T9

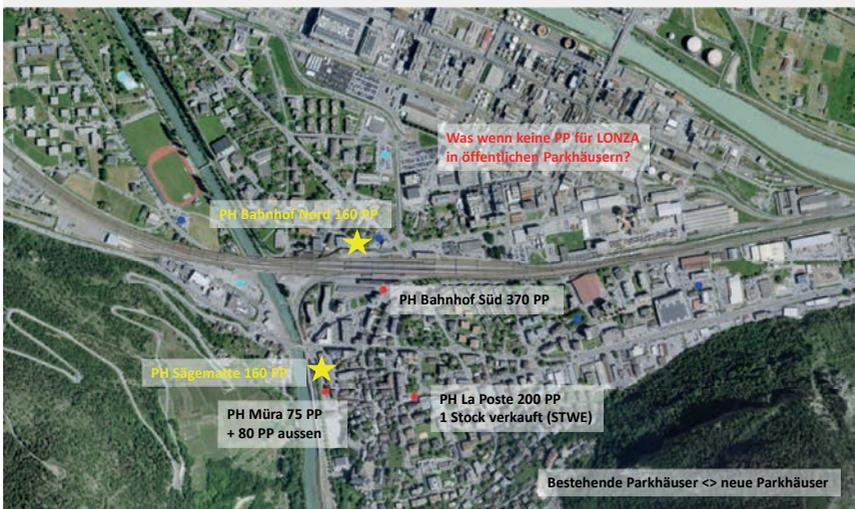
Wettbewerb LV 2015, Westpol



Expresstrecke für Velo Pendler auf T9
Veloweg für Familie und Freizeit entlang der
Gleise Süd (Weiterführung Idee der roten Meile)

Fokus Parkplätze

öffentliche Parkhäuser im Zentrum



Künftige Herausforderungen aus Sicht Gemeinde



Make it possible ☺

Zeitplan & Vorgehen



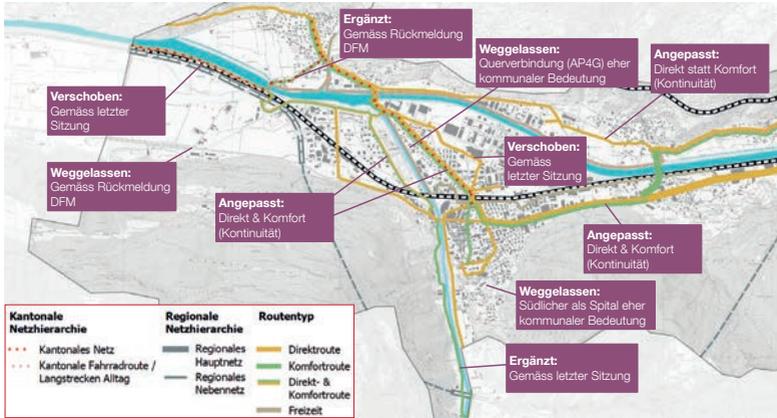
Sitzungen der Arbeitsgruppe

- **Startsitzung** – 27.06.2022
- **Fokus Schritte 1&2** – 27.09.2022
 - Ist-Zustand
 - Ausblick in die Zukunft
 - Potentialermittlung
- **Fokus Schritt 3** – 21.11.2022
 - Konkretisierung Routennetz
 - Definition von Standards
- **Fokus Schritt 4** – 21.02.2023
 - Massnahmenplan und -katalog
 - Etappierung
- **Reservesitzung** – 13.03.2023

Fazit Analyse

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Günstige Topographie ■ Kurze Wege in der Agglomeration ■ Viele Wege innerhalb der Agglomeration ■ Rote Meile und Rhone-Route ■ Attraktive ÖV-Drehscheiben (Bahnhöfe Brig und Visp) ■ Veloverkehr im Mittelpunkt der Agglomerationsstrategie 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Starke Zäsuren mit wenigen Querungsmöglichkeiten ■ Wenige Alternativen zu den stark belasteten MIV-Achsen (teilweise mit hohen Tempi und teilweise zu schmal) ■ Starke Auto-Affinität der Bevölkerung ■ Ungenügende Veloparkierung (Qualität, Quantität) ■ Mangelhaftes Velonetz: <ul style="list-style-type: none"> • Wenig Infrastruktur • Fehlende Durchgängigkeit • Unzureichende Wegweisung • Konfliktpotenzial mit Fussverkehr
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ■ Steigende Velo-Affinität mit der Zuwanderung ■ Wunschlinienstruktur (radial zu den Bahnhöfen Brig und Visp, Konvergenz auf Ost-West-Achse) ■ Entwicklung E-Bikes ■ Inbetriebnahme von A9-Abschnitten -> Entlastung T9 ■ Verdichtung der Agglomeration (AP und EW) ■ Geplante Infrastrukturmassnahmen (AP4G, R3, usw.) ■ Velofördernde Arbeitgeber (Lonza und Spital) mit temporären Einschränkungen der Auto-Parkplätze während den Bauphasen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mangelnde Anreize für eine Verlagerung aus dem MIV (z.B. Verteuerung der Parkplatzmöglichkeiten) ■ Fehlende politische Wille für gute Velo-Infrastruktur, wegen den negativen Auswirkungen auf dem MIV ■ Geplante Infrastrukturverbesserungen kommen zu spät (Prio. B/C oder schwierige Umsetzung) ■ Verlängerung der Pendlerwege mit dem demografischen Wachstum ■ Veloverkehrs nur als Teil des Langsamverkehrs und nicht als eigenständiges Verkehrsmittel ■ Velos nicht mehr als besonders umweltfreundlich wahrgenommen ggü. elektrischen Autos

Velonetz Alltag Visp – Baltschieder



Mobilität Region Visp

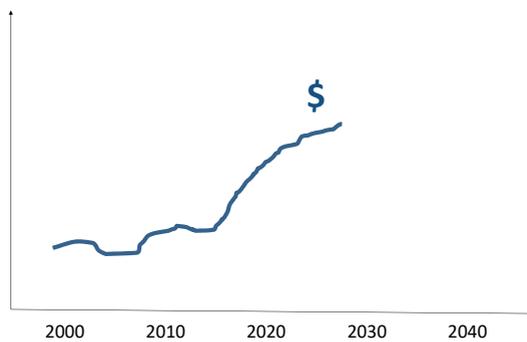
Contexte général



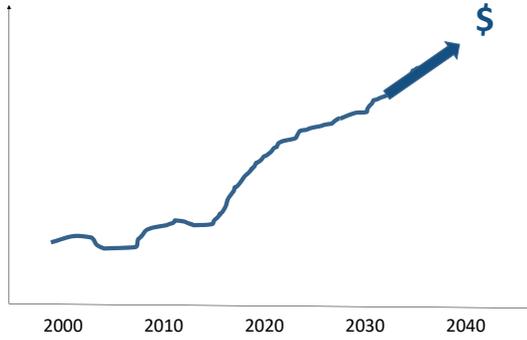
15. März 2023



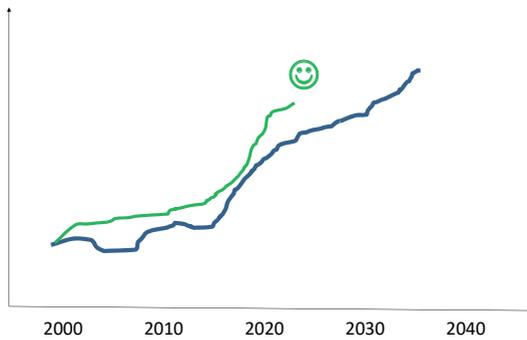
Richesse



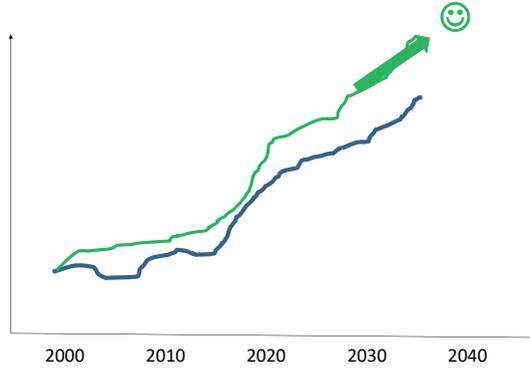
Richesse



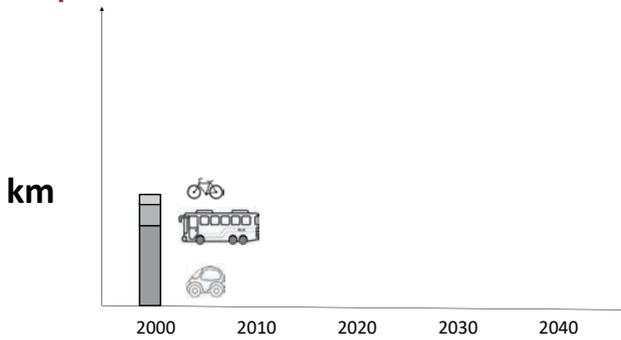
Collabotateurs.trices



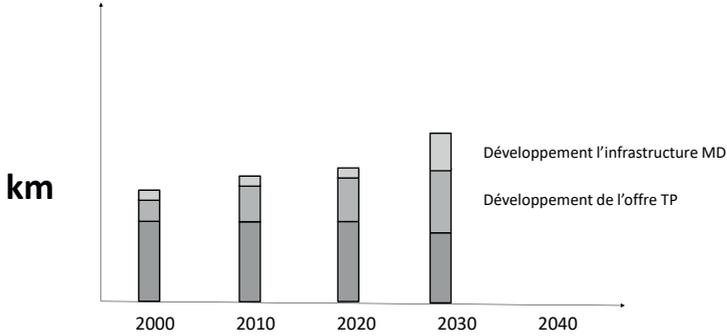
Collabotateurs.trices



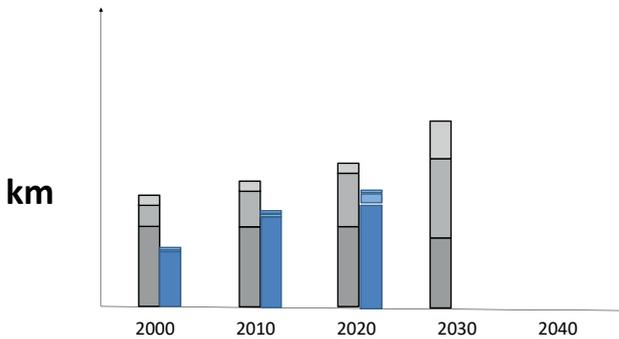
Kilomètres parcourus Capacité



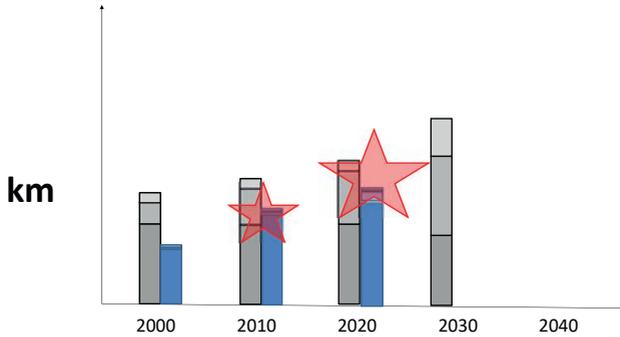
Kilomètres parcourus Capacité



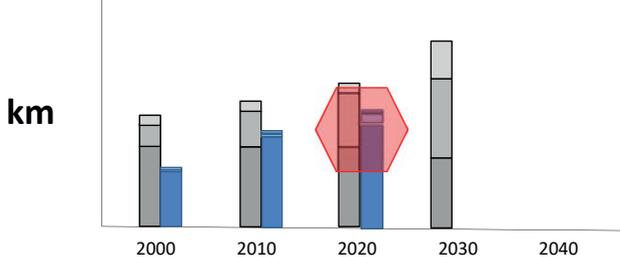
Kilomètres parcourus Demande



Kilomètres parcourus Problème (bouchons)



Kilomètres parcourus Comment assurer une meilleure répartition entre les modes de transports pour exploiter les capacités existantes ?



Splitting multimodal

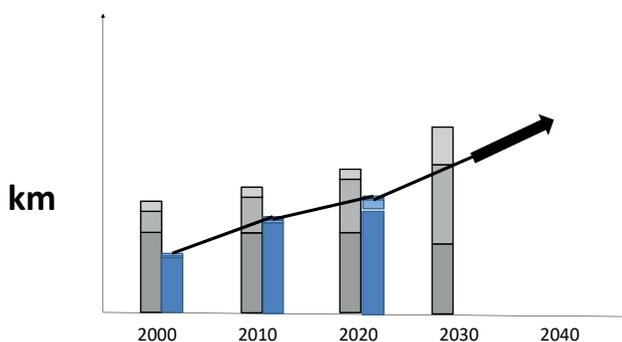
Les solutions à envisager

- Interdire le stationnement à Viège des habitants des communes ayant une bonne desserte TP (i.e. Brig)
- Développer l'offre de Bus urbain entre Brig et Viège (avec la question du financemnet, la ville de Brig ne sera pas forcément intéressée)
- Améliorer les infrastructures de mobilité douce
- Supprimer des places de parc sur territoire public (canton et commune)

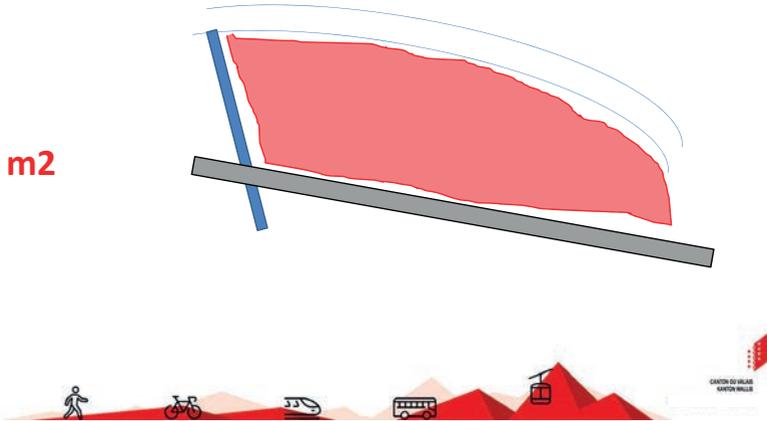
• ...



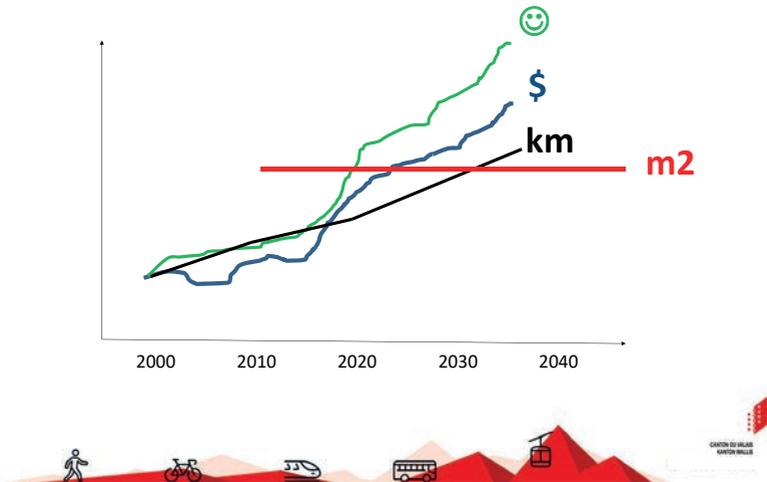
Kilomètres parcourus



Des limites physiques

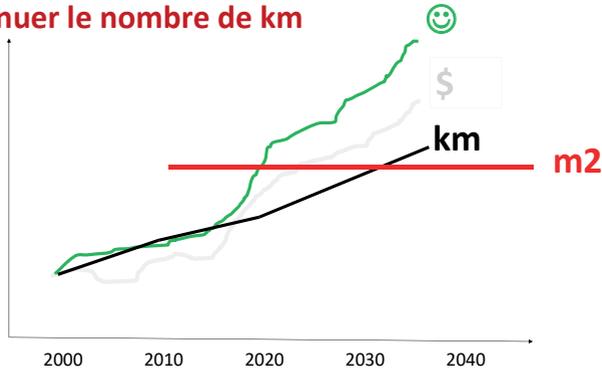


Des limites physiques !!!



