

Commune de Viège

La mobilité du futur dans la  
région de Lonza-Viège-Haut-Valais

Cahier de la mobilité - Mobilitätshefte

---

Sion, avril 2023

---

# Sommaire

---

|   |           |
|---|-----------|
| 1. Introduction                             | p. 4-6    |
| 1.1. Localisation, démographie et urbanisme |           |
| 1.2. Croissance économique                  |           |
| 1.3. Mobilité régionale                     |           |
| 2. Procédure - Atelier Ad Hoc               | p. 7-10   |
| 2.1. Contexte                               |           |
| 2.2. Participants                           |           |
| 2.3. Déroulement                            |           |
| 3. La mobilité à Viège                      | p. 11-13  |
| 3.1. Concept de mobilité de Lonza           |           |
| 3.2. Planifications des communes            |           |
| 3.3. Mesures de l'agglomération             |           |
| 3.4. Implication actuelle du canton         |           |
| 3.5. Actions requises                       |           |
| 4. La vision Viège                          | p. 14     |
| 5. Mesures                                  | p. 15-17  |
| 5.1. Transports en commun (TC)              |           |
| 5.2. Transports doux (TD)                   |           |
| 5.3. Transports individuels motorisés (TIM) |           |
| 5.4. Autres mesures                         |           |
| 6. Calendrier                               | p. 18     |
| 7. Annexes                                  | p. 19-126 |

# 1. Introduction

---

## 1.1. Localisation, démographie et urbanisme

Au milieu de l'année 2022, Viège comptait 8217 habitants. Depuis l'ouverture du tunnel des NLFA il y a plus de 15 ans, la population a augmenté de 25%, ce qui est considérable. En conséquence, les constructions de nouveaux logements ont progressé dans un contexte de rareté des espaces disponibles. De nouvelles surfaces ont été aménagées et construites, en particulier à Viège Ouest. Ce dynamisme se traduit par la persistance de l'activité de construction de logements à Viège: début 2023, la construction d'environ 300 nouveaux logements était en cours ou imminente.

Viège a pris les devants en élaborant un plan directeur il y a dix ans déjà. Outre les planifications à Viège Ouest, celui-ci comprend également des plans de quartier pour plusieurs autres secteurs de la commune, notamment Eyholz-Lengacher, Stockmatte Sud et le site de la société Lonza. Le dernier plan de quartier mentionné résume les réflexions sur le quartier situé au nord de la gare, qui constitue la porte d'entrée très fréquentée des sites industriels de Viège. L'objectif est de créer dans ce périmètre une haute qualité urbanistique, architecturale et spatiale.

La localité de Viège constitue, avec les communes de Brigue-Glis et de Naters situées plus à l'est, le centre économique et culturel de l'agglomération du Haut-Valais. Avec plus de 100 associations et des infrastructures modernes dans et autour de Viège, la «petite ville» de la Lonza propose une offre de loisirs très variée. Le centre culturel et de congrès La Poste et la nouvelle patinoire et salle de spectacle Lonza Arena, construite il y a quelques années, y occupent une place de choix. Des sites touristiques de renommée mondiale comme Zermatt ou Saas-Fee sont également accessibles en peu de temps depuis la ville-carrefour qu'est Viège.



---

## 1.2. Croissance économique

L'histoire de la ville de Viège est fortement marquée par son développement industriel. Grâce à l'implantation de la société d'électricité Lonza en 1909 et à son évolution, la ville présente aujourd'hui un visage étonnamment international: 75 nations composent sa population. Viège est le plus grand site de production de biotechnologie d'Europe et joue ainsi un rôle important dans la création de valeur ajoutée cantonale dans le domaine de l'industrie pharmaceutique. La ville de Viège dispose actuellement d'environ 11'000 emplois, dont presque un sur deux chez Lonza.

Plus de la moitié des employés sont des pendulaires, en provenance de tout le Haut-Valais, du Bas-Valais, de l'Oberland bernois et du nord de l'Italie. L'économie de la région connaît une croissance supérieure à la moyenne, en particulier depuis 2020. On constate de plus en plus un effet de centralisation vers l'agglomération. L'industrie a investi plus de 2,5 milliards de CHF dans les usines et les infrastructures. La commune intervient elle-même également en tant que promotrice économique. Elle détient 80% de BioArk AG, qui est engagée dans la promotion de jeunes entreprises et de projets innovants.

Comme ailleurs, la pénurie de main d'œuvre qualifiée constitue un défi majeur pour le Valais. Face à l'augmentation du volume de travail, les PME locales, dont 700 se trouvent sur Viège, peinent à trouver et conserver le personnel. Ces dernières années, le boom économique a fait venir de nombreux professionnels de l'étranger. Afin de participer au mieux à la croissance économique et de faciliter l'installation des nouveaux arrivants dans le Haut-Valais, le programme de services valais4you a été mis en place. Il s'agit là d'une initiative cantonale, dans laquelle les entreprises et les communes, dont celle de Viège et Lonza, ainsi que le canton, travaillent main dans la main.

---

### 1.3. Mobilité régionale

Au cours des 15 dernières années, la localité s'est développée pour devenir une petite ville et un centre économique de caractère suprarégional. Cette évolution s'est accompagnée d'exigences accrues en matière de mobilité dans l'agglomération de Viège. La croissance démographique et économique de la ville a connu une première impulsion lors de l'ouverture du tunnel des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) fin 2007, qui a entraîné une forte augmentation de la fréquentation de la gare de Viège. En tant que ville-carrefour, Viège est aujourd'hui le point de départ des voyageurs vers les destinations touristiques valaisannes, celles situées entre la Suisse alémanique et le Valais, comme celles en direction de l'Italie.

Actuellement, une nouvelle étape est franchie avec l'autoroute A9. Après la réalisation du contournement sud, une grande partie du trafic motorisé de la route cantonale sera transférée sur l'autoroute et les conditions de circulation s'amélioreront dans la ville de Viège. Selon les calculs, le trafic en ville, qui est aujourd'hui d'environ 23'000 véhicules par jour, ne sera alors plus que d'environ 15'000 véhicules par jour. Il en résultera de nouvelles possibilités pour les transports en commun et les transports doux. Ces derniers sont d'ailleurs une priorité de l'agglomération de Brigue-Viège-Naters, qui prévoit différentes mesures dans ce domaine.

## 2. Procédure – Atelier Ad Hoc

---

### 2.1. Contexte

Fin août 2022, un échange a eu lieu entre le Service cantonal de la mobilité (SDM) et la direction du site de Viège de Lonza. Des réflexions ont été menées sur l'évolution future du site et sur son impact sur la circulation dans le Haut-Valais. Un grand nombre de questions ont surgi au cours de cette discussion: le grand besoin de coordination, d'idées nouvelles, de solutions rapides et d'une mobilité tournée vers l'avenir a incité le SDM à lancer une initiative informelle entre la commune de Viège, le canton et l'entreprise Lonza. L'objectif était de développer une compréhension commune afin de pouvoir ensuite trouver plus facilement des solutions.

Cet échange informel a eu lieu les 15 et 16 mars 2023 à l'occasion de l'«Atelier Ad Hoc sur la mobilité du futur dans la région de Lonza-Viège-Haut-Valais». Auparavant, les différents acteurs avaient déjà réfléchi à la mobilité, notamment pour mieux évaluer les investissements futurs. La Lonza a par exemple établi un concept de mobilité, tandis que la commune traite ce sujet depuis déjà plusieurs années avec son plan directeur. Toutes ces réflexions ont été intégrées dans une vision élaborée par le bureau Citec, qui a constitué une base de discussion importante pour l'atelier.

Le Service de la mobilité a suggéré d'organiser l'échange dans un environnement étranger et sur deux jours. Cette méthode de travail avait déjà fait ses preuves dans le passé, par exemple lors de l'atelier autour de la thématique du désenclavement de Zermatt, qui s'était déroulé avec succès à Verbier pendant l'été 2018. Le choix s'est porté sur Soleure pour des raisons évidentes. Un lieu où la mobilité avait déjà été prise en compte de manière globale à plusieurs reprises, où la situation était similaire à celle de Viège: la petite ville de Soleure avait été le théâtre d'importantes modifications de l'utilisation de l'espace dans un passé récent, notamment en raison de l'implantation de l'usine Biogen ou de la réaffectation du site industriel Attisholz.

---

## 2.2. Participants

Le Service du développement territorial et le Service de la mobilité ont invité à l'atelier de Soleure plusieurs représentants de la commune de Viège, de l'entreprise Lonza (site de Viège) et des entreprises de transports en commun. L'organisation de l'événement s'est faite en concertation entre la commune de Viège et les deux services, tandis que le Centre économique et régional du Haut-Valais (RWO) a assuré la coordination.

Voici la liste des participants:

- Zumstein Adrian, Chef du Service du développement territorial
- Pellisier Vincent, Chef du Service de la mobilité
- Karlen Anton, Chef de Service adjoint au Service de la mobilité
- Burgener Stefan, Chef de la Section transports du Service de la mobilité
- Duroux Rachel, Cheffe du Service administratif et juridique du DMTE
- Furger Niklaus, Président de la commune de Viège
- Teyseire Philipp, Conseiller municipal de la commune de Viège, département Constructions
- Eggel Deborah, Cheffe du département Planification et Constructions à Viège
- Cicillini Renzo, Directeur du site de Viège de Lonza
- Gallo Giovanni, Directeur des RH du site de Viège de Lonza
- Schnyder Mario, département Assistance sur place du site de Viège de Lonza
- Gsponer Achim, département Gestion de projets du site de Viège de Lonza
- Luggen Stefan, Directeur de la zone d'exploitation CarPostal
- Truffer Caroline, département Grands comptes de CarPostal
- Gsponer Egon, Directeur général du MGB
- Nellen Christian, responsable de la région Haut-Valais RegionAlps
- Hosennen Tamar, Directrice du Centre économique et régional du Haut-Valais (RWO)
- Favre Pierre, Responsable Agence Valais, Citec

---

### 2.3. Déroulement

Pour l'atelier, les participants se sont fixé les trois objectifs suivants:

1. Analyse de la situation actuelle.  
Définition de mesures à long, moyen et court termes à partir des résultats de l'analyse.  
Utilisation des documents préliminaires contenant la vision élaborée par Citec comme base de discussion (Atelier 1).
2. Élaboration de solutions à long, moyen et court termes pour une mobilité intégrée à Viège et dans le Haut-Valais.  
Définition pour cela d'une vision commune et d'objectifs.  
Consolidation du catalogue de mesures (Atelier 2).
3. Mise en place d'un regroupement efficace et coordonné des planifications afin de pouvoir aborder rapidement la mise en œuvre.  
Détermination de la communication, clarification de la collaboration pour au moins les deux prochaines années.  
Inclusion des communes environnantes.

Sur place, les participants ont eu la possibilité, au début, de présenter leur point de vue et leurs analyses en complément des documents déjà envoyés avec les documents préliminaires (voir les présentations en annexe, sur [www.vs.ch/sdm](http://www.vs.ch/sdm)). Tandis que l'entreprise Lonza a présenté son concept de mobilité, la commune a abordé ses stratégies de développement. Les planifications de l'agglomération de Brigue-Viège-Naters, qui prépare également des mesures avec un plan sectoriel pour les transports doux, ont également été prises en compte. De son côté, le canton a abordé sa vision et a présenté le nouveau cadre légal ainsi que des propositions de mesures visant à améliorer l'offre de transports en commun.

---

La session suivante était une séquence de deux heures au cours de laquelle quatre représentants de renom ont présenté les planifications dans la ville de Soleure et les enseignements qu'ils ont tiré des processus résultants:

- Zemp Stefan, Office de l'aménagement du territoire ARP, Directeur général du projet de l'agglomération de Soleure
- Stebler Pascal, Office des transports et du génie civil, Responsable de la planification des transports
- Kjell Kolden, Office des transports et du génie civil, Responsable des transports en commun
- Senn Patrick, Halter AG, Développements, Responsable du projet Attisholz

Les contributions des quatre intervenants ont été directement intégrées dans les discussions de l'atelier (voir les présentations en annexe). L'échange s'est poursuivi lors du dîner et différentes pistes de réflexion ont été abordées.

Le deuxième jour était consacré à la présentation de l'analyse réalisée par le bureau spécialisé Citec sur la base des documents préliminaires. Celle-ci constitue une vision multimodale avec trois stratégies et paquets de mesures dans les domaines des transports individuels motorisés, des transports en commun et des transports doux. Les paquets de mesures correspondants ont été discutés, adaptés et complétés dans des groupes mixtes composés d'au moins un représentant de chaque partie. Les conclusions ont ensuite été discutées au sein du groupe global. L'heure est maintenant à l'examen, à l'ancrage et à la modification des idées discutées au-delà de l'atelier.

## 3. La mobilité à Viège

---

### 3.1. Concept de mobilité de Lonza

Lonza a élaboré son propre concept de mobilité pour son usine de Viège. La croissance économique y fait office de variable principale. Selon les prévisions, la croissance devrait se poursuivre à court terme, au moins jusqu'en 2026. D'après Lonza, le changement de la composition démographique et culturelle du personnel causé par l'arrivée de jeunes talents du monde entier entraîne également une modification des comportements en matière de mobilité. 71% des employés font déjà la navette entre les centres de l'agglomération et l'usine. On estime que ce changement de comportement entraînera une réduction de la capacité de stationnement nécessaire. Lonza s'engage donc pour une amélioration de l'offre de transports en commun dans le Haut-Valais et de meilleures conditions pour les transports doux dans la région de Viège.

### 3.2. Planifications des communes

Dans le cadre de son plan directeur et des plans de quartier, la commune de Viège a défini depuis 2015 des objectifs en matière de mobilité en se basant sur différentes études. À cet effet, un certain nombre de règles et de lois doivent être respectées. Les objectifs comprennent une réduction du trafic motorisé d'origine et de destination ainsi qu'une déviation du trafic lourd et de transit. L'adaptation constante du concept de parking et, actuellement, le manque de places de parking dans la localité, sont également des sujets abordés. Une attention particulière est accordée à la promotion des transports en commun, du vélo et des transports doux. Les communes environnantes se consacrent également à cette thématique et élaborent différentes mesures conformément au plan sectoriel de l'agglomération de Brigue-Viège-Naters.

---

### 3.3. Mesures de l'agglomération

L'agglomération de Brigue-Viège-Naters oriente ses planifications en fonction de la politique d'agglomération de la Confédération. Celle-ci vise à optimiser la coordination entre l'urbanisation et les transports, rendue difficile par l'augmentation des surfaces urbanisées et la progression de la mobilité. Concrètement, l'agglomération haut-valaisanne élabore actuellement un plan sectoriel pour les transports doux en collaboration avec le Service cantonal de la mobilité. Celui-ci servira de référence pour la mise en œuvre d'un réseau attractif et bien construit. L'accent est mis sur le trafic cycliste quotidien dans la plaine et sur les bas versants. Les thèmes de l'urbanisation, des transports et du paysage seront en outre retravaillés dans le plan directeur intercommunal. Les planifications pour Viège y seront également intégrées. Un autre projet concerne l'espace de stationnement dans les communes membres. Celui-ci doit faire l'objet d'une analyse.

### 3.4. Implication actuelle du canton

Le Service de la mobilité a également examiné le site de Viège et les communes environnantes sous plusieurs angles. Comme le montrent les analyses, environ 50% des employés de Lonza habitent actuellement à Viège, Brigue-Glis ou Naters. La répartition de la main d'œuvre pendulaire dans le Haut-Valais entraîne une demande correspondante d'offres de transports en commun. Actuellement, rien qu'à Viège, plusieurs projets concrets sont actuellement en cours ou en projet, par exemple la traversée de Viège par la T9 ou, dans le secteur de la gare, le déplacement de la 10<sup>e</sup> voie.