Les solutions à envisager

Diminuer le nombre de km



Les solutions à étudier

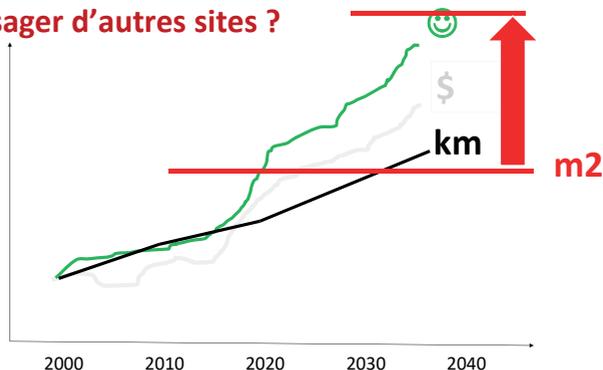
Diminuer le nombre de km

- Rapprocher les collaborateurs de Viège (i.e. investir dans des logements dans la région)
- Développer des co-working proche d'une gare (satellites dans d'autres communes), i.e. Leuk, Sion, St-Maurice
- ...



Les solutions à envisager

Envisager d'autres sites ?



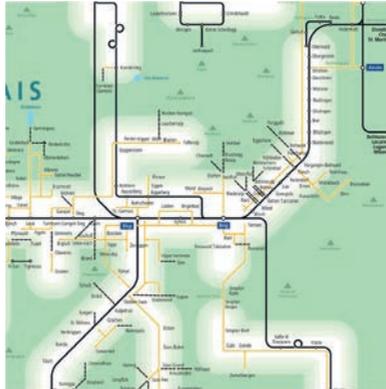
Les solutions à étudier

Envisager d'autres sites :

- Communes voisines de Visp
- St-Maurice (plus attractif pour attirer des collaborateurs du Valais romand et de l'arc lémanique, espace de coworking cantonal en cours de développement, réserve de m2 importante disponible proche de la gare...)
- Singapour...

Kontext

ÖV-Netzplan Oberwallis



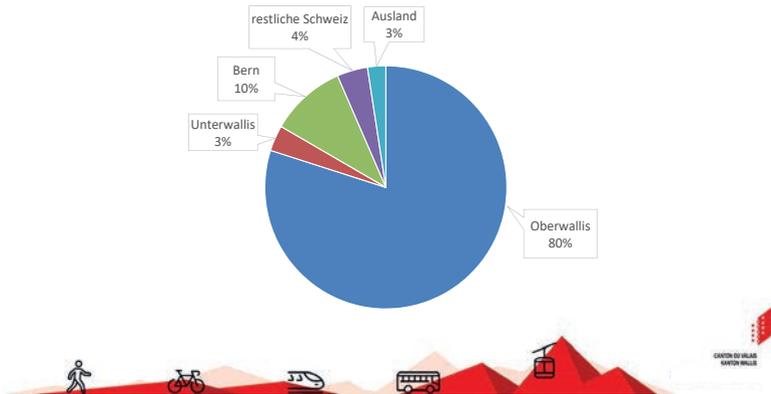
Durchgeführte Analysen

Auf der Grundlage der von der Lonza und den Transportunternehmen übermittelten Daten:

- Analyse des aktuellen ÖV-Angebots und nach Herkunft der Mitarbeitenden
 - Orte mit mindestens 10 Mitarbeitenden
 - Mitarbeiter mit einem ÖV-Abo
 - Dichte des aktuellen Angebots
 - Fahrzeit
- Analyse der Busbesetzung
 - Kapazitätszustand



Durchgeführte Analysen Herkunft der Lonza-Mitarbeiter



Durchgeführte Analysen: Herkunft der Lonza-Mitarbeiter

- Mehr als 50% der Lonza-Mitarbeiter wohnen in Visp, Brig-Glis und Naters
- Geografische Verteilung von 78% der Oberwalliser Lonza-Mitarbeiter:



Durchgeführte Analysen Qualität des ÖV-Angebots



Durchgeführte Analysen Beispiel: Kapazität Linie Visperterminen

Origine	Ligne	Coll. "équipe"	Coll. "jour"	Total collaborateur	Abs coll. "équipe"	Abs coll. "jour"	Arrivées Visp 04h30 - 08h30	Départs Visp 12h00 - 14h00	Départs Visp 16h00 - 19h00	Départs Visp 19h00 - 22h00	Temps de parcours TP	Temps de parcours TRM
Visperterminen, Busterminal	12.524	9	92	101	5	34	5	3	5	2	23'	18'

	Arrivée 4.44		Arrivée 5.50		Arrivée 6.45		Arrivée 7.13		Arrivée 7.44	
	Moyenne	Max								
12.524 Visp - Visperterminen	4	3	11	16	20	37	24	41	27	39
Capacité bus (places assises)	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Capacité bus (places totales)	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70
Places assises disponibles	46	41	39	34	30	13	26	9	23	11
Places totales disponibles	66	61	59	54	50	33	46	29	43	33

Lignes	Places assises disponibles moyenne (06h30 - 08h00)	Places assises disponibles minimum (06h30 - 08h00)	Places assises disponibles moyenne (12h00 - 14h00)	Places assises disponibles minimum (12h00 - 14h00)	Places assises disponibles moyenne (16h00 - 19h00)	Places assises disponibles minimum (16h00 - 19h00)	Places assises disponibles moyenne (19h00 - 22h00)	Places assises disponibles minimum (19h00 - 22h00)
12.524 Visp - Visperterminen	79	55	111	81	134	89	75	52



Durchgeführte Analysen

Beispiel: Kapazität Linie Bürchen

Origine	Ligne	Coll. "Kaiser"	Coll. "Jura"	Etat actuellement	Abs coll. "Kaiser"	Abs coll. "Jura"	Arrivées Visp 06h30 - 08h	Départs Visp 12h00 - 14h	Départs Visp 16h00 - 18h	Départs Visp 19h00 - 22h	Temps de parcours T1	Temps de parcours T2
Bürchen, Zanhöusern	12.528	9	24	18	3	11	4	3	2	35	18	

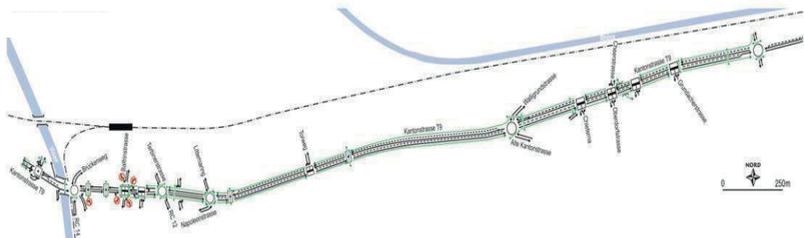
	Arrivée 4.44		Arrivée 6.28		Arrivée 7.06		Arrivée 7.44	
	Moyenne	Max	Moyenne	Max	Moyenne	Max	Moyenne	Max
12.528 Visp - Bürchen - Moosalp	2	4	10	18	20	30	10	30
Capacité bus (places assises)	50	50	50	50	50	50	50	50
Capacité bus (places totales)	70	70	70	70	70	70	70	70
Places assises disponibles	48	46	40	32	30	20	40	20
Places totales disponibles	68	66	60	52	50	40	60	40

Lignes	Places assises disponibles moyenne	Places assises disponibles minimum						
12.528 Visp - Bürchen - Moosalp	110	72	102	75	85	49	67	56



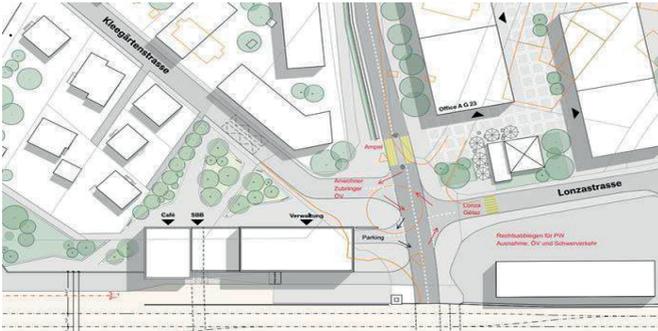
Ortsdurchfahrt Visp T9

Etude (étude en cours) Citec Ortsdurchfahrt Visp T9 / Gabarits etc.



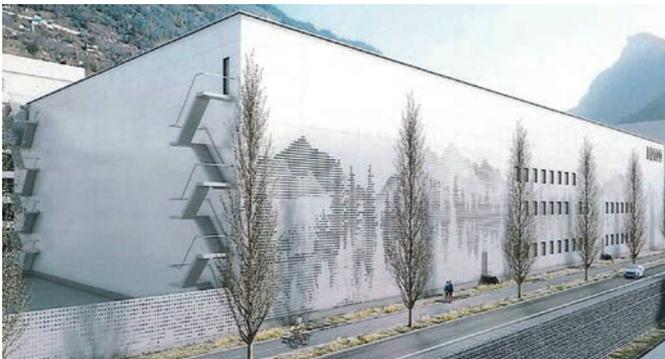
Bahnhof Nord: Kreisel RC20–Anschluss Lonza–Anschluss Kleegärtenstrasse

Modification carrefour Bahnhof Nord / Bâtiment gare avec parking (état
Auftragprojekt, RSA en cours)



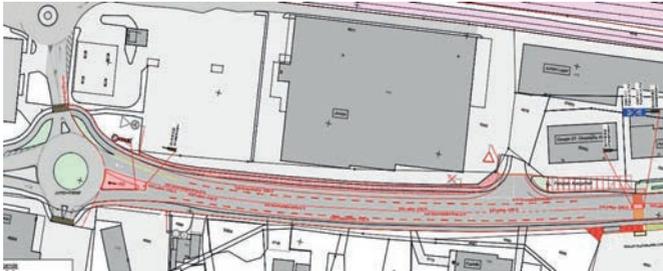
BioLOG Verkehrskonzept

Guidage des cyclistes et piétons le long de la RC20 avec une séparation physique
entre Kreisel Lonza et Kreisel Kleegärten



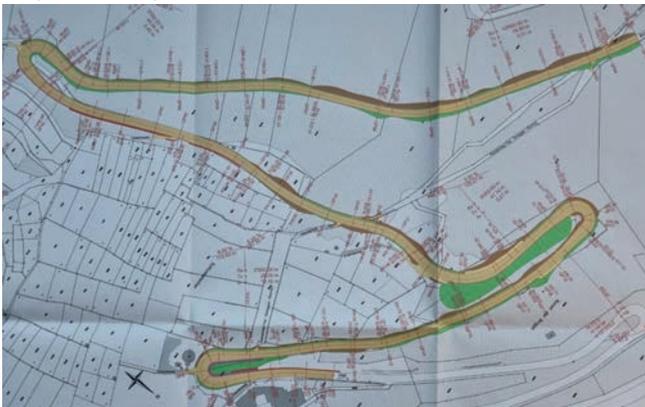
Umgestaltung T9 Riti-Grosshüs

Suite à plusieurs accidents (dont un mortel impliquant un piéton) et un RSI de Swisstraffic: Suppression de la voie de bus sur ce tronçon. Suppression des arrêts de bus. Construction d'un îlot central avec passage pour piétons, marquages des bandes cyclable, modification de la sortie Jumbo, Réglementation du parcage sur domaine public. Auflageprojekt, remarques de Deborah par rapport au surface verte à intégrer)

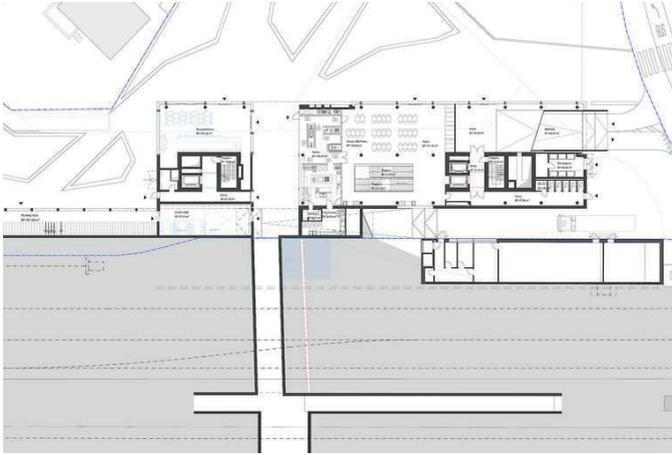


Strassenumbau Schulsilachra NG33

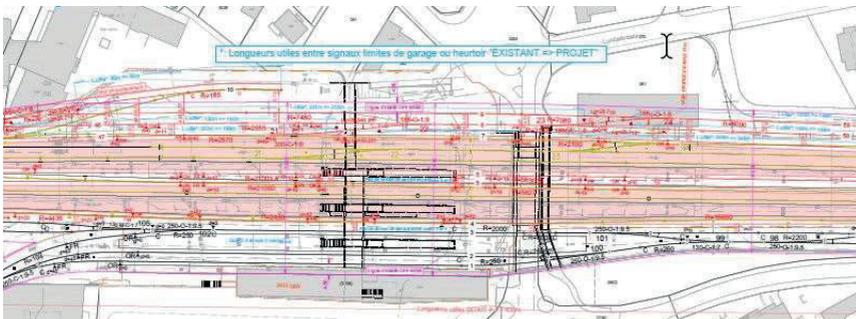
Projet autorisé, planification des travaux en cours.



Agrandissement du PI Gare



Déplacement de la voie 10



Inhalt

- Kurzfristige Massnahmen
- Überlegungen zur Entwicklung der Mobilität



Kurzfristige Massnahmen Mögliche Erhöhung des ÖV-Angebots

Ab 1. Mai 2023 :

- BLS: Erhöhung der Kapazität um 248 Plätze pro Kurs mit einem zusätzlichen Zug Domodossola - Brig um 6.02 Uhr (zusätzlich zu 5.58 Uhr) und Brig - Domodossola um 17.34 Uhr (zusätzlich zu 17.22 Uhr).