---

### 3.5. Actions requises

La mobilité dans la commune en pleine croissance atteint ses limites. Si la voiture a longtemps été considérée comme le moyen de transport principal, l'accent sera mis à l'avenir sur la mobilité intermodale (marche-vélo-transports en commun). Afin de pouvoir continuer à gérer de manière fluide le volume élevé de trafic, il est important d'améliorer la qualité de la gestion du trafic et d'adapter le nœud interrégional aux nouvelles exigences urbaines. La diminution actuellement prévue de l'utilisation de la voiture en faveur du vélo ou des transports en commun doit être prise en compte dans ces planifications à tous les niveaux, du canton à l'entreprise privée, en passant par la commune. Différentes synergies peuvent être exploitées et une action commune peut être mise en place.

## 4. La vision de Viège

---

La vision de la mobilité à Viège, élaborée par le bureau spécialisé Cittec, permettra de planifier les transports en commun, le trafic individuel motorisé et la mobilité douce de manière coordonnée (voir la vision et les stratégies dans l'annexe 1). Dans le domaine routier, une hiérarchie consciente du réseau, qui se traduit dans l'aménagement des rues et la gestion du trafic, doit être mise en œuvre. Dans la présente vision, les axes principaux sont renforcés et la perméabilité réduite. Là où le trafic doit être réduit, la vitesse sera volontairement réduite. L'une des conséquences est que les rues pourront être réaménagées afin d'être plus attractives pour les vélos et les piétons. Dans le même temps, l'offre de transports en commun sera renforcée. Le mot d'ordre est le suivant: plus de transports en commun et de transports doux et des voitures seulement là où elles sont indispensables.

## 5. Mesures

---

Cette vision multimodale ne se limite pas au niveau stratégique. Un catalogue de mesures concrètes a également été élaboré. Celui-ci a servi de base de discussion lors de l’atelier organisé. Les mesures contenues comprennent trois catégories: les Transports Individuels Motorisés (TIM), les Transports en Commun (TC) et les Transports Doux. Quelques mesures multimodales et des mesures relevant concrètement du domaine de compétence de l’entreprise Lonza sont également incluses. Le catalogue a été analysé par les participants à l’atelier en fonction de la priorité et du calendrier. Les mesures des différentes catégories discutées et consolidées lors de l’atelier sont énumérées ci-dessous (voir annexe 2 pour la liste détaillée):

### 5.1. Transports en commun [TC]

|       |  |
|-------|--|
| TC.1  | Passage souterrain est de la gare de Viège (Viège)                                       |
| TC.2  | Nouvelle gare de Lalden (RER Valais)   |
| TC.3  | Liaisons urbaines par bus (cadence de 15 min);<br>BHNS ou tramway                        |
| TC.4  | Amélioration de la circulation des bus<br>(sections et/ou aux intersections principales) |
| TC.5  | Modification de l’infrastructure<br>pour donner la priorité aux bus                      |
| TC.6  | Espaces de stationnement TD aux principaux<br>arrêts de bus                              |
| TC.7  | Réaménagement des arrêts de bus selon LHand  |
| TC.8  | Augmentation du nombre de paires de courses<br>(lignes de bus TRV les plus fréquentées)  |
| TC.9  | Extension des horaires<br>(lignes de bus TRV utilisées par les employés de Lonza)        |
| TC.10 | Déviation du bus 12.511  |
| TC.11 | Augmentation de la capacité des trains<br>(notamment régionaux)                          |

---

## 5.2. Transports doux [TD]

|        |  |
|--------|--|
| TD.1   | Réseau cantonal de pistes cyclables  |
| TD.2   | Accès piéton au nord de la gare de Viège vers la Kleegärterstrasse et/ou la RC20             |
| TD.3   | Liaison TD Viège Ouest - Lonza, y compris pont sur la Vispa (Viège)                          |
| TD.4.1 | Passages piétons de la KS20  |
| TD.4.2 | Traverse piétonne T9   |
| TD.5   | Amélioration de l'infrastructure pour la mobilité douce du pont Laldnerbrücke                |
| TD.6   | Stratégie pour les stations de recharge de vélos   |
| TD.7   | Accès vélo au nord (DSM-Areal) et au sud (passage sous la voie ferrée) de l'entreprise Lonza |
| TD.8.1 | Révision de la politique de stationnement vélo avec des fonds publics                        |
| TD.8.2 | Révision de la politique de stationnement vélo avec des fonds privés                         |
| TD.9   | Vélos en libre-service   |

## 5.3. Transports individuels motorisés [TIM]

|         |  |
|---------|--|
| TIM.1.1 | T9: Revalorisation de l'espace routier                                       |
| TIM.1.2 | T9: Gestion de la circulation  |
| TIM.1.3 | T9: Révision de la largeur de la rue   |
| TIM.1.4 | T9: Limites de vitesse   |
| TIM.2   | Revalorisation de la Terbinerstr.  |
| TIM.3.1 | Kleegärtenstr.: Revalorisation de l'espace routier                           |
| TIM.3.2 | Kleegärtenstr.: Révision de la largeur de la rue                             |
| TIM.4.1 | KS20: Revalorisation de l'espace routier                                     |
| TIM.4.2 | KS20: Limites de vitesse   |
| TIM.5   | Interruption de la circulation sur le Brückenweg (au sud de la Bahnhofplatz) |

---

|         |  |
|---------|--|
| TIM.6   | Stratégie pour les stations de recharge de voitures<br>(avec des fonds publics/privés) |
| TIM.7   | Redéfinition des intersections<br>(T9 et Bahnhofplatz à Viège)                         |
| TIM.8   | Contrôles d'accès (aux accès principaux)   |
| TIM.9.1 | Révision de la politique de stationnement<br>avec des fonds publics                    |
| TIM.9.2 | Révision de la politique de stationnement<br>avec des fonds privés                     |
| TIM.10  | KS10: Revalorisation de l'espace routier   |

#### 5.4. Autres mesures

##### Mesures multimodales

|     |   |
|-----|---|
| M.1 | Concept P+R et/ou P+Vélo, P+Train<br>(gare d'Eyholz, nord-ouest de Viège) |
| M.2 | Revalorisation du nord de la Bahnhofsplatz                                |

##### Mesures pour Lonza

|     |   |
|-----|---|
| L.1 | Places de stationnement pour vélos<br>(réservées aux employés de Lonza) |
| L.2 | Plan de mobilité de Lonza   |
| L.3 | Navette interne   |

## 6. Calendrier

---

Pour la suite de la procédure, les acteurs participant à l'atelier ont convenu d'aborder directement les clarifications et les études. L'amélioration de l'offre des transports en commun et la coordination avec les mesures de mobilité de l'entreprise Lonza sont placées sous la direction du Service de la mobilité (SDM). Celui-ci est en outre responsable des clarifications concernant les aménagements routiers (TIM).

Une structure de projet commune doit en outre être mise en place pour une mise en œuvre rapide et coordonnée des mesures. Dans ce contexte, le Centre économique et régional du Haut-Valais (RWO) s'occupe de l'élaboration d'un projet. La communication est coordonnée par la commune de Viège sous la direction de Niklaus Furger. Pour un premier débriefing de l'atelier, un rendez-vous a été fixé entre les participants le 1er mai 2024 à Viège.

Les mesures concrètes des différentes catégories sont classées dans la liste récapitulative en fonction de leur nécessité et du calendrier (voir annexe 2). Les mesures à court terme doivent être mises en œuvre d'ici la fin de l'année et les idées de projets à moyen terme doivent être réalisées au cours des trois prochaines années. Pour les mesures à plus long terme, un horizon de 10 à 15 ans est prévu.

# 7. Annexes

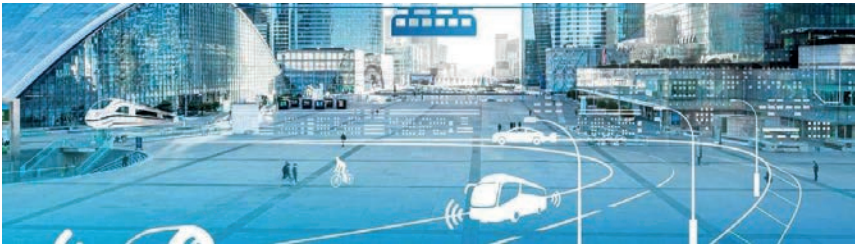
Enabling a Healthier World

**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

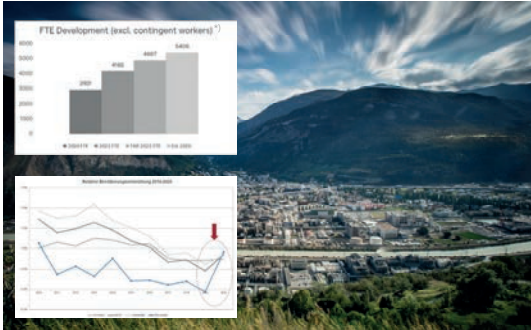
### Lonza Visp heute (2023)



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

Business Use Only

2/28



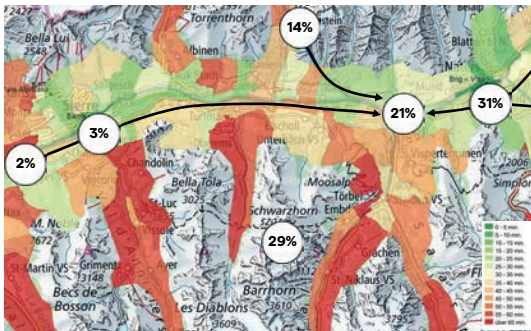
<sup>1</sup> Jan 2023; 6721 FTE (incl. Contingent workers)

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



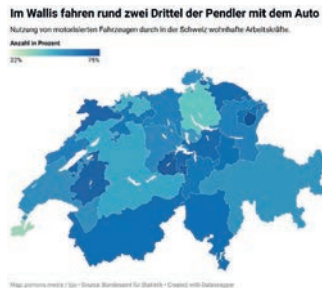
**Das Wachstum des Lonza-Standorts ist eine Ursache für die Mobilitätsbeschränkungen...**



Business Use Only

5/28

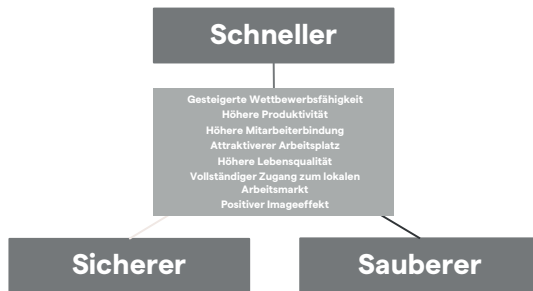
**...aber ein Umdenken bei den Pendlern generell ist gefordert**



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

Business Use Only

8/23

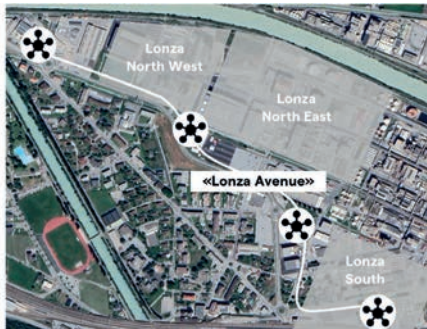
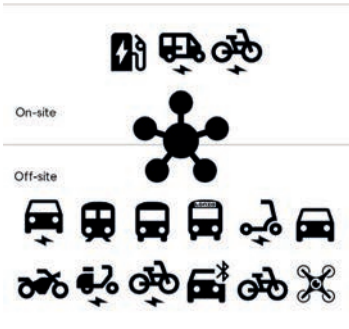
**6 Schwerpunktthemen zur Verbesserung von Mobilitätslösungen**

| 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

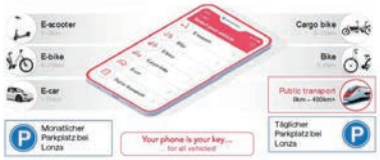
10/28

**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).

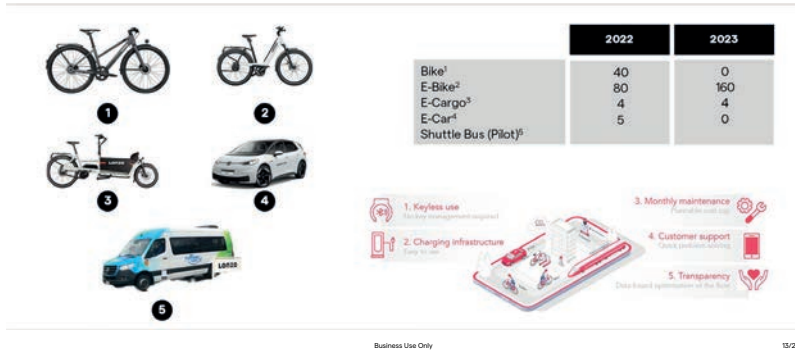


Business Use Only 11/28

**Fokus Thema 3: Subventionierung des öffentlichen Verkehrs**

| HEUTE  | ZUKUNFT  |
|--|--|
| <div style="text-align: center; margin-bottom: 10px;">  </div> <p><b>Subventionierter ÖV (Streckenabus / GA)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 75% der Kosten von der Lonza AG getragen</li> <li>• Kosten 2020 1.2m CHF</li> <li>• 2021 1.9m CHF</li> <li>• <b>2023 3.7m CHF (Budget)</b></li> </ul> <p><b>Zusätzliche Finanzierung Transport Schichtmitarbeiter 0.61m CHF/a</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PostAuto Schweiz AG: 550'000.-</li> <li>• Regionalps: 75'000.-</li> <li>• Andere (Seilbahnen): 25'800.-</li> </ul> | <div style="text-align: center; margin-bottom: 10px;">  </div> <p><b>Mobilitäts-Bonus, Pay-per-use</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitäts-Bonus z.B. 500.- CHF pro MA/a</li> <li>• Kein fester Abonnementbetrag</li> <li>• Der Wechsel zum pay-per-trip Modell bringt mögliche Ersparnisse (&lt;30%)</li> <li>• Einfaches digitales Ticketing System, welches Zeit und internen Aufwand erspart</li> <li>• Nur effektive Pendelkosten werden verrechnet</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Finanzierung Transport Schichtmitarbeiter 0.61m CHF/a</b></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