Ab 10. Dezember 2023 (Fahrplanwechsel) :

- RegionAlps: Verdoppelung der Kapazität (insgesamt 576 Plätze) des Regionalzuges ab Brig um 6.37 Uhr.
- PostAuto: Analyse der Erhöhung des Angebots auf bestimmten Strecken :
 - 12.624 Brig – Naters – Blatten bei Naters
 - 12.528 Visp – Bürchen – Moosalp
 - 12.524 Visp – Visperterminen
 - 12.511/621/622 Brig – Visp



Kurzfristige Massnahmen

Beispiel Stundentakt Brig-Visp

- Heute bestehendes Angebot 20 Kurspaare
- Plus 13 Kurspaare im Stundentakt
- Total 33 Kurspaare
- Von 05:30 Uhr bis 20:00 Uhr
- Diese zusätzlichen Kurse könnten auch ins Werk verlängert werden
- Vorschläge Routenanpassung:
 - Zur Kürzung der Fahrzeit wird beim Kreisel nördlich der Geleise eine neue Haltestelle Visp, Bahnhof Nord eingerichtet
 - Um dem Stau in Brig zu entgehen, wird auf der Rückfahrt nach Brig der Weg via Unterführung gewählt. Die Haltestelle Spital müsste neu positioniert werden



Kurzfristige Massnahmen

Alltagslangsamverkehr

In Bearbeitung:

- Interkommunaler Richtplan: Fertigstellung
- Agglomerationsprogramm (1., 2. und 3. Generation): Umsetzung (auch mittel-/langfristig)
- Sektorplan Alltagsveloverkehr Agglo Oberwallis (Talebene): Fertigstellung Frühjahr 2023

In Kürze zu erwarten:

- Agglomerationsprogramm (4.Generation): Umsetzung (mittel- bis langfristig)
- Sektorplan Alltagsveloverkehr West (Talebene): Start Frühjahr 2023
- Sektorpläne Alltagsveloverkehr Hanglage/Berg: sukzessiver Start ab 2024



Überlegungen zur Entwicklung der Mobilität ÖV

- Mittelfristige Angebotsverbesserungen der Linien im Regionalverkehr nach Bedarfsanalysen
- Analyse der Strecken und Haltestellen, z.B. :
 - Um die Fahrzeit einiger Linien zu kürzen, könnte beim Kreisel nördlich der Geleise eine neue Haltestelle Visp, Bahnhof Nord eingerichtet werden.
 - Um dem Stau in Brig zu entgehen und so eine konstante Fahrzeit zu haben, könnte der Weg zum Bahnhof via Unterführung gewählt werden. Die Haltestelle Spital müsste neu positioniert werden.
- Einrichtung von Busspuren
- Einrichtung eines Ortsbusses in Visp, z.B. :
 - Baltschiedler-Visp-Spital-Hubel mit Anschlüssen am Verkehrsknoten Visp



Überlegungen zur Entwicklung der Mobilität Alltagslangsamverkehr

- Planung für Fussverkehr Visp
 - Planung für Velo- bzw. Fussverkehr Lonza inkl. Zugänge und (öffentliche?) Durchfahrten
- Veloverkehr:
- Anbindung an die Achsen des Sektorplans
 - Synergien mit Verbesserungen der kantonalen Fahrradroute und ihrer Verbindungen zum Bahnhof Visp



Überlegungen zur Entwicklung der Mobilität Alltagslangsamverkehr

- Qualitative & quantitative Veloparkplätze
 - Kurze bzw. längere Zeit
 - inkl. Velostationen an Regionalbahnhöfen (Zubringer)
 - inkl. Ladestationen
- Veloflotte zur Selbstbedienung
 - Private- öffentliche Partnerschaft
- Fördermassnahmen
 - Information/Sensibilisierung z.B. empfohlene Velorouten, Teilnahme an Bike to work, soziale Netzwerke, Best-Practice-Leitfaden, Kommunikations-/Sensibilisierungskampagne usw.
 - Ausbildung z.B. Velo-/E-bikekurse, "Probieren geht über Studieren" usw.
 - Anreiz z.B. Zuschuss für den Kauf eines Velos, Belohnungen, usw.



Überlegungen zur Entwicklung der Mobilität Alle Verkehrsmittel

- Einführung eines Mobilitätsplans für Gemeinden und Unternehmen
- Entwicklung der Parkraumpolitik (Gemeinde und Unternehmen) und Kontrolle ihrer Einhaltung: Tarife, Parkdauer und Anzahl Parkplätze
- Umfrage/Analyse des Reiseverhaltens auf Ebene der Agglo Oberwallis
- Information-/Werbekampagne: Plakate, soziale Netzwerke, Flyer, Medien, usw.
 - Realistischer Vergleich Auto – ÖV/LV (Kosten, Fahrzeit, usw.)
 - Hervorhebung der positiven Aspekte des ÖV/LV u.a. Ökologie und Gesundheit
 - Wissensquiz über ÖV/LV und Reisen im Allgemeinen mit der Möglichkeit einer Verlosung unter den Teilnehmern
- Erstellung eines Videoclips wie für die Ausstellung impACT der Mediathek Wallis.
- Regionale Karte der nachhaltigen Mobilität mit verschiedenen P+R / B+R



Überlegungen zur Entwicklung der Mobilität Alle Verkehrsmittel

➤ Anreizmassnahmen:

- ÖV-Rabatte
- Velogutscheine
- Tag der Mobilität z.B. Tag ohne Auto zur Arbeit, öffentliche Verkehrsmittel an einem Tag kostenlos oder kostenlose Tageskarten für den öffentlichen Verkehr
- Unternehmensinterner Wettbewerb zum Thema Mobilität (Nützung des ÖV/LV)
- Anreize je nach Jahreszeit/Wetter, wenn das Auto beliebter/bequemer ist z.B. teureres Parken im Winter
- Anerkannte Arbeitszeit in öffentlichen Verkehrsmitteln
- Vom Unternehmen angebotene Prämie oder freier Tag bei Benutzung ÖV/LV



Departement für Mobilität,
Raumentwicklung und Umwelt
Dienststelle für Mobilität
Sektion öffentlicher Verkehr

Bâtiment Mutua
Rue des Creusets 5
CH-1950 Sion

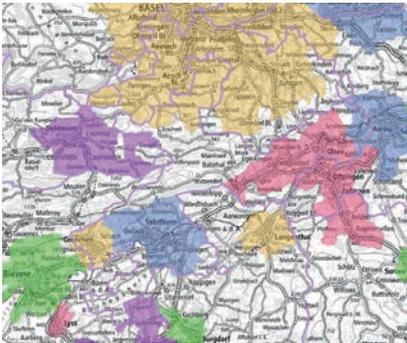


Agglomerationsprogramm Solothurn

Zwei Hypothesen zum Erfolg der 4. Generation

Zukunftsmobilität Lonza-Visp-Oberwallis, adHoc Atelier 15.3.2023

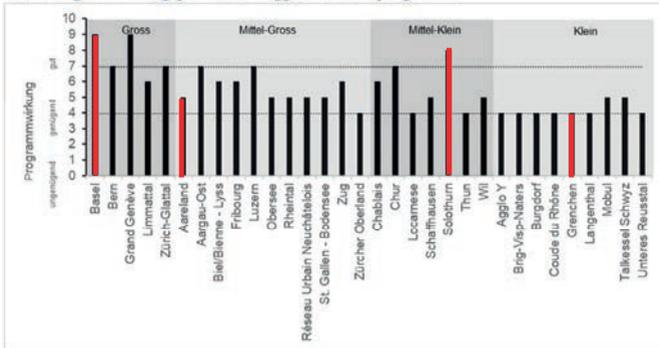
Kanton Solothurn: 4 Agglomerationsprogramme



- AP AareLand
- AP Basel
- AP Grenchen
- AP Solothurn

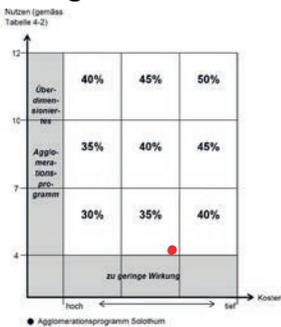
Prüfungsergebnis 4. Generation

Abbildung 4: Wirkungspunkte der Agglomerationsprogramme

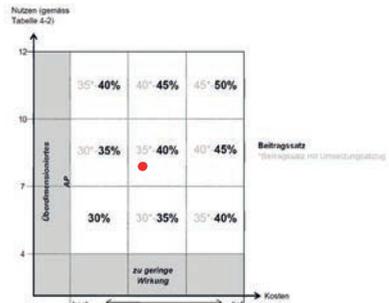


3

Prüfung 4. Generation



- Agglomerationsprogramm Solothurn
- GEN3, 2016
- > 4 Wirkungspunkte
- > Gesamtkosten 40 Mio. CHF



- Agglomerationsprogramm Solothurn
- GEN4, 2021
- > 8 Wirkungspunkte
- > Gesamtkosten 117 Mio. CHF

4

Woher dieser Erfolg?

Zwei Hypothesen:

1. Integrale Bearbeitung von Raum und Mobilität
 - Mittels «Fokusraum»
2. Zusammenarbeit der Akteure
 - Dank dem Regionalverein

5

Integrale Bearbeitung Raum + Mobilität Raum Attisholz, Ausgangslage (Bahnlinien)



Schmalspurbahn Solothurn – Niederbipp
Halbstundentakt
STEP 2035: Solothurn – Flumental ¼ h-Takt

Bahnlinie Solothurn – Oensingen – Olten
Halbstundentakt

6

Integrale Bearbeitung Raum + Mobilität Raum Attisholz, GEN1 2007



Verkehrssicherheit Kreisel
Sicherheit in der Unterführung Bahnhof

Veloweg über die Emme, CHF 270'000
(Mit GEN3 realisiert)

7

Integrale Bearbeitung Raum + Mobilität Raum Attisholz, GEN2 2012



Ergänzungsrouten Velo, CHF 1.1 Mio
(Nicht realisiert)

Attisholz Nord, Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiet
(Daueraufgabe)

Ergänzungsrouten Velo, CHF 400'000
(Nicht realisiert)

8

Integrale Bearbeitung Raum + Mobilität Raum Attisholz, GEN3 2016



P+R Riedholz, CHF 115'000
(Realisiert)

Aareuferpark
(Realisiert)

Attisholz Süd, Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiet
(Daueraufgabe)

Aufwertung Bahnhof, CHF 6.8 Mio.
(Unterführung mit Bushaltestelle nordseits)
B-Massnahme

Veloweg, CHF 4 Mio
Realisiert

9

Integrale Bearbeitung Raum + Mobilität Raum Attisholz, GEN4 2021



ÖV-Drehscheibe Riedholz, CHF 5.2 Mio
B-Massnahme, Projektierung läuft

Kombinierter Rad-Gehweg, CHF 3 Mio
In Planung

Businfrastruktur, CHF 12.25 Mio
Projektierung läuft

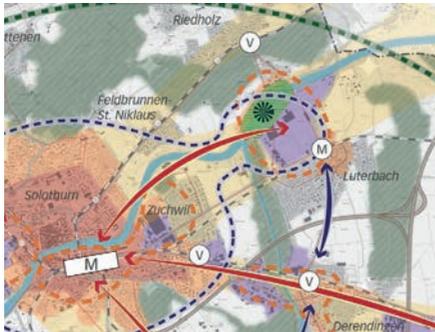
Multimodale Drehscheibe, CHF 4.4 Mio
Unterführung + Bushaltestelle
Projektierung läuft

Natur und Naherholung
(Eigenleistung Umgesetzt)

10

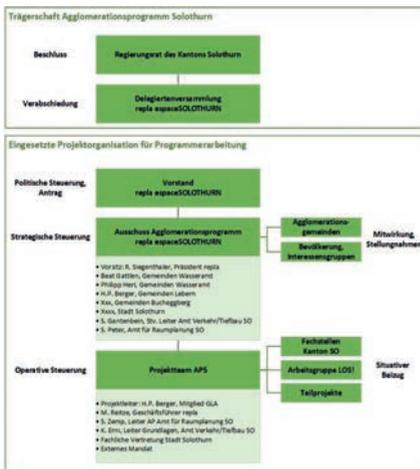
Integrale Bearbeitung Raum + Mobilität

Instrument «Fokusräume»



- Gebiete mit dem höchsten Handlungsbedarf
- Thematische Gesamtsicht am konkreten Raum
 - Strategische Ansätze vertiefen
 - Massnahmen priorisieren
 - Verhandlungsmasse bilden

11



Zusammenarbeit

Das Aggloprogramm Solothurn nutzt die Institutionen der Repla espaceSOLOTHURN

- Direktkontakt zu den Gemeinden
- Selbstverantwortung der Region

12

KANTON **solothurn**
Zusammenarbeit



abo RUND UM SOLOTHURN

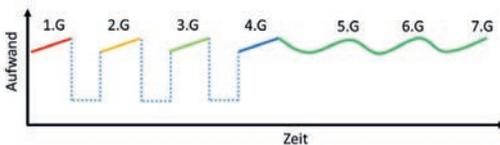
Das drittbeste Agglomerationsprogramm der Schweiz: Wie eine Region verkehrstechnisch zusammengeschweisst wird

Interview: Urs Byland · 04.02.2023

Aktuell in der 5. Generation:
Workshops mit den Gemeinden im Fokusraum, organisiert durch die Repla

13

KANTON **solothurn**
Zusammenarbeit



Vom Projekt zur Daueraufgabe: «Verstetigung»

- Enger Einbezug der Gemeinden
- Schärfung der Wahrnehmung gemeinsamer Aufgaben
- effizientere Zusammenarbeit

14

Danke für die Aufmerksamkeit

Stefan Zemp
Projektleiter Agglomerationsprogramme
Amt für Raumplanung, Grundlagen / Richtplanung
Werkhofstrasse 59, 4509 Solothurn
+41 32 627 23 50, stefan.zemp@bd.so.ch

Verkehrsplanung im Raum Solothurn

Zukunftsmobilität
Lonza-Visp-Oberwallis
Solothurn, 15.03.2023

16.03.2023

Verkehrsanalysen im Raum Solothurn

1

Inhalt

- Herausforderungen
- Mobilitätsstrategie Solothurn
- Massnahmen
- Fazit

16.03.2023

Verkehrsplanung im Raum Solothurn

2

Herausforderungen

- **Hohe Belastung** des Strassennetzes
 - DWV Westumfahrung Solothurn: > 30'000 Fz.
 - keine Reserve für zukünftiges Verkehrswachstum
 - Beeinträchtigung Busverkehr
- Erhöhter **MIV-Anteil** am Gesamtverkehr: 67.7 %
 - Von 2010 – 2015: Steigerung MIV-Anteil um 1.4%!
 - Durchschnitt mittlere bis kleine Agglomerationen: 67.0 %
- **öV-Erschliessungsgüte** Wohnbevölkerung:
 - 14.9 % der Wohnbevölkerung mit guter bis sehr guter öV-Erschliessung
 - Durchschnitt mittlere bis kleinere Agglomerationen: 24.4 %

Mobilitätsstrategie: Die 4-V's

V-1 Verkehr verlagern

Der öffentliche Verkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie die kombinierte Mobilität sollen an Attraktivität gewinnen.

V-2 Verkehr vermeiden

Mit der gegenseitigen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll das Wachstum des Verkehrs gedämpft werden. Dies erfordert die Konzentration der Siedlungsentwicklung an verkehrstechnisch günstig gelegenen und mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Standorten.

V-3 Verkehr verträglich gestalten

Die negativen Auswirkungen des verbleibenden motorisierten Individualverkehrs werden durch die Dosierung und Lenkung des Verkehrs, die Anpassung des Geschwindigkeitsregimes durch Senkung der erlaubten Geschwindigkeit sowie durch die Strassenraumgestaltung minimiert.

V-4 Mobilitätsangebote vernetzen

Die unterschiedlichen Verkehrsmittel, die verschiedenen Infrastrukturen und Dienstleistungen an einem Standort sowie digitale Daten und Informationen nutzen, um für die Zurücklegung eines Weges (für Arbeit, Freizeit, Einkauf) die optimale Kette der angebotenen Verkehrsmittel zu wählen.

Verkehr verlagern

Strategie V-1: Verkehr verlagern

Attraktives Angebot
öV und Fuss-
/Veloverkehr schaffen



Verkehrsaufkommen
MIV plafonieren

Verkehr vermeiden

Strategie V-2: Verkehr vermeiden

Abstimmung Siedlung
und Verkehr

Orte der kurzen Wege

Verkehr verträglich gestalten

Strategie V-3: Verkehr verträglich gestalten

Balance zwischen
Funktionalität und
Aufenthaltsqualität
finden

Verkehr bewusst
lenken

Verkehr vernetzen

Strategie V-4: Verkehr vernetzen

Mobilität als Ganzes
verstehen

Neue Technologien
nutzen

Umsteigeorte schaffen

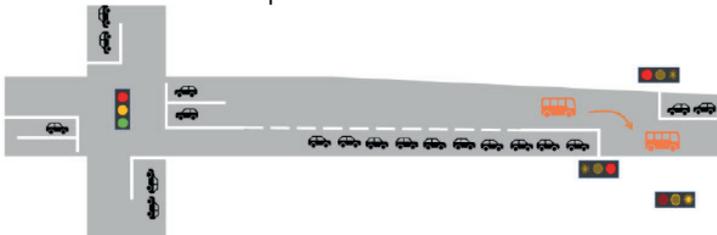
Massnahmen: Verkehr verlagern

- **Attraktives öV-Angebot**
 - Kurze Reisezeiten
 - Durchgehende Transportketten schaffen
- **Zuverlässigkeit öV** steigern
 - Priorisierung des öffentlichen Verkehrs im Strassennetz
- **Attraktiver Zugang** zum öV
 - Nahe, gut zugängliche Haltestellen
 - Hohe Qualität bei der Ausstattung von Haltestellen
- Durchgehendes, sicheres **Fuss- und Velonetz** schaffen
 - Netzplanung vorantreiben
 - Standards definieren

Beispiel: Busspur KANTON solothurn

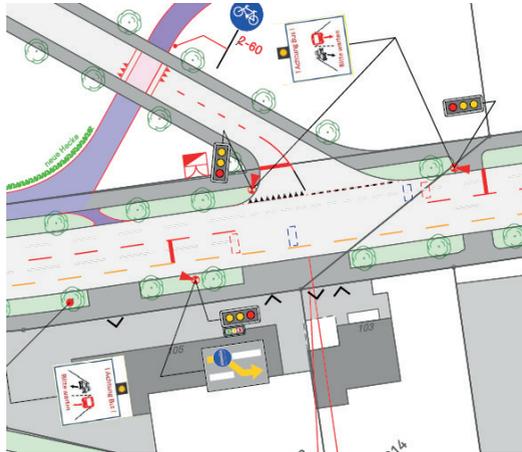
Weissensteinstrasse Solothurn

- Stadtnetz + Westumfahrung Solothurn in Hauptverkehrszeiten an Kapazitätsgrenze
- Verstärkte Dosierung des Individualverkehrs nötig
- Kein Platz für konventionelle Busspur: Lösung mit elektronischer Busspur:



Beispiel: Busspur

Weissensteinstrasse Solothurn

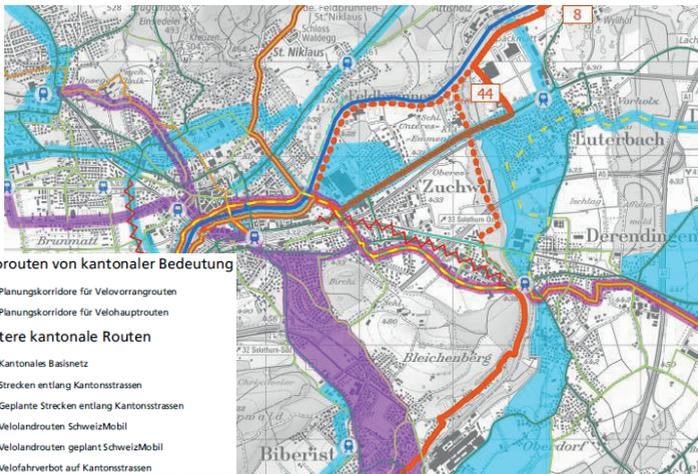


16.03.2023

Verkehrsplanung im Raum Solothurn

11

Beispiel: Velonetzplan Kt. Solothurn



16.03.2023

Verkehrsplanung im Raum Solothurn

12

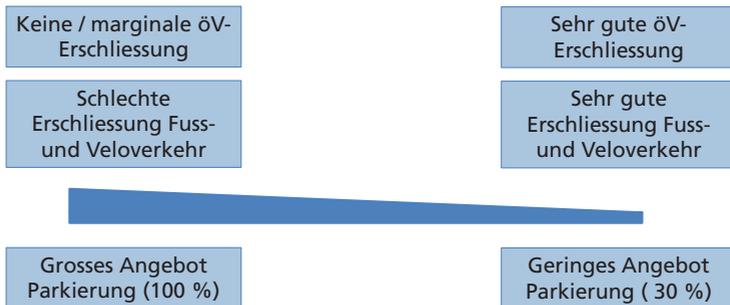
Massnahmen: Verkehr vermeiden

- **Abstimmung Siedlung und Verkehr**
 - Entwicklung primär dort, wo gute öV-Erschliessung besteht
 - Idealerweise in direkter Umgebung der Bahnhöfe
- **Kurze Wege** schaffen
 - Durchmischte Quartiere: Wohnen, Arbeiten, Freizeit
- **Parkierung regulieren**
 - Anzahl Parkfelder in Abhängigkeit Erschliessung öV und Fuss-/Veloverkehr

Beispiel: Entwicklung Attisholz



Beispiel: Parkierung

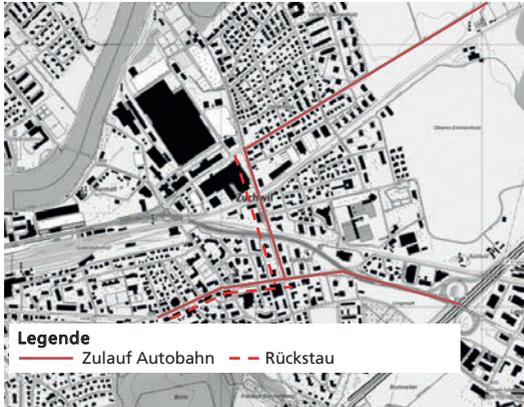


Herausforderung: Kanton kann zu diesem Thema nur Empfehlungen abgeben.

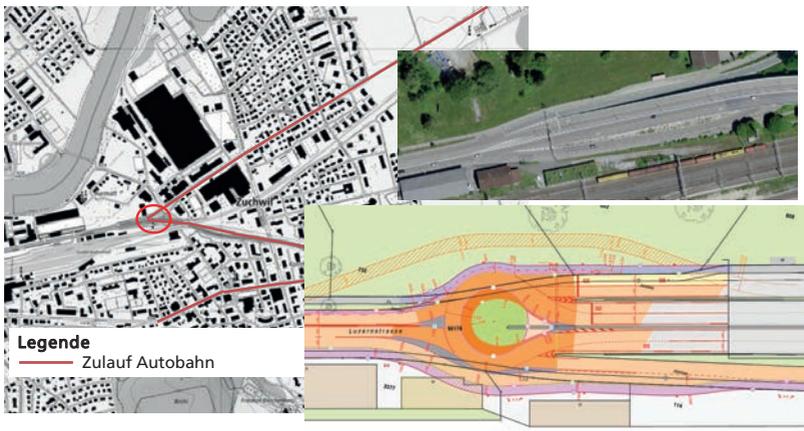
Massnahmen: Verkehr verträglich gestalten

- **Verkehr lenken**
 - Hauptachsen definieren und deren Kapazität festlegen
 - Fluchtverkehr verhindern
 - Konzept Verkehrsmanagement erstellen
- **Raum** für die einzelnen Verkehrsträger **definieren**
 - Aufteilung des Strassenraums festlegen
- **Verträgliche Abwicklung** motorisierter Individualverkehr
 - Aufenthaltsqualität erhöhen
 - Temporegime prüfen
 - Betriebs- und Gestaltungskonzepte für Achsen mit Siedlungsbezug

Beispiel: «Tropfenkreisel» Aarmatt



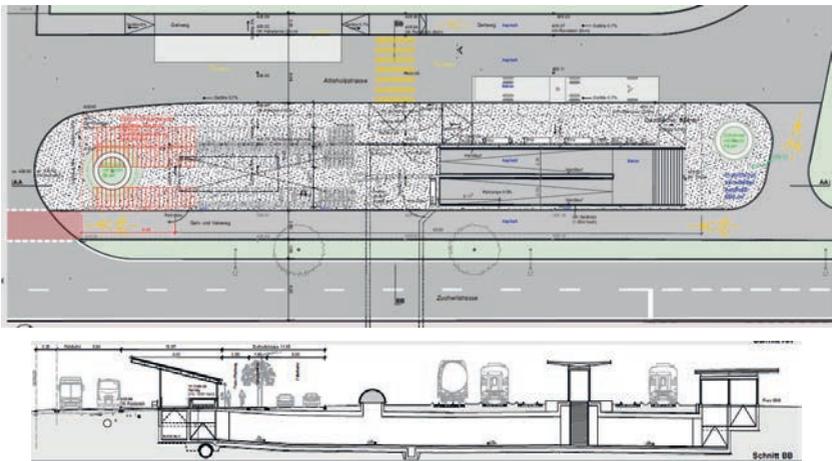
Beispiel: «Tropfenkreisel» Aarmatt



Massnahmen: Verkehr vernetzen

- **Attraktive Umsteigeorte** schaffen
 - Drehscheiben – auch an kleineren öV-Haltestellen
 - Kurze Umsteigewege
 - Alle Verkehrsträger berücksichtigen
 - öV-Netz entsprechend planen: Abstimmung Angebot und Infrastruktur
- **Potenzial neuer Technologien** sinnvoll nutzen
 - Sharing-Angebote

Beispiel: Drehscheibe Luterbach-Attisholz



Fazit

- Vielfältige Herausforderungen erfordern **vielfältige** Massnahmen:
 - Siedlung und Verkehr abstimmen
 - Voraussetzungen für öV und Fuss-/Veloverkehr verbessern
 - Strassennetz: «Kleine» Massnahmen mit grossem Nutzen umsetzen
 - Mobilität als Ganzes denken: Drehscheiben werden immer wichtiger!
- Auch **einschränkende** Massnahmen sind nötig:
 - Bewirtschaftung / Reglemente Parkierung
 - Verkehrsmanagement
- **Zusammenarbeit** zwischen den Akteuren ist sehr wichtig:
 - Kanton, Gemeinden, Arbeitgeber, Transportunternehmen müssen an einem Strang ziehen!
 - Gefässe für Austausch zwischen Stakeholdern definieren.

Öffentlicher Verkehr Solothurn

Kjell Kolden, Leiter AVT-ÖV

15.03.2023

ÖV Region Solothurn

 KANTON **solothurn**

Inhalt

1. «ÖV als Service Public...»
2. «...in sinnvoller Art...»
3. «...wo er nachhaltig ist!»
4. Beispiel Linie 10
5. Taktgeber Bahnangebot
6. Planung Buskonzepte

Grundsätze öV Kanton SO



15.03.2023

ÖV Solothurn

3

1. «ÖV als Service Public...»

- Hauptzwecke:
 - Sicherstellung der (Grund-)Mobilität durch
 - a) zugänglichen «Service Public» und
 - b) Strassenentlastung (Massentransport!)
 - Vorzüge nutzen und den *Kunden* dienen!
- Rechtsgrundlagen:
 - Personenbeförderungsgesetz ([SR 745.1](#))
 - Behindertengleichstellungsgesetz ([SR 151.3](#))
 - Kantonales ÖV-Gesetz ([BGS 732.1](#))

1. Service Public



15.03.2023

ÖV Solothurn

5

2. «...in sinnvoller Art...»

- Zusammenspiel Raumplanung/Mobilität:
 - (Grund-)Mobilität - nicht Zersiedelung!
 - Jedes *Verkehrsmittel* sinnvoll einsetzen...
 - gegebenenfalls auch auf den Berg!
- Rechtsgrundlagen:
 - Personenbeförderungsgesetz ([SR 745.1](#))
 - Kantonales ÖV-Gesetz ([BGS 732.1](#)) und ÖV-Verordnung (vom RR beschlossen)
 - Zudem relevant: Kantonaler Richtplan

2. Sinnvolle Erschliessungen

- öV ist vielfältig: was bestellt der Kanton?
- Möglichkeiten und Grenzen des ÖVG...



15.03.2023

ÖV Solothurn

7

3. «...wo er nachhaltig ist»

- öV-Angebote mit Zukunft bestellen:
 - *Nachhaltigkeit* in jeder Dimension:
 - ökonomisch (Budget, Nachfrage, KDG)
 - ökologisch (Energie, Lärm, Landschaft)
 - sozial (Tarife/Nutzerfin., Barrierefreiheit)
 - *Konsistent* planen u. vertreten (PR, Politik)
- Rechtsgrundlagen/Kriterien:
 - Verordnungen (Bund, Kanton)
 - Richtlinien und Leitfäden

15.03.2023

ÖV Solothurn

8

3. Nachhaltigkeit



15.03.2023

ÖV Solothurn

9

4. Beispiel Linie 10

Schnellbus Solothurn HB - Attisholzareal:

- 2019: Mobilitätsanliegen von Privaten
 - Biogen: ca. 600 neue Arbeitnehmer ab 2020
 - Halter: Mob.konzept m/Modalsplit 50-35-15
- 2020: Umsetzung m/BSU in 4 Monaten*
 - Paradigmenwechsel und Pragmatismus
 - Namhafte Beiträge der ansässigen Firmen
 - 2022: erste E-Busse in Region Solothurn

*) Einführung wegen Covid von März bis August 2020 verzögert

4. Beispiel Linie 10



15.03.2023

ÖV Solothurn

11

ATTISHOLZ-AREAL RIEDHOLZ

Attisholz-Areal



Informationen zum Areal März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren



ATTISHOLZ-AREAL EIN ORT MIT BEWEGTER GESCHICHTE

Attisholz-Areal



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

ATTISHOLZ-AREAL EIN ORT MIT BEWEGTER GESCHICHTE

Attisholz-Areal



Arealinformation

März 2023

1924

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

ATTISHOLZ-AREAL EIN ORT MIT BEWEGTER GESCHICHTE

Attisholz-Areal



Arealinformation

März 2023

1928

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

ATTISHOLZ-AREAL EIN ORT MIT BEWEGTER GESCHICHTE



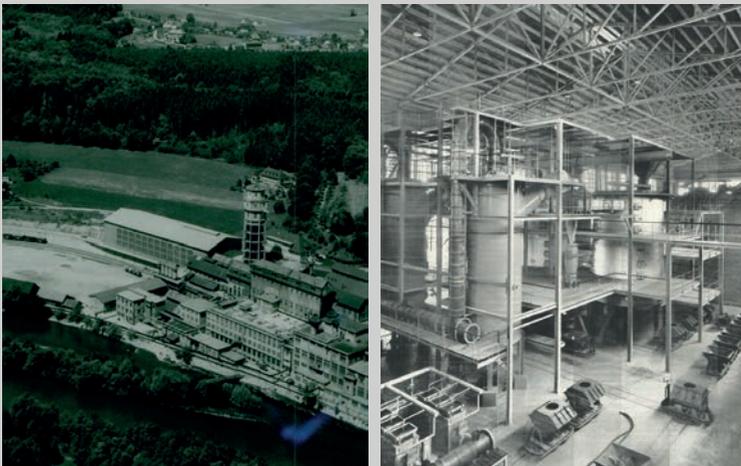
Arealinformation

März 2023

1944/45

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

ATTISHOLZ-AREAL EIN ORT MIT BEWEGTER GESCHICHTE



Arealinformation

März 2023

1956

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

ATTISHOLZ-AREAL EIN ORT MIT BEWEGTER GESCHICHTE

Attisholz-Areal



Arealinformation

März 2023

1968

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

ATTISHOLZ-AREAL EIN ORT MIT BEWEGTER GESCHICHTE

Attisholz-Areal

FABRIKANLAGE DER CELLULOSE ATTISHOLZ

1985–1995 Blütezeit
1'000 Angestellte
140'000 Tonnen Cellulose
10 Millionen Liter Ethanol