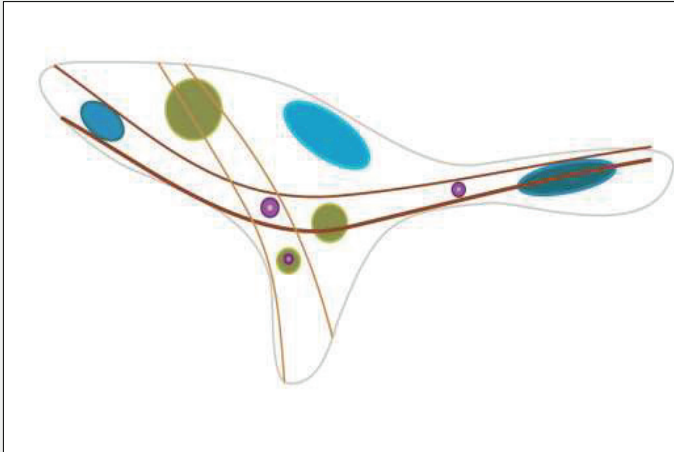
**Welche Resultate erwarten wir?**

- **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

## Zukunftsmobilität Visp und Umgebung



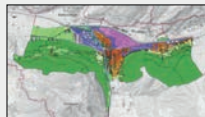
## Städtebauliche Planungen

## Zielsetzung Gemeinde «Städtebau»

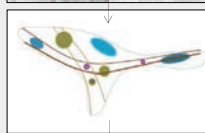
### Ziele

- 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

Kantonalen  
Richtplan

Interkommunaler  
Richtplan

Kommunaler  
Richtplan

ISOS

Verkehr/ LV

Lärm

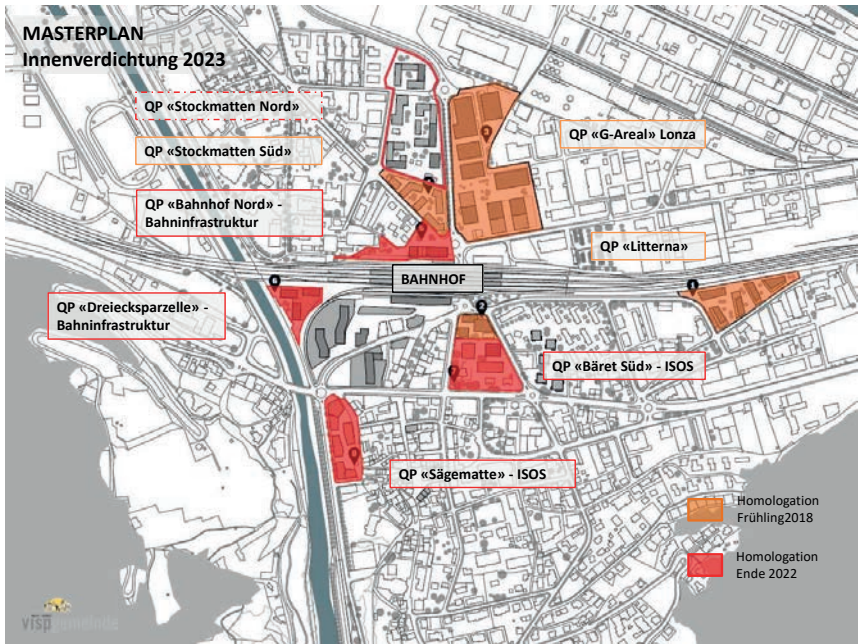
etc.

Störfallverordnung

Naturgefahren



**MASTERPLAN  
Innenverdichtung 2023**



**Quartierplanungen homologiert**



---

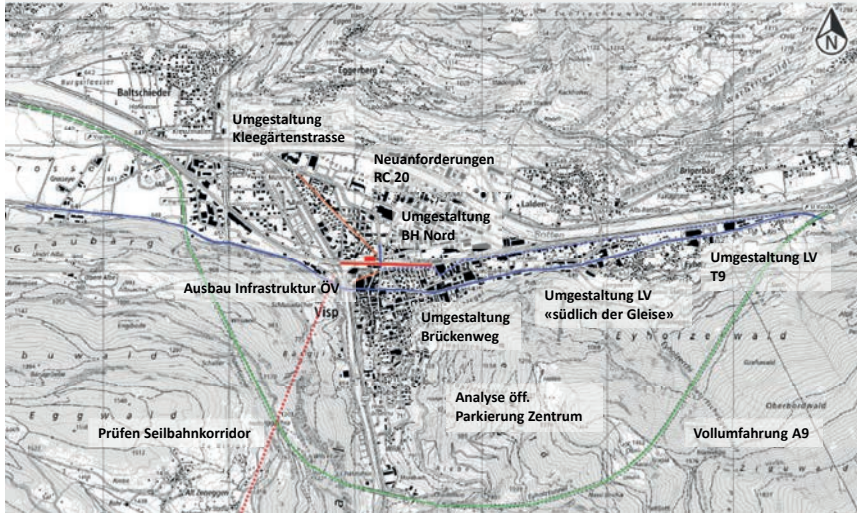
## Verkehrsplanungen

### Zielsetzung Gemeinde «Verkehr»

#### Ziele

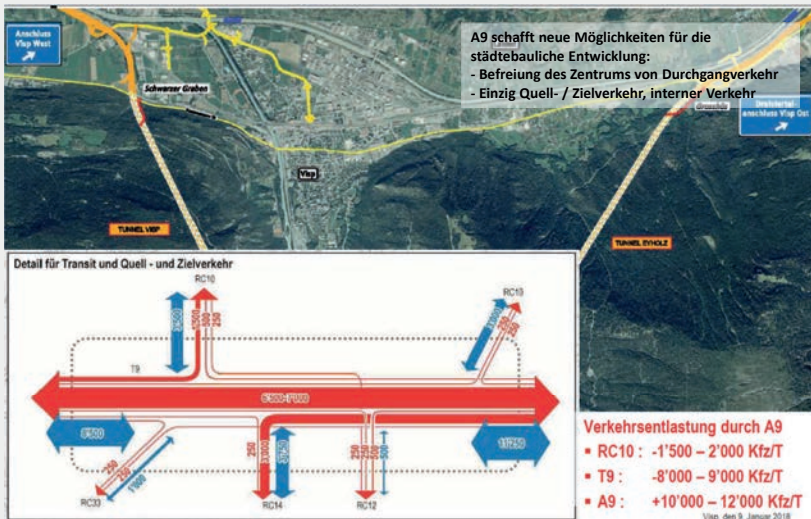
- Reduzieren motorisierter Quell- / Zielverkehr
- Umleitung motorisierter Durchgangsverkehr
- Umleitung Schwerverkehr
- Förderung öffentlicher Verkehr
- Förderung Veloverkehr / Langsamverkehr  
als Pendler- und Freizeitverkehr
- Förderung Nachhaltigkeit
- Förderung Meilensteine Energie