DAMPFERZEUGUNG MIT RAUCHGAS-ENTSCHWEFELUNG

HOLZPLATZ

ABWASSERREINIGUNG

SCHNITZLAGER

HERSTELLUNG VON SPIRIT, HEFE UND LEINERPRODUKTEN

KOCHEREI

SCHEMA DES CALCIUM-BISULFIT-VERFAHRENS

BLEICHEREI

ENTWASSERUNG

ANLAGEN



Arealinformation

März 2023

1995

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

ATTISHOLZ-AREAL EIN ORT MIT BEWEGTER GESCHICHTE

Der schleichende Niedergang ab 1998

- Überkapazitäten ganze Welt an Papier/Cellulose, Schweiz teuer!
- keine direkte Anbindung an Papierindustrie (Biberist 1996 zu)

Mehrere Eigentümerwechsel

- 1999 Verkauf von Tela und Hakle an Kimberly Clark
- 2000 Verkauf an EMS Gruppe
- 2002 Verkauf an Booregard (auch Produzent)
- 2003 Aufbau 2. Linie synthetische Cellulose
- November 2008 Schliessung, Grund Exportstopp China
- 440 Arbeitsstellen weg
- 2012 Gründung Attisholz Infra/Rückbau



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

EIN ORT MIT BEWEGTER GESCHICHTE 2008 BETRIEBSAUFGABE



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

EIN ORT MIT BEWEGTER GESCHICHTE 127 JAHRE INDUSTRIEGESCHICHTE ENDEN...

Attisholz-Areal

110 ha Industriebrache in den
Gemeinden Riedholz und
Luterbach im Besitz der der
Attisholz Infra AG
(Nord und Südareal)



Arealinformation

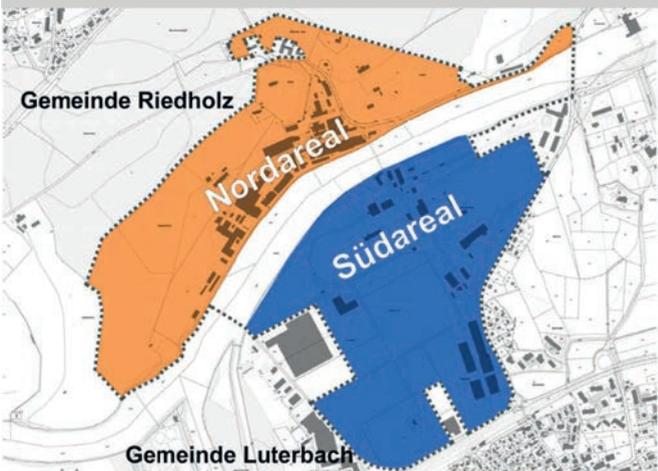
März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

EIN ORT MIT BEWEGTER INDUSTRIEGESCHICHTE 2008 BIS 2015 AUFBRUCH UND NEUAUSRICHTUNG

Attisholz-Areal

Gemeinde Riedholz



Gemeinde Luterbach

Nordareal
Gemeindegebiet
Riedholz
ca. 50 ha
Industriezone
Landwirtschaft

**Gemischte
Nutzungen mit
Wohnen**

Südareal
Gemeindegebiet
Luterbach
ca. 60 ha
Industriezone

**Industriezone
belassen**



Arealinformation

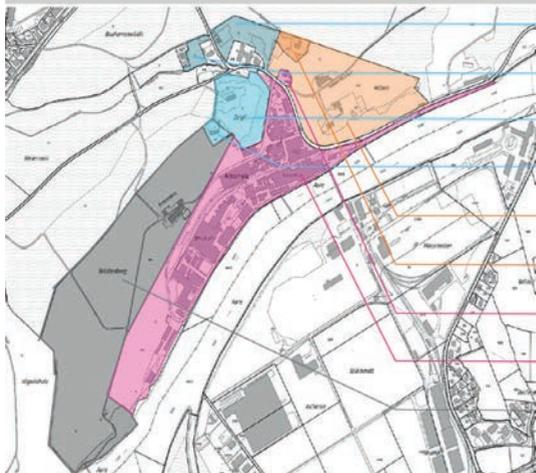
März 2023

Strategische Entscheide werden gefällt....

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

EIN ORT MIT BEWEGTER INDUSTRIEGESCHICHTE AB 2015 VERKAUF NORDAREAL

Attisholz-Areal



Parzelle 5:	15'042 m ²	»	«Attisholz Bad»
Parzelle 6:	4'165 m ²	»	«Plot 6»
Parzelle 8:	26'730 m ²	»	«Zelgli»
Parzelle 507:	3'367 m ²	»	
Parzelle 233:	80'510 m ²	»	«Hübeli»
Parzelle 353:	4'850 m ²	»	«Tannegg»
Parzelle 508:	1'398 m ²	»	«Attisholz Kernareal»
Parzelle 232:	158'466 m ²		
Parzelle 194:	196'605 m ²	»	«Bresten berg»
Gesamt:	491'133 m ²	»	«Attisholz»



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

EIN ORT MIT BEWEGTER INDUSTRIEGESCHICHTE AB 2015 VERKAUF NORDAREAL

Attisholz-Areal



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

EIN ORT MIT BEWEGTER INDUSTRIEGESCHICHTE AB 2015 VERKAUF NORDAREAL

Attisholz-Areal



MANAGEMENT SUMMARY

Während in Baselien* haben an der Aare – an einem Ort, wo die Geschichte spürbar bleibt
Mit dem Attisholz Areal bietet sich eine aussergewöhnliche Gelegenheit, ein unverwechselbares
Entwicklungsprojekt von nationaler Bedeutung im Herzen der Schweizer Mittellands zu erwerben
und die Region nachhaltig zu gestalten.

Investment

- Verkauf des Attisholz Areals durch Verkauf der Arealie an der Attisholz Infra AG durch die Muttergesellschaft OASIS ASA in einem Investitions-Direkt Deal

Lage

- Gute Verkehrsanbindungen durch Nähe zu Bushaltes und Autobahnanschluss
- Sehr attraktive Lage an der Aare mit Flussnähe und Solarsichtung
- naturnahe Umgebung mit hohem Freizeitwert
- Hohe Wohnattraktivität mit schönem Innenklima

Areal

- Mehr als 400'000 m² Grundstücksfläche
- Entwicklungspotential von bis zu 1'300'000 m² BGF nach häufigem Musterplan
- Attraktives Wohn- und Arbeitsquartier entlang der Aare für 200 bis 800 Einwohner und 600 bis 1'000 Arbeitsplätze
- Laufende Mäntelarbeiten durch Zwischenanmietung von ca. CHF 400'000 pro Jahr, Tendenz steigend
- Diversifizierte bestehende Areal mit Altkonsumgütermarkt und Einzelhandel
- Laufende Planungsverfahren schaffen Sicherheit für Investoren – Bewilligt ab Ende 2016

CBRE

2

CBRE | VERKAUF ATTISHOLZ | BERTALDO

Verkauf Nordareal durch die Attisholz Infra AG



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

ATTISHOLZ-AREAL RIEDHOLZ VISION 2045

Attisholz-Areal



DAS ATTISHOLZ-AREAL BIETET DIE EINZIGARTIGE CHANCE, EIN NACHHALTIGES GENERATIONENPROJEKT ZU ENTWICKELN!



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

VISION 2045 EIN GENERATIONENPROJEKT

- ein **schrittweiser**, mit Gemeinde und Kanton abgestimmter **Transformationsprozess** ist mindestens so wichtig wie der gebaute Endzustand – **«der Weg ist das Ziel»**
- Die Transformation über ein **organisches Wachstum** wirtschaftlich und politisch tragbar umgesetzt werden muss, d.h. **«Evolution statt Revolution»**
- Eine beispielhafte Transformation des Vorhandenen möglich, **Bestehendes wird neu genutzt** und schrittweise ergänzt
- vernetzte und **zukunftsorientierte Denkansätze** zur Anwendung kommen sollen
- Attisholz **bettet sich in die Entwicklungen des näheren Umfelds** ein (Gemeinde Riedholz / Luterbach)



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

VISION 2045 EIN VIELFÄLTIGES ATTISHOLZ IM JAHRE 2045

- 2045 ist Attisholz rund **25 Jahre organisch gewachsen** und hat sich zu einem Ort für Wohnen, Arbeiten, Gewerbe, Bildung, Forschung, Leben, Erleben und Geniessen transformiert
- 2045 ist Attisholz zu einem **lebendigen, eigenständigen Ort** mit einer eigenen Identität und Historie geworden
- 2045 ist Attisholz ein **Magnet für alle Bevölkerungsgruppen** mit unterschiedlichen Bedürfnissen in allen Lebensphasen
- 2045 verfügt Attisholz über alle notwendigen **urbanen Funktionen** und Infrastruktur sowie über ein **modernes Mobilitätssystem**
- 2045 ist Attisholz ein Ort mit teilweise hoher bauliche **Dichte**, vielfältigen **Typologien** und umgenutzten Bestandesbauten zu einem **attraktiven Ort eingebettet in sein Umfeld** geworden

... das Vorbild für eine moderne, nachhaltige Lebensraumentwicklung!



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

VISION 2045

Attisholz-Areal



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

VISION 2045

Attisholz-Areal



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

NUTZUNGSPLANUNG ATTISHOLZ-AREAL IN RECHTSKRAFT SEIT 14. JANUAR 2022

Wichtigste Inhalte Mischzone MZA:

- Mischzone Attisholz flexibel bez. Nutzungsmix und und Etappierung,
- Verpflichtung, qualitätssichernde Verfahren und Gestaltungspläne pro Etappe zu erarbeiten
- Nutzungsmass als HNF definiert (185'300 m²)

Wichtigste Inhalte Wohnzonen:

- Wohnzonen Zelgli und Hübeli mit klar definierten Baubereichen und Nutzungsdichte (max. Geschoszahl und HNF)
- Wohnzone Attisholz mit maximaler Geschoszahl und HNF



Arealinformation

November 2022

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

NUTZUNGSPLANUNG ATTISHOLZ-AREAL IN RECHTSKRAFT SEIT 14. JANUAR 2022

<p>VEREINBARUNG</p> <p>Zwischen dem: Entwicklungsprojekt Realis Zürcherstrasse 3 8952 Schlieren</p> <p>und der: Halter AG Mittelstrasse 134 8952 Zurich</p> <p>betreffend: Planungsgemässige Nutzung des Arealbereichs (kommunale Bauvorschriften) auf dem Arealbereich (Halter AG Realis)</p> <p>betreffend: Planungsgemässige Nutzung des Arealbereichs (kommunale Bauvorschriften) auf dem Arealbereich (Halter AG Realis)</p>	<p>VEREINBARUNG</p> <p>Zwischen: der: Entwicklungsprojekt Realis Zürcherstrasse 3 8952 Schlieren</p> <p>und der: Halter AG Mittelstrasse 134 8952 Zurich</p> <p>betreffend: Zusammenarbeit, Überwachung und Betrieb von Infrastrukturanlagen im Zuge der Entwicklung des Arealbereichs (Halter AG Realis)</p>	<p>Absichtserklärung</p> <p>Zwischen der: Entwicklungsprojekt Realis Zürcherstrasse 3 8952 Schlieren</p> <p>und der: Halter AG Mittelstrasse 134 8952 Zurich</p> <p>betreffend: Zusammenarbeit, Überwachung und Betrieb von Infrastrukturanlagen im Zuge der Entwicklung des Arealbereichs (Halter AG Realis)</p>
--	--	--

Planungsausgleich

Infrastrukturanlagen

Zusammenarbeit



Arealinformation

März 2023

Vereinbarungen

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

NUTZUNGSPLANUNG ATTISHOLZ-AREAL IN RECHTSKRAFT SEIT 14. JANUAR 2022

Attisholz-Areal



Arealinformation

März 2023

Erschliessungsplan

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

NUTZUNGSPLANUNG ATTISHOLZ-AREAL IN RECHTSKRAFT SEIT 14. JANUAR 2022

Attisholz-Areal



Arealinformation

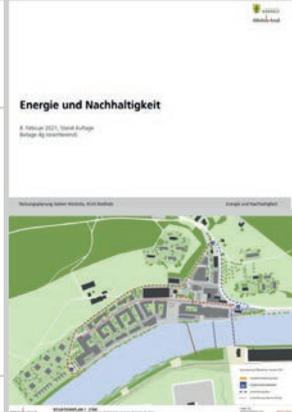
März 2023

Richtprojekt

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

NUTZUNGSPLANUNG ATTISHOLZ-AREAL IN RECHTSKRAFT SEIT 14. JANUAR 2022

Attisholz-Areal



Arealinformation

März 2023

Weitere Dokumente

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

AREALENTWICKLUNG DIE TRANSFORMATION HAT BEGONNEN...

Attisholz-Areal



INTERVENTIONEN IM FREIRAUM UND IN DEN GEBÄUDEN



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

AREALTRANSFORMATION INTERVENTIONEN 2017–2021

Absicht und Ziele:

- Das Areal wird **schrittweise für die Öffentlichkeit** mit verschiedenen Massnahmen **zugänglich** gemacht werden (erstmalig seit 100 Jahren)
- Die Massnahmen sollen das Areal **beleben**, den Bekanntheitsgrad des Standorts für zukünftige Nutzer steigern und einen **Nutzen für die Öffentlichkeit aufzeigen**
- **Attraktive Zwischennutzungen** sollen nachhaltig Publikumsverkehr generieren
- Die Arealbesucher sollen **an die Ausmasse** bezüglich Aussenraum, Gebäudehöhen, Dichten usw. herangeführt werden, um eine **positive Wahrnehmung** dieser Themen zu erreichen
- Die Zeit während der **Ausarbeitung der Nutzungsplanung** sollte genutzt **werden**

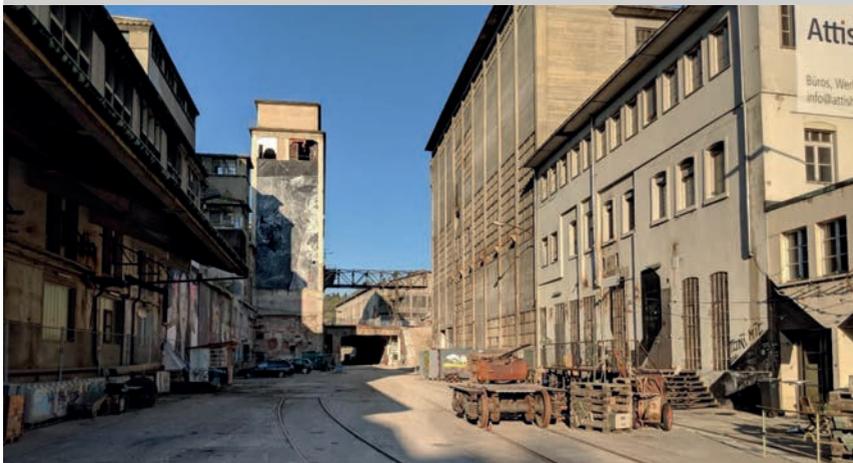


Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

AREALTRANSFORMATION INTERVENTIONEN 2017–2021, BOULEVARD



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

AREALTRANSFORMATION INTERVENTIONEN 2017–2021, BOULEVARD

Attisholz-Areal



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

AREALTRANSFORMATION INTERVENTIONEN 2017–2021, ATTISHOLZ-ARENA

Attisholz-Areal



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

AREALTRANSFORMATION INTERVENTIONEN 2017–2021, KOCHEREIPLATZ



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

AREALTRANSFORMATION INTERVENTIONEN 2017–2021, KIESOFENHALLE



Heute eine Eventhalle mit einer Kapazität von 2'000 Personen



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

ATTISHOLZ-AREAL 2023 EIN LEBENSRAUM ENTSTEHT...



30 KMU's auf dem Gelände –
200 Wohnwagen – div. Lagerflächen
2 Restaurants (Kantine und Chiquita)
10 Eventräume in allen Grössen
20 Räume für Film/Foto/Kunst
150 – 200 Veranstaltungen p.a.



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

ATTISHOLZ-AREAL 2023 ZIELSETZUNGEN MOBILITÄTSKONZEPT



- 16.1300 Wflg. bis 2400 EW bis 1.400 AP
- Strandungen Bus/Linie 8, Linie 11, Expressbus-Linie 11
- Minimales MIV-Aufkommen generieren Reduziertes Parkingangebot, ausgerichtet auf Modal Split
- Attraktivierung Langsamverkehrsrouten von und nach Solothurn
- Anreize, Lenkungsmaßnahmen, flankierende Angebote E-Mobilität, Sharing etc.

Plausible Kennzahlen und Entwicklungsstrategie

Attraktives Grundangebot ÖV entwickeln und sicherstellen

Minimiertes MIV-Aufkommen generieren Reduziertes Parkingangebot, ausgerichtet auf Modal Split

Attraktivierung Langsamverkehrsrouten von und nach Solothurn

Anreize, Lenkungsmaßnahmen, flankierende Angebote E-Mobilität, Sharing etc.



Arealinformation

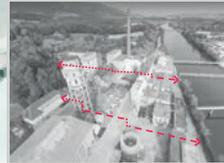
März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

WEITERES VORGEHEN ENTWICKLUNG STUDIENAUFTRAG FREIRAUM



Villa d'Este, Rom



Attisholzareal



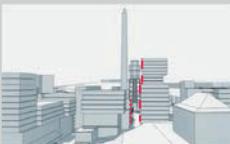
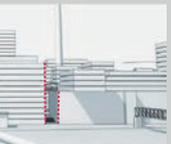
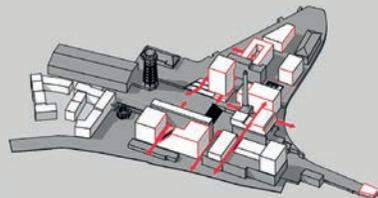
Arealinformation

März 2023

Siegreiche Studie
D/D Landschaftsplanung und Freimüller Söllinger Architekten, Wien

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

WEITERES VORGEHEN ENTWICKLUNG STUDIENAUFTRAG FREIRAUM



Arealinformation

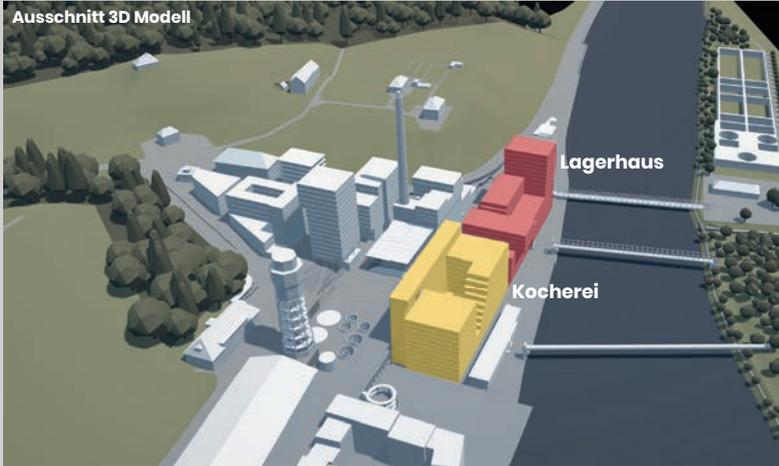
März 2023

Siegreiche Studie
D/D Landschaftsplanung und Freimüller Söllinger Architekten, Wien

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

WEITERES VORGEHEN ENTWICKLUNG STUDIENAUFTRÄGE 2a&2b 1. ETAPPE

Ausschnitt 3D Modell



ca. 280 Wohnungen
ca. 12'000 m² Dienstleistung, Verkauf, Gewerbe, Gastronomie&Kultur



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

WEITERES VORGEHEN ENTWICKLUNG ETAPPIERUNG



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

WEITERES VORGEHEN ENTWICKLUNG ETAPPIERUNG

Phase	Zeitspanne	Wohnungen			
Phase	Zeitspanne	Wohnungen pro Phase ca.	Wohnungen kumuliert ca.	Bewohner pro Phase ca.	Bewohner kumuliert ca.
1	2024 - 2026	280	280	350 - 400	350 - 400
2	2027 - 2029	220	500	300 - 350	650 - 750
3	2030 - 2031	200	700	300 - 350	950 - 1'100
4	2032 - 2034	150	850	250 - 300	1'200 - 1'400
5	2035 - 2039	350	1'100	650 - 700	1'950 - 2'100
6	2040 - 2042	170	1'270	250 - 300	2'200 - 2'400
7	2043 - 2045	90	1'360	150 - 200	2'350 - 2'600

Phase	Zeitspanne	Dienstleistung, Büro, Verkauf, Gastronomie, Kultur, Gewerbe			
Phase	Zeitspanne	Flächen in m ² pro Phase ca.	Flächen im m ² Kumuliert ca.	Arbeitsplätze pro Phase ca.	Arbeitsplätze kumuliert ca.
1	2024 - 2026	16'000	16'000	200 - 250	200 - 250
2	2027 - 2029	7'000	22'000	150 - 200	350 - 450
3	2030 - 2031	6'000	28'000	150 - 200	500 - 650
4	2032 - 2034	9'000	37'000	100 - 150	600 - 800
5	2035 - 2039	2'000	39'000	50	650 - 850
6	2040 - 2042	16'000	55'000	500 - 550	1'150 - 1'400
7	2043 - 2045	0	55'000	0	1'150 - 1'400



Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

Vorausunterlage
adHoc Ateliertag

Zukunftsmobilität Lonza – Visp – Oberwallis



Solothurn, 15./16. März 2023

Inhaltsverzeichnis

2

1. Ausgangslage : einige Charaktereigenschaften
2. Mobilitätsgewohnheiten ändern sich : Hinweise bzw. Möglichkeiten
3. Multimodale Mobilitätsvision
4. Strategien
5. Massnahmen gemäss Agglomerationsprogrammen und Ideensammlung

1

2

3

4

5

Ausgangslage : einige Charaktereigenschaften

Inspirationsquellen

1

2

3

4

5

Studien von Citec

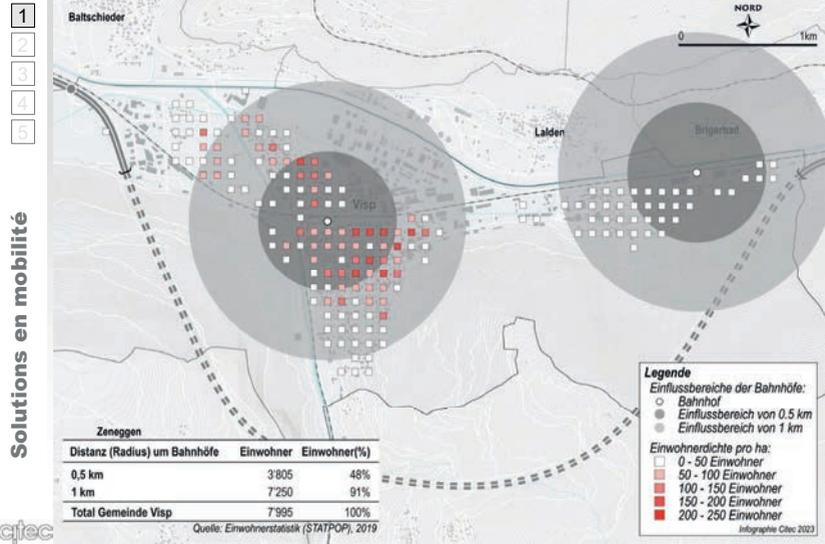
- T9 durch Visp (mit A9)
- Studie Parkhaus Bahnhof Nord
- Verkehrsstudie Bahnhof Nord
- Lonza, Masterplan Mobilität
- Lonza, Parkhaus

Andere Grundlagen

- Agglomerationsprogramm 4. Generation (Eingabe Bund, Sept. 2022)
- Interkommunaler Richtplan AggLO (Entwurf, Stand Jan. 2021)
- Sektorplan Veloverkehr (Arbeitsstand, 22.2.2023)

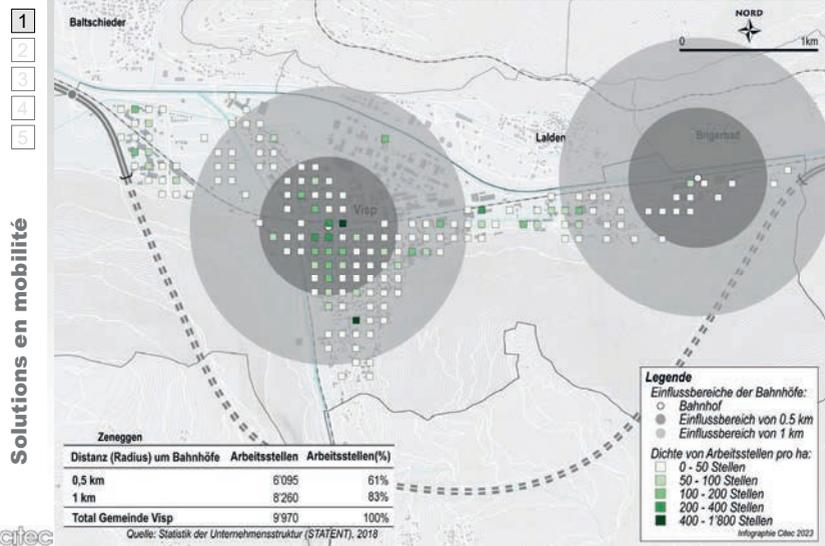
Ausgangslage

Einwohner



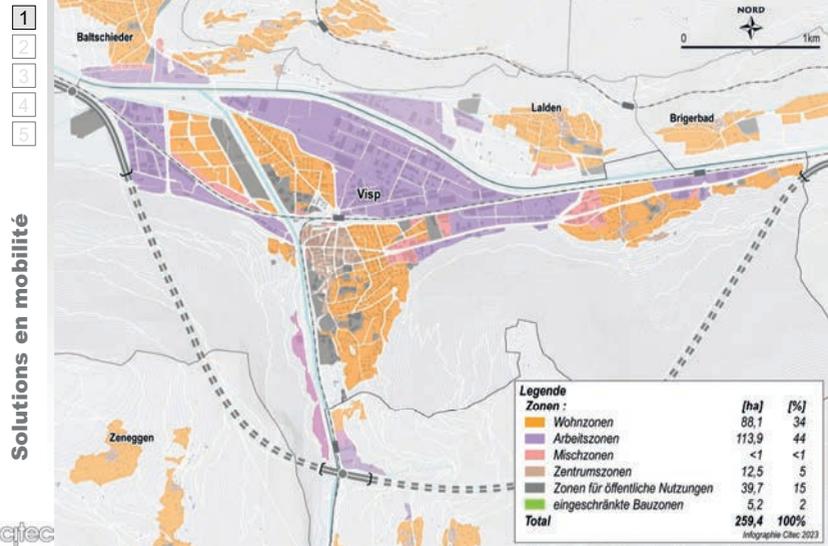
Ausgangslage

Arbeitsstellen



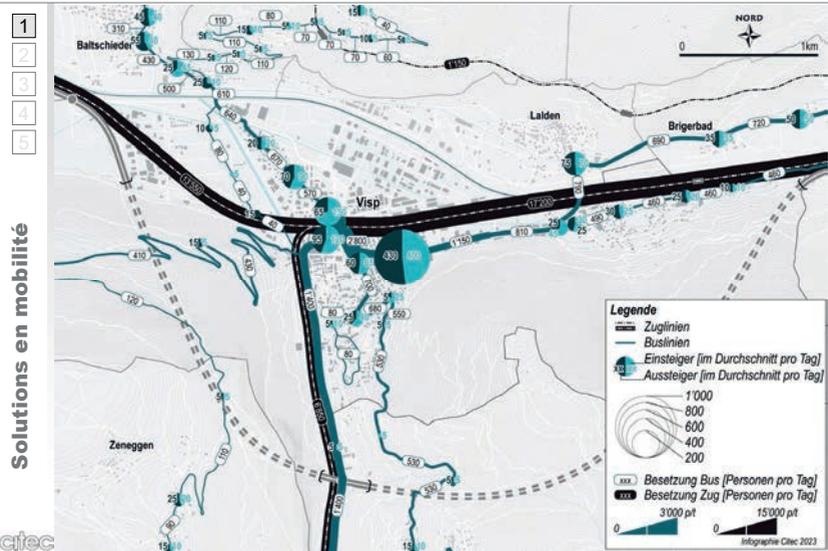
Ausgangslage

Bauzonen



Ausgangslage

Nachfrage ÖV (Bus)