## Projekte zum Erreichen der Ziele



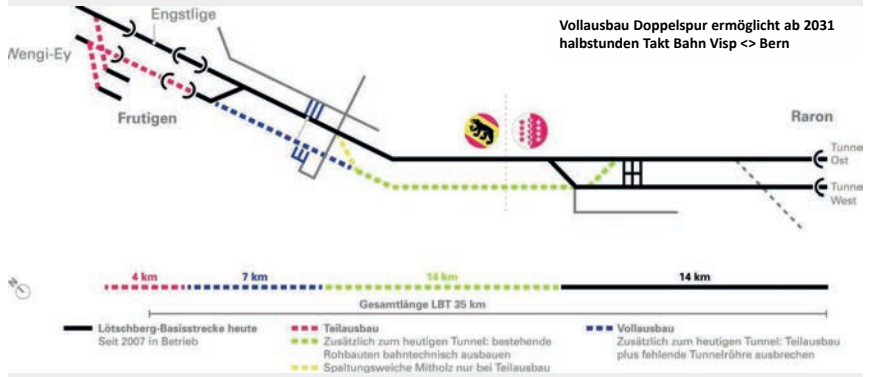
## Fokus Autobahn

A9



## Fokus Bahnhof SBB

## Doppelspur NEAT



visp  
gemeinde

## Fokus Bahnhof Nord

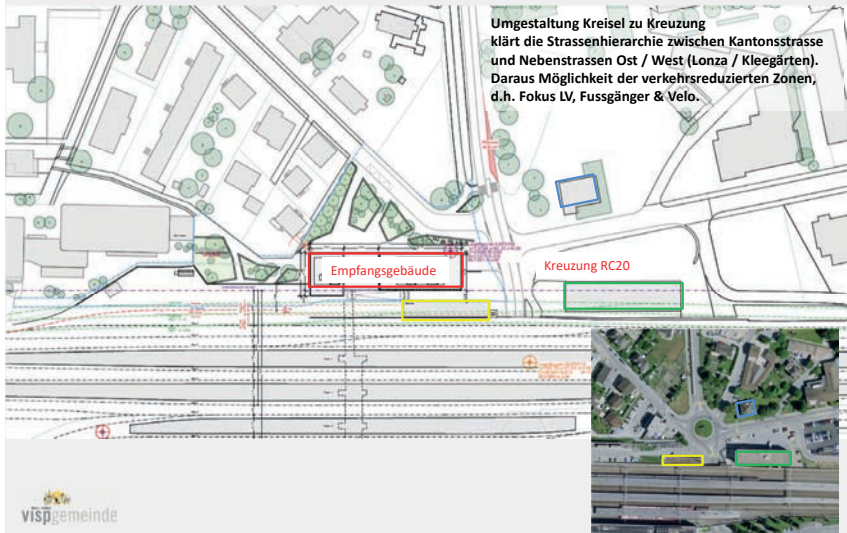
## RC 20 <> Bahnhofplatz <> Lonza Platz





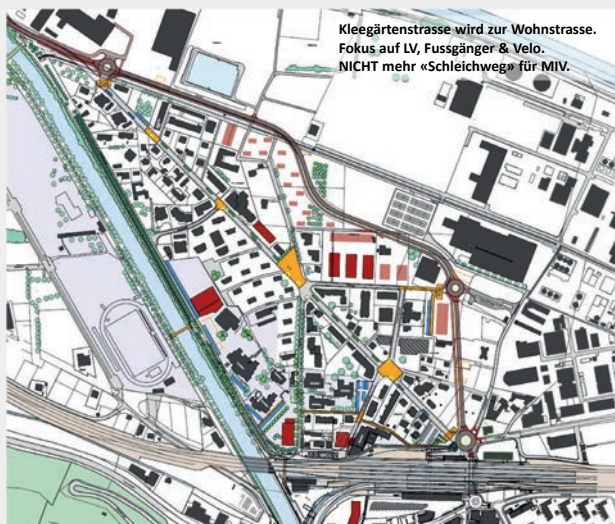
## Fokus Bahnhof Nord

## Bahnhofplatz



## Fokus Bahnhof Nord

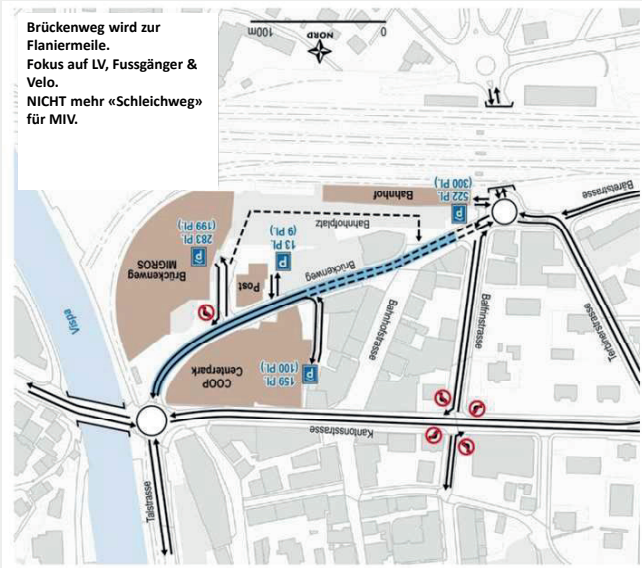
## Kleegärtenstrasse Umgestaltung, 30er Zone, Weber Brönimann



## Fokus Bahnhof Süd

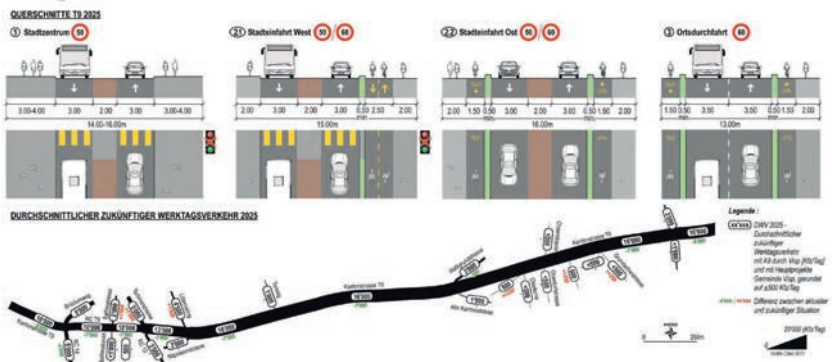
## Brückenweg 20er Zone & Teilspernung

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

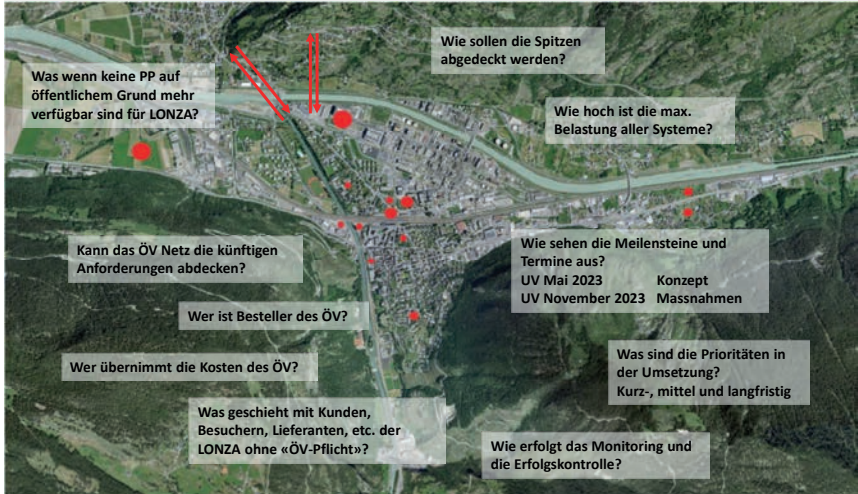
## Fokus Parkplätze

## öffentliche Parkhäuser im Zentrum





## Künftige Herausforderungen aus Sicht Gemeinde



Make it possible ☺



## Zeitplan & Vorgehen



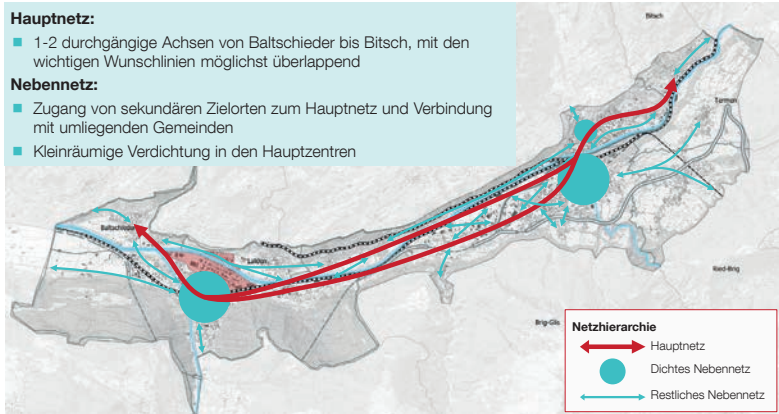
### Sitzungen der Arbeitsgruppe

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

## Konzept Veloverkehr



## Netzhierarchien

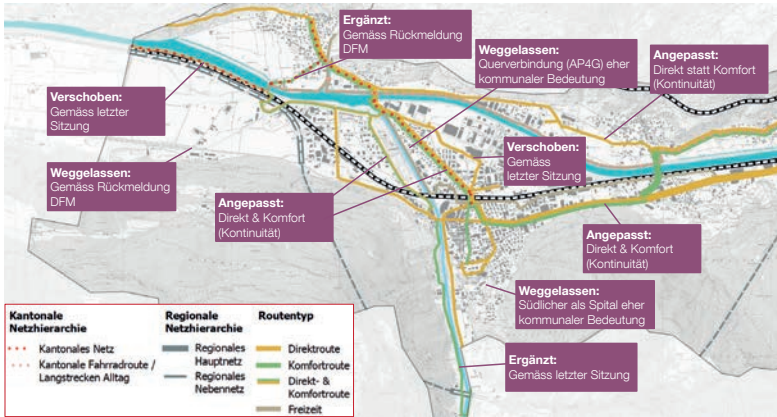
### Kantonale Velonetzhierarchie

- Kantonales Netz:** kantonal relevante Wunschlinien < 5 km zwischen Zielorten (Wohnbevölkerung > 1'000 EW, Bahnhöfe)
- Nebennetz:** andere Verbindungen
- Kantonale Fahrradrouten / Langstrecken Alltag:** RR1, durchgehende Freizeitverbindung, die teilweise auch für den Alltagsverkehr genutzt werden kann.