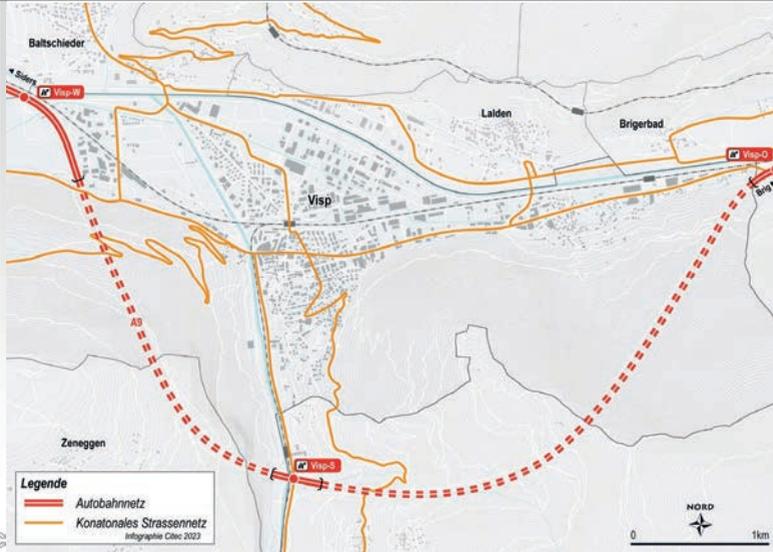


Ausgangslage

Angebot MIV

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Solutions en mobilité

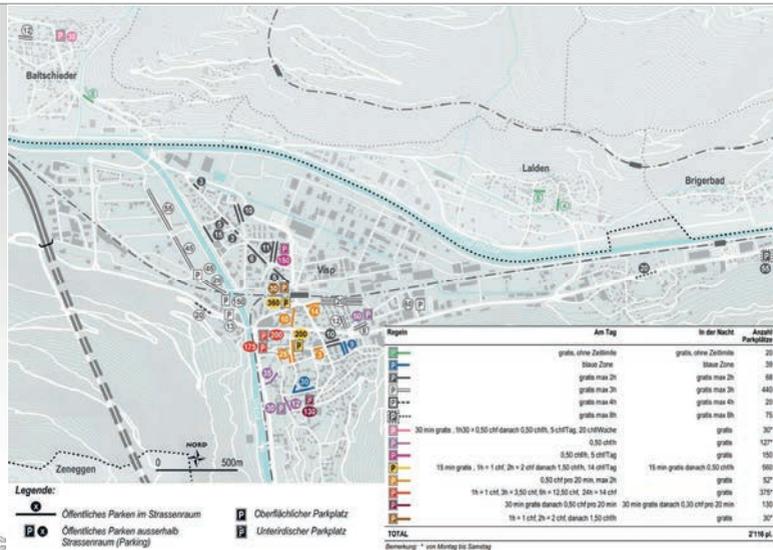


Ausgangslage

Angebot Parkplätze

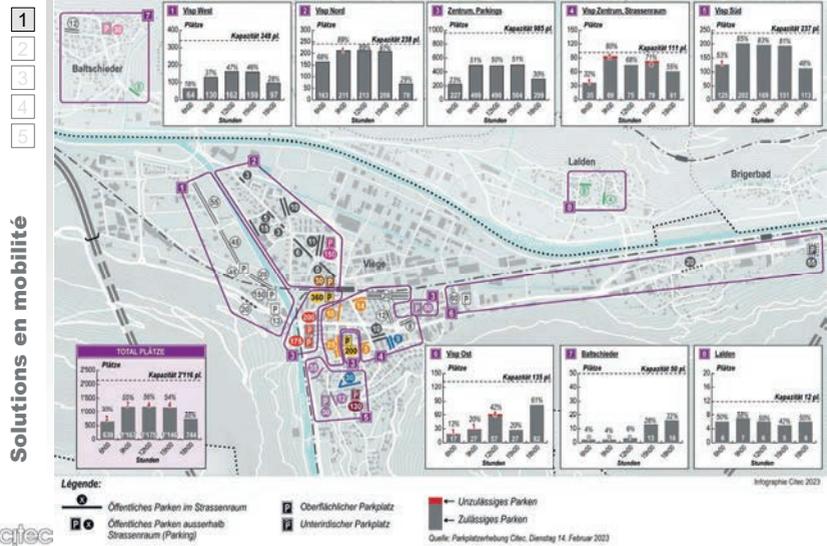
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Solutions en mobilité



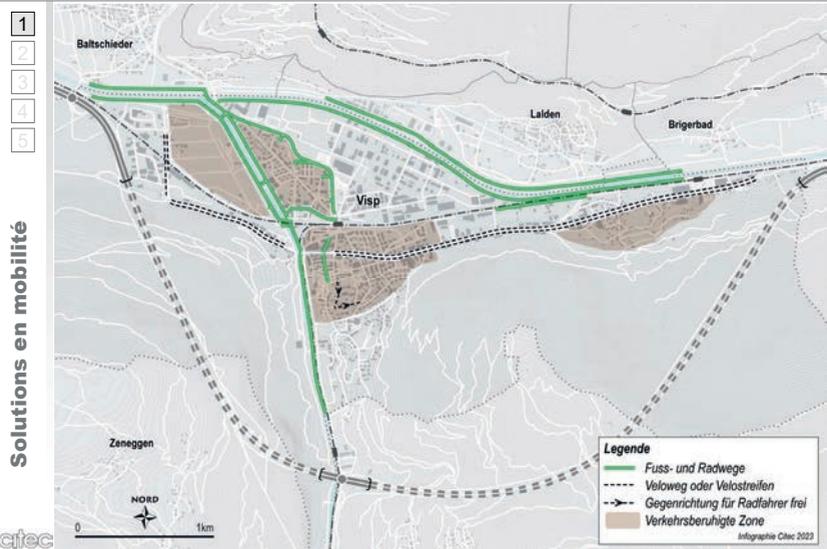
Ausgangslage

Parking-Nachfrage



Ausgangslage

Angebot Langsamverkehr



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

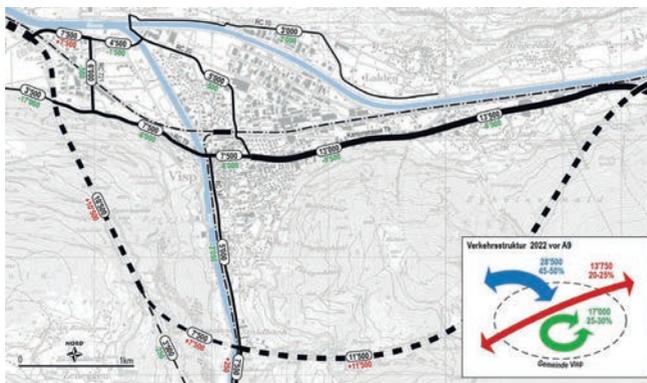
Mobilitätsgewohnheiten ändern sich : Hinweise bzw. Möglichkeiten

Gewohnheiten ändern sich

A9 durch Visp

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Die Inbetriebnahme der Autobahn A9 um Visp erlaubt eine Neubeurteilung der Ausstattung (sowie der Strassenbreite) der KST9 durch Visp



Legende :
XXXX DTV 2022 (Kürztag) nach A9
XXXX - XXXX Differenz mit DTV 2022 vor A9
 Quelle : Verkehrsmodell Visp ; Mai 2017 ; Swissstraffic





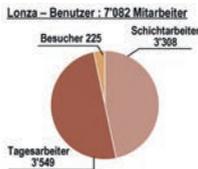
Starke und schnelle Erhöhung der Anzahl Arbeitnehmer und daher ebenfalls ihrer Bedürfnisse im Bereich der Mobilität

- Zur Zeit (2021) : **4'700 Arbeitnehmer** der Lonza, davon **1'150 Schichtarbeiter.**
- Voraussage für 2026 : **7'100 Arbeitnehmer**, davon **3'300 Schichtarbeiter.**
- Voraussage für 2031 : **10'300 Arbeitnehmer**, davon **4'200 Schichtarbeiter.**

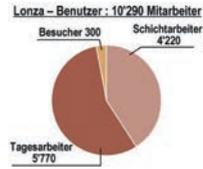
2021



2026

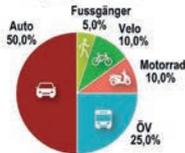


2031

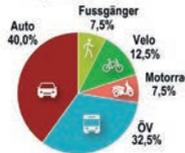


Mobilitätsplan mit Reduktion des MIV und Favorisierung von ÖV und LV

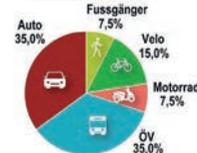
Tagesarbeiter 2021



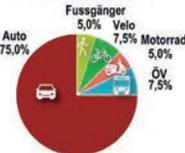
Tagesarbeiter 2026



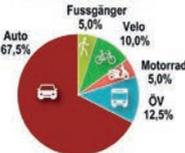
Tagesarbeiter 2031



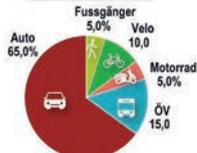
Schichtarbeiter 2021



Schichtarbeiter 2026



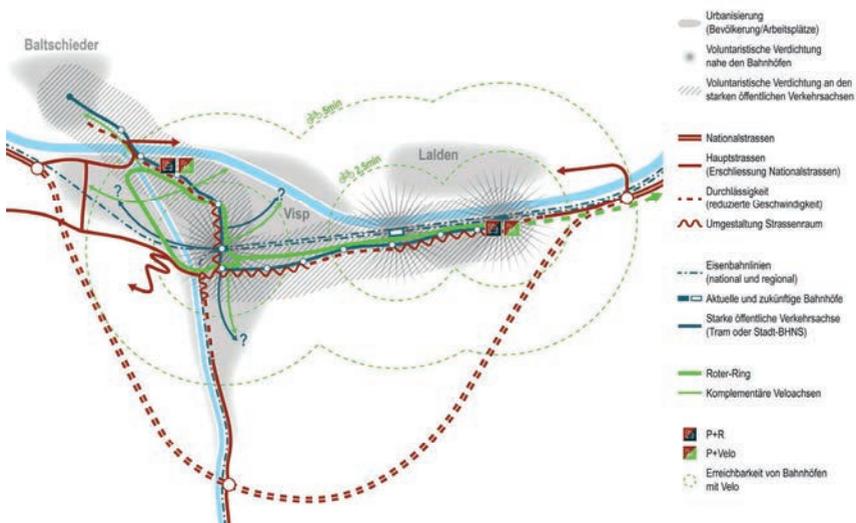
Schichtarbeiter 2031



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

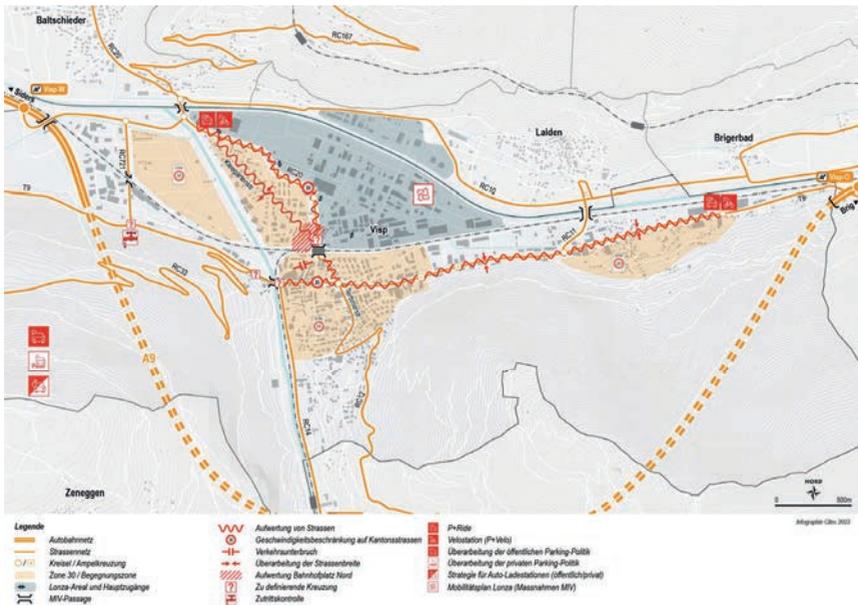
Multimodale Mobilitätsvision

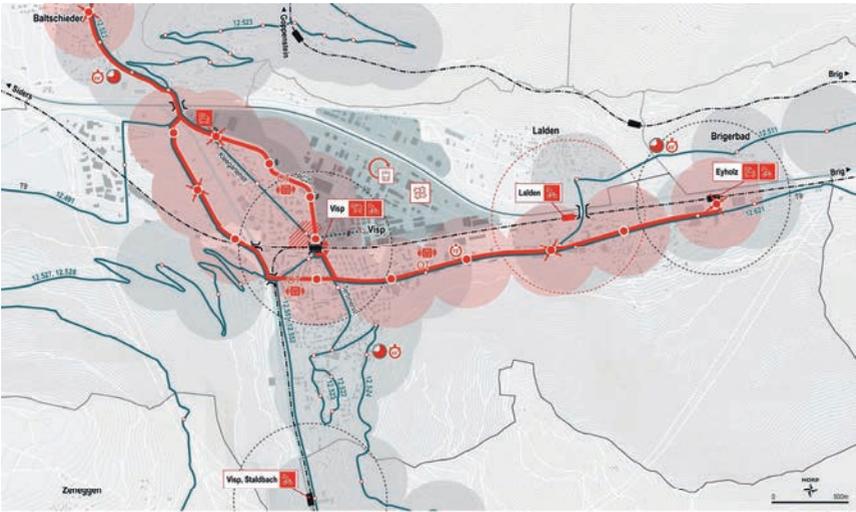
Visp - Multimodale Vision



Strategien

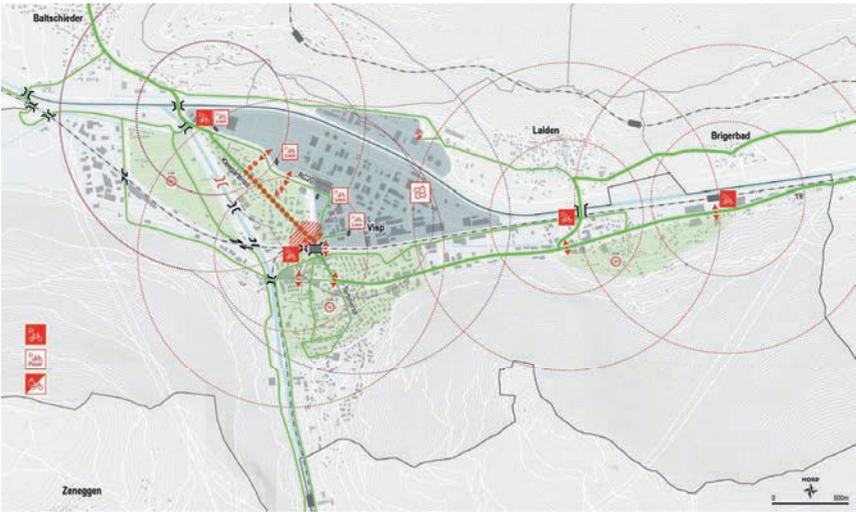
Motorisierter Individual Verkehr (MIV)
 Öffentlicher Verkehr (ÖV)
 Fuss- und Veloverkehr (LV)





- Legende**
- Burretz RPV
 - Urbanes Burretz
 - Zugnetz und Bahnhofe
 - Lanza-Areal und Hauptzugänge
 - ÖV-Passage
 - ▨ Aufwertung Bahnhofplatz Nord
 - Unterführung Bahnhof Visp
 - LV-Einsatzgebiet der wichtigsten Bushaltestellen
 - Hauptgestaltung von Bushaltestellen nach BehAG
 - Bushaltestellen mit Einsatzgebiet (300m)
 - Zughaltestellen mit Einsatzgebiet (500m)
 - ⊕ Erhöhung der Anzahl Kurspare
 - ⊕ Erweiterung des Fahrplans
 - ⊕ Verbesserung der Busprogression
 - ⊕ Infrastruktur zur Bus-Präferenzierung
 - ⊕ P+Ride
 - ⊕ P+Rail
 - ⊕ Vegetation (P+Velo/Velo+Zug)
 - ⊕ Shuttlebus Lanza
 - ⊕ Mobilitätsplan Lanza (Massnahmen ÖV)