### Regionale Velonetzhierarchie

|              | Hohes Velopotenzial (EW, AP, öV, besondere Zielorte) | Mittleres/tiefes Velopotenzial (EW, AP, öV, besondere Zielorte) |
|--------------|--|---|
| Direktroute  | <b>Hauptnetz direkt</b>                              | Nebennetz direkt  |
| Komfortroute | <b>Hauptnetz Komfort</b>                             | Nebennetz Komfort   |

## Velonetz Alltag Visp – Baltschieder



# Mobilität Region Visp

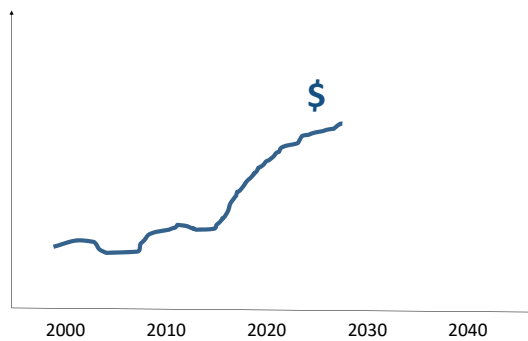
## Contexte général



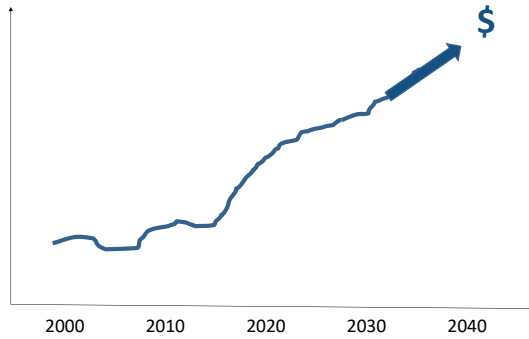
15. März 2023



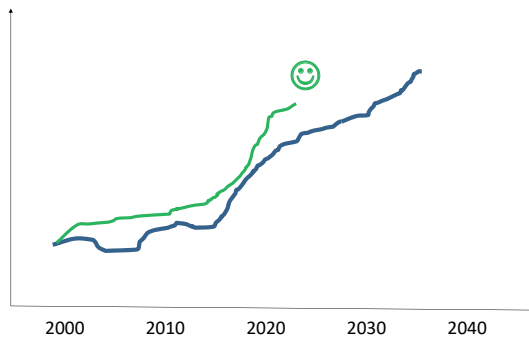
### Richesse



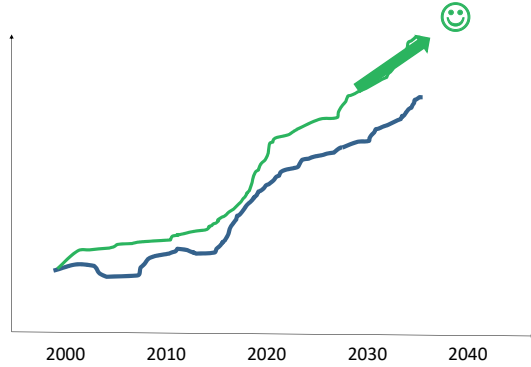
## Richesse



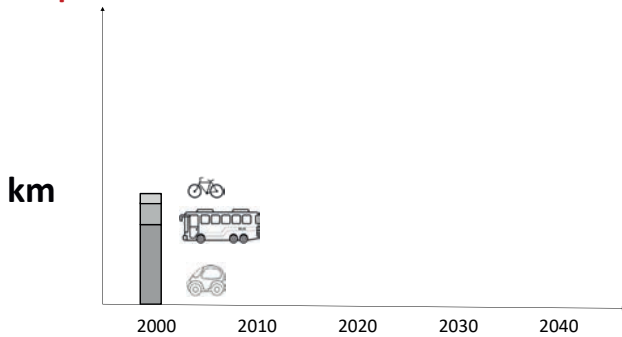
## Collabotateurs.trices



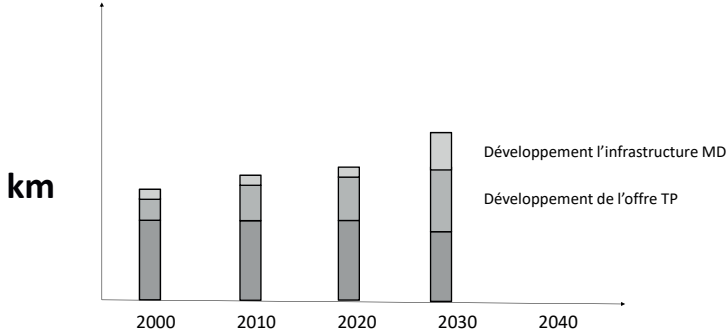
## Collabotateurs.trices



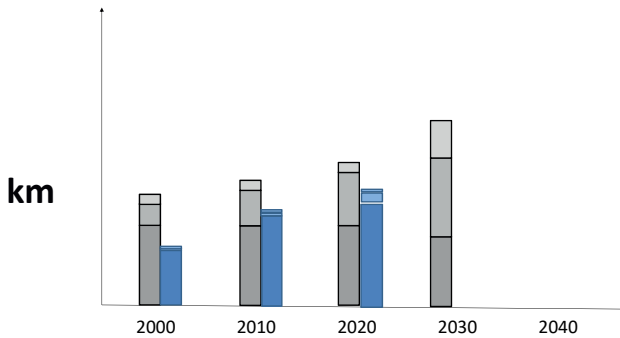
## Kilomètres parcourus Capacité



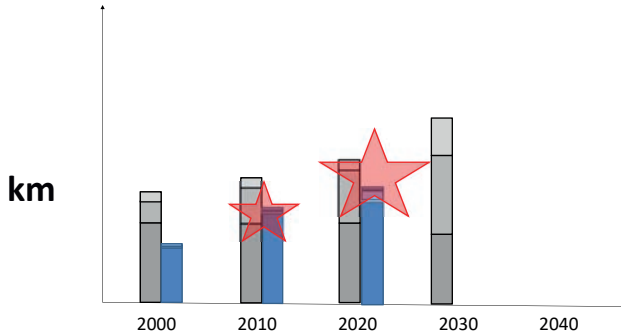
## Kilomètres parcourus Capacité



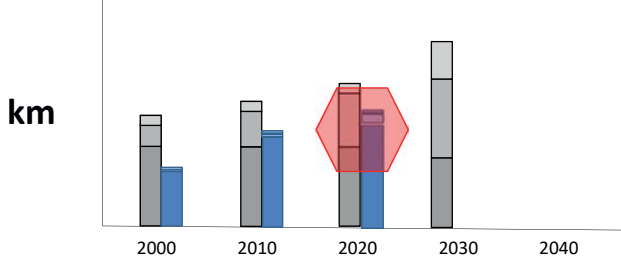
## Kilomètres parcourus Demande



## Kilomètres parcourus Problème (bouchons)



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





## Splitting multimodal

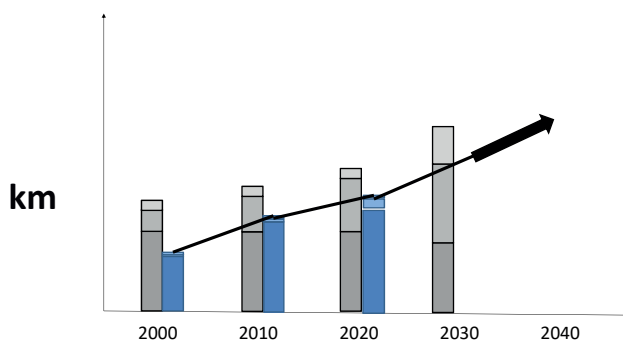
### Les solutions à envisager

- 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)