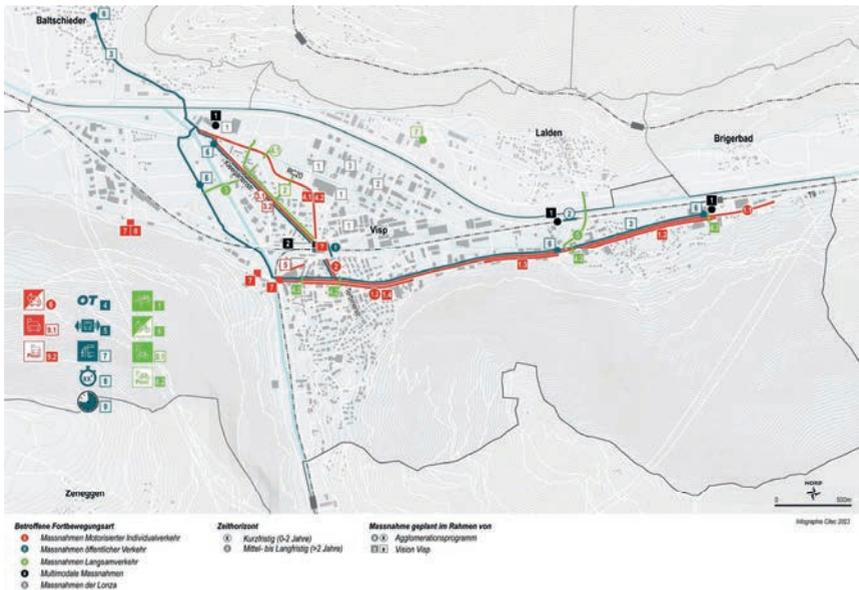
Infographic Glas 2023



- Legende**
- Velo, regionales Hauptnetz (privat/öffentlich)
 - Velo, regionales Nebennetz (privat/öffentlich)
 - Zone 30 / Begegnungszone
 - Lanza-Areal und Hauptzugänge
 - LV-Passage
 - ▨ Aufwertung Bahnhofplatz Nord
 - Fussgängerunterführung (Fuss-Bahn)
 - Fussgängerunterführung / unterführung
 - ⊕ Vegetation (P+Velo/Velo+Zug)
 - ⊕ Abstellplätze Fahrrad (öffentlich)
 - ⊕ Abstellplätze Fahrrad (privat)
 - ⊕ Spielregeln für Fahrrad-Lastenstationen (öffentlich/privat)
 - ⊕ Abstellplätze Fahrrad und Einflussbereich von 2 und 4 min.
 - ⊕ Mobilitätsplan Lanza (Massnahmen ÖV)

Infographic Glas 2023

Massnahmen gemäss Agglomerationsprogrammen und Ideensammlung



Massnahmen und Ideensammlung

1
2
3
4
5

MIV-Massnahmen

Nummer	Beschreibung	Massnahme des AP	Notwendigkeit des AP	Verantwortlicher	Zeithorizont	
					Kurzfristig (< 2 Jahre)	Mittel- und Langfristig (> 2 Jahre)
MV.1.1	T9: Aufwertung des Strassenraumes	B3.4G.17	B	DFM		x
MV.1.2	T9: Verkehrsmanagement, Sofort-Massnahme A9	B3.4G.9	A	DFM		x
MV.1.3	T9: Überarbeitung der Strassenbreite	-	-	DFM		x
MV.1.4	T9: Geschwindigkeitsbeschränkung	-	-	DFM		x
MV.2	Aufwertung Terbiners	B3.4G.21	B	DFM		x
MV.2.1	Kiesgärtner: Aufwertung des Strassenraumes	B3.4G.8	A	Gemeinde	x	
MV.3.2	Kiesgärtner: Überarbeitung der Strassenbreite	-	-	Gemeinde	x	
MV.4.1	KS20: Aufwertung des Strassenraumes	-	-	DFM		x
MV.4.2	KS20: Geschwindigkeitsbeschränkung	-	-	DFM		x
MV.5	Verkehrsurkundlich Stückweg (Bahnhofplatz Süd)	-	-	Gemeinde	x	
MV.6	Strategie für Auto-Ladestationen (mit öffentlichen/privaten Mitteln)	-	-	Gemeinde		x
MV.7	Neudefnition von Kreuzungen (T9 und Bahnhofplatz Visp)	-	-	DFM, Gemeinde		x
MV.8	Zutrittskontrollen (an Hauptzugängen)	-	-	DFM		x
MV.9.1	Überarbeitung der Parking-Politik mit öffentlichen Mitteln	-	-	Gemeinde	x	
MV.9.2	Überarbeitung der Parking-Politik mit privaten Mitteln	-	-	Gemeinde		x

Solutions en mobilité



Affaire n°22557.0 – Visp - Vision mobilité

Solothurn, le 16. März 2023

Massnahmen und Ideensammlung

1
2
3
4
5

Öv-Massnahmen

Nummer	Beschreibung	Massnahme des AP	Notwendigkeit des AP	Verantwortlicher	Zeithorizont	
					Kurzfristig (< 2 Jahre)	Mittel- und Langfristig (> 2 Jahre)
ÖV.1	Bahnhof Visp Unterführung Ost (Visp)	B2.4G.10	B	SBB		x
ÖV.2	Neuer Bahnhof Lalden (RER Wallis)	-	-	DFM		x
ÖV.3	Urbane Busverbindungen (Kadenz von 15 Min.), BHNS oder Tram	-	-	Gemeinde, DFM	x	
ÖV.4	Verbesserung der Busprogression (Sektoren und/oder an Hauptkreuzungen)	-	-	DFM, Gemeinde		x
ÖV.5	Infrastruktur zu Bus-Priorisierung	-	-	Gemeinde		x
ÖV.6	Einzugsgebiet LV der wichtigsten Bushaltestellen	-	-	Gemeinde	x	
ÖV.7	Neugestaltung Bushaltestellen nach BehG	-	-	Gemeinde	x	
ÖV.8	Erhöhung der Anzahl Kurspare (Medienbusse Buslinien TRV)	-	-	DFM	x	
ÖV.9	Erweiterung des Fahrplans (Buslinien TRV die von Schichtarbeitern der Lonza benutzt werden)	-	-	DFM	x	

Solutions en mobilité



Affaire n°22557.0 – Visp - Vision mobilité

Solothurn, le 16. März 2023

Massnahmen und Ideensammlung

1
2
3
4
5

LV-Massnahmen

Nummer	Beschreibung	Massnahme des AP	Notwendigkeit des AP	Verantwortlicher	Zeithorizont	
					Kurzfristig (< 2 Jahre)	Mittel- und Langfristig (> 2 Jahre)
LV.1	Kantonsrats Velostütz	-	-	DFM, Gemeinde		x
LV.2	Fuss-Bahn Visp Nord an der Kleeblätlerstr und/oder RC20	-	-	DFM, Gemeinde	x	
LV.3	LV-Verbindung Visp West - Lonza, inkl. Vispa Brücke (Visp)	B1.4G.27	B	Gemeinde		x
LV.4.1	Fussgängerquerungen der KS20	B1.4G.11	A	DFM	x	
LV.4.2	Fussgängerüberquerung T9	-	-	DFM, Gemeinde		x
LV.5	Verbesserung der Infrastruktur für den Langsamverkehr auf der Ländnerbrücke	B1.4G.6	A	DFM, Gemeinde		x
LV.6	Strategie für Fahrrad-Ladestationen	-	-	Gemeinde	x	
LV.7	Velozugang zum DSM-Areal	-	-		x	
LV.8.1	Überarbeitung der Parking-Politik Velo mit öffentlichen Mitteln	-	-	Gemeinde	x	
LV.8.2	Überarbeitung der Parking-Politik Velo mit privaten Mitteln	-	-	Gemeinde		x

Solutions en mobilité



Affaire n°22557.0 – Visp - Vision mobilité

Solothurn, le 16. März 2023

Massnahmen und Ideensammlung

1
2
3
4
5

Multimodale Massnahmen

Nummer	Beschreibung	Massnahme des AP	Notwendigkeit des AP	Verantwortlicher	Zeithorizont	
					Kurzfristig (< 2 Jahre)	Mittel- und Langfristig (> 2 Jahre)
M.1	Konzept P+R und/oder P+Velo, P+Rail (Bahnhof Eyholz, Visp Nord-West)	-	-	Gemeinde, DFM		x
M.2	Aufwertung Bahnhofplatz Nord	-	-	Gemeinde		x

Lonza Massnahmen

Nummer	Beschreibung	Massnahme des AP	Notwendigkeit des AP	Verantwortlicher	Zeithorizont	
					Kurzfristig (< 2 Jahre)	Mittel- und Langfristig (> 2 Jahre)
L.1	Abstellplätze Fahrrad (privat Lonza)	-	-	Lonza	x	
L.2	Mobilteiplex Lonza	-	-	Lonza	x	
L.3	Interner Shuttlebus	-	-	Lonza		x

Solutions en mobilité



Affaire n°22557.0 – Visp - Vision mobilité

Solothurn, le 16. März 2023



solutions en mobilité *Parce que nous n'héritons pas la terre de nos pères
mais la recevons en prêt de nos enfants*

Affaire :

■ 22557.0 Visp - Vision mobilité

Personne(s) de contact :

■ Chef de projet : Favre Pierre
■ Consultant : Lehmann Debora

Citec Ingénieurs Conseils SA
rue du Bourg 17
CH-3960 Sierre

Tel +41 (0)27 456 39 24 ■
e-mail: citec@citec.ch ■
www.citec.ch ■

Massnahmen für Visp

MIV-Massnahmen

Nummer	Beschreibung	Massnahme des AP	Notwendigkeit des AP	Verantwortlicher	Kurzfristig (< 2 Jahre)	Zeithorizont Mittel- und Langfristig
MIV.1.1	T9: Aufwertung des Strassenraumes	B3.4G.17	B	DFM	x (provisorisch)	x (definitiv)
MIV.1.2	T9: Verkehrsmanagement, Sofort Massnahme A9	B3.4G.9	A	DFM	x (provisorisch)	x (definitiv)
MIV.1.3	T9: Überarbeitung der Strassenbreite	-	-	DFM	x (provisorisch)	x (definitiv)
MIV.1.4	T9: Geschwindigkeitsbeschränkung	-	-	DFM	x (provisorisch)	x (definitiv)
MIV.2	Aufwertung Terbinerstr.	B3.4G.21	B	DFM	-	x
MIV.3.1	Kleegärtenstr.: Aufwertung des Strassenraumes	B3.4G.8	A	Gemeinde	x	-
MIV.3.2	Kleegärtenstr.: Überarbeitung der Strassenbreite	-	-	Gemeinde	x	-
MIV.4.1	KS20: Aufwertung des Strassenraumes	-	-	DFM	-	x
MIV.4.2	KS20: Geschwindigkeitsbeschränkung	-	-	DFM	-	x
MIV.5	Verkehrsunterbruch Brückenweg (Bahnhofplatz Süd)	-	-	Gemeinde	x	-
MIV.6	Strategie für Auto-Ladestationen (mit öffentlichen/privaten Mitteln)	-	-	Gemeinde	-	x
MIV.7	Neuedefinierung von Kreuzungen (T9 und Bahnhofplatz Visp)	-	-	DFM, Gemeinde	-	x
MIV.8	Zutrittskontrollen (an Hauptzugängen)	-	-	DFM, Gemeinde	-	x
MIV.9.1	Überarbeitung der Parking-Politik mit öffentlichen Mitteln	-	-	Gemeinde	x	-
MIV.9.2	Überarbeitung der Parking-Politik mit privaten Mitteln	-	-	Gemeinde	-	x
MIV.10	KS10: Aufwertung des Strassenraumes (Attraktivität)	-	-	DFM	-	x

OV-Massnahmen

Nummer	Beschreibung	Massnahme des AP	Notwendigkeit des AP	Verantwortlicher	Kurzfristig (< 2 Jahre)	Zeithorizont Mittel- und Langfristig
OV.1	Bahnhof Visp Unterführung Ost (Visp)	B2.4G.10	B	SBB	-	x
OV.2	Neuer Bahnhof Lalden (RER Wallis)	-	-	DFM	-	x
OV.3	Urbane Busverbindungen (Kadenz von 15 Min) ; BHNS oder Tram	-	-	Gemeinde, DFM	x	-
OV.4	Verbesserung der Busprogression (Sektionen und/oder an Hauptkreuzungen)	-	-	DFM, Gemeinde	-	x
OV.5	Infrastruktur zu Bus-Priorisierung	-	-	Gemeinde	-	x
OV.6	Einzugsgebiet LV der wichtigsten Bushaltestellen	-	-	Gemeinde	x	-
OV.7	Neugestaltung Bushaltestellen nach BehIG	-	-	Gemeinde	x	-
OV.8	Erhöhung der Anzahl Kurspaare (Meistbenutzte Buslinien TRV)	-	-	DFM	x	-
OV.9	Erweiterung des Fahrplans (Buslinien TRV die von Schichtarbeitern der Lonza benutzt werden)	-	-	DFM	x	-
OV.10	Umliehung Bus 12.511	-	-	Gemeinde	x	-
OV.11	Erhöhung Kapazität Zug / Regionalzug	-	-	DFM	-	x

LV-Massnahmen

Nummer	Beschreibung	Massnahme des AP	Notwendigkeit des AP	Verantwortlicher	Kurzfristig (< 2 Jahre)	Zeithorizont Mittel- und Langfristig
LV.1	Kantonales Velonetz	-	-	DFM, Gemeinde, Aggio	-	x
LV.2	Fuss-Bahn Visp Nord an der Kleegärtenstr und/oder RC20	-	-	DFM, Gemeinde	x	-
LV.3	LV Verbindung Visp West - Lonza, inkl. Vispa Brücke (Visp)	B1.4G.27	B	Gemeinde	-	x
LV.4.1	Fussgängerquerungen der KS20	B1.4G.11	A	DFM	-	x
LV.4.2	Fussgängerüberquerung T9	-	-	DFM, Gemeinde	x (provisorisch)	x (definitiv)
LV.5	Verbesserung der Infrastruktur für den Langsamverkehr auf der Laldenbrücke	B1.4G.6	A	DFM, Gemeinde	-	x
LV.6	Strategie für Fahrrad-Ladestationen	-	-	Gemeinde	x	-
LV.7	Velozugang zum Lonza-Areal im Norden (DSM-Areal) und Süden (Unterführung Schienen)	-	-	Gemeinde	x	-
LV.8.1	Überarbeitung der Parking-Politik Velo mit öffentlichen Mitteln	-	-	Gemeinde	x	-
LV.8.2	Überarbeitung der Parking-Politik Velo mit privaten Mitteln	-	-	Gemeinde	-	x
LV.9	Bikesharing	-	-	Gemeinde, Aggio	x	-

Multimodale Massnahmen

Nummer	Beschreibung	Massnahme des AP	Notwendigkeit des AP	Verantwortlicher	Kurzfristig (< 2 Jahre)	Zeithorizont Mittel- und Langfristig
M.1	Konzept P+R und/oder P+Velo, P+Rail (Bahnhof Eyholtz, Visp Nord-West)	-	-	Gemeinde, DFM	-	x
M.2	Aufwertung Bahnhofplatz Nord	-	-	Gemeinde	-	x

Lonza-Massnahmen

Nummer	Beschreibung	Massnahme des AP	Notwendigkeit des AP	Verantwortlicher	Kurzfristig (< 2 Jahre)	Zeithorizont Mittel- und Langfristig
L.1	Abstellplätze Fahrrad (privat Lonza)	-	-	Lonza	-	x
L.2	Mobilitätsplan Lonza	-	-	Lonza	-	x
L.3	Interner Shuttlebus	-	-	Lonza	-	x

Status der AP-Massnahmen	
in der Planungsphase (4. Gen.)	
im Soll	
nicht auf Kurs	
nicht begonnen oder sistiert	