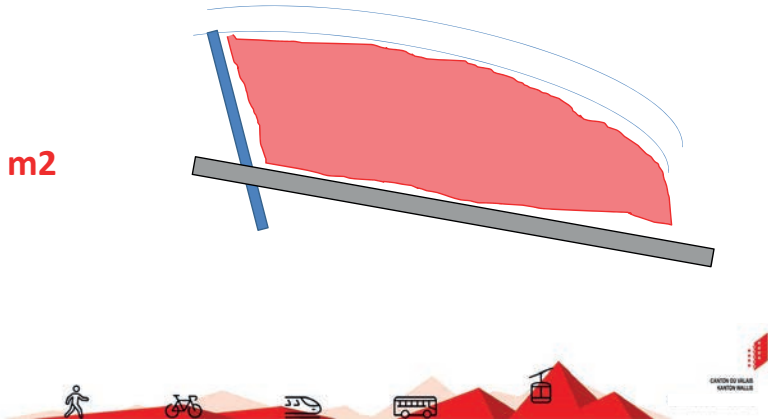
• ...



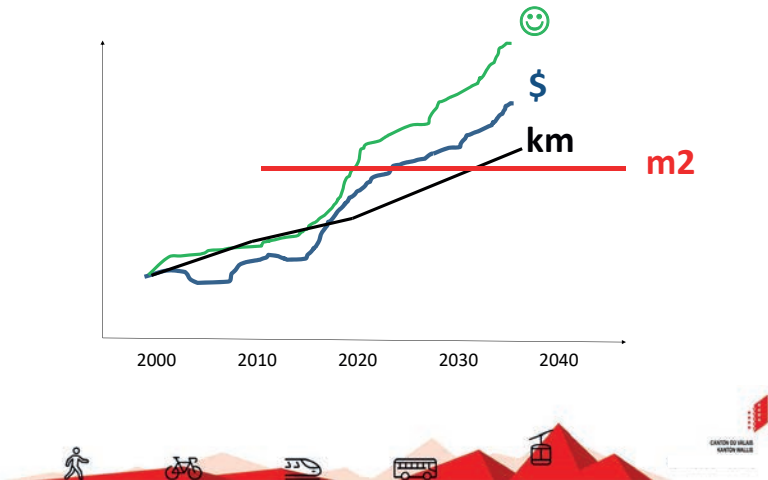
## Kilomètres parcourus



## Des limites physiques

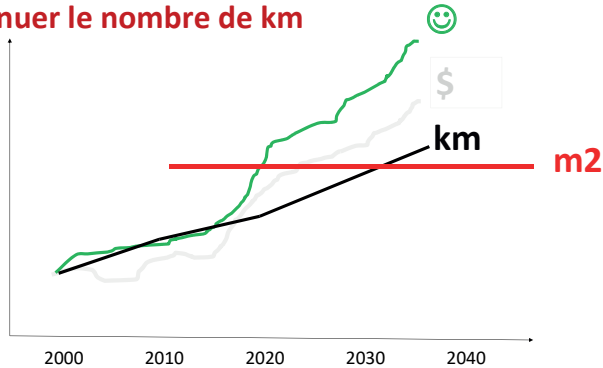


## Des limites physiques !!!



## Les solutions à envisager

### Diminuer le nombre de km



## Les solutions à étudier

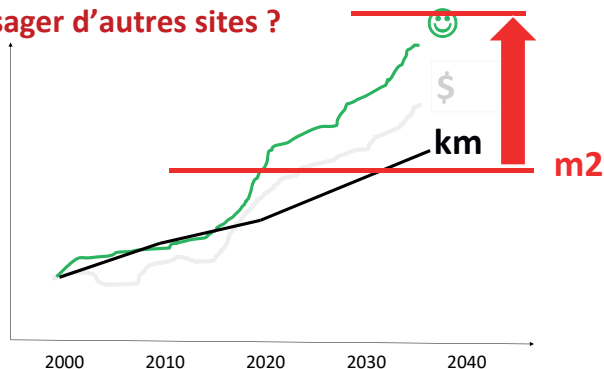
### Diminuer le nombre de km

- 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...

---

## Inhalt

Kontext

Durchgeführte Analysen



## Kontext

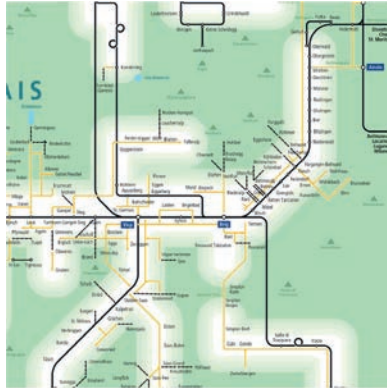
- 8'183 Einwohner (Statpop, 2021)
- 11'349 Arbeitsplätze (Statent, 2020)
- Zwischen 16'000 und 23'000 Autos pro Tag  
→ Ähnliche Situation in Sitten für 35'259 Einwohner und 35'647 Arbeitsplätze



---

## Kontext

### ÖV-Netzplan Oberwallis



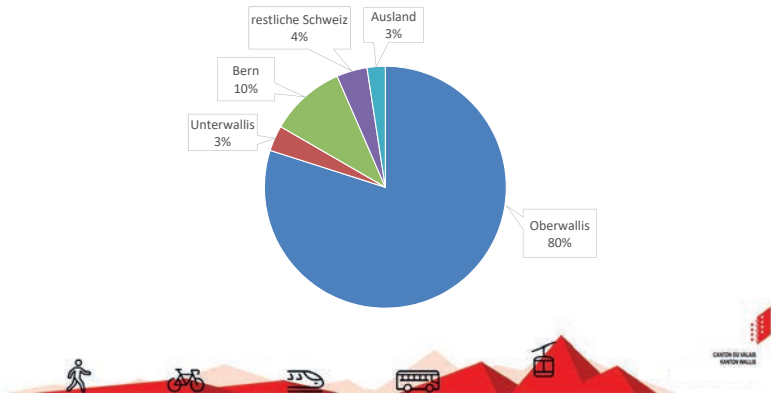
## Durchgeführte Analysen

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



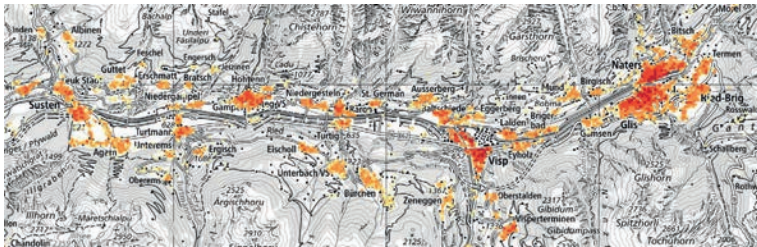
## Durchgeführte Analysen: Herkunft der Lonza-Mitarbeiter

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



# Durchgeführte Analysen

## Bevölkerungseinzugsgebiet



Source: map.geo.admin.ch



# Durchgeführte Analysen

## Überblick über die Analyse des Angebots

| Origine  | Coll. "équipes" | Coll. "jours" | Total<br>saisonniers | Alto coll.<br>"équipes" | Alto coll.<br>"jours" | % EV "équipes" | % EV "jours" | % EV | Arrivées Vign<br>Inch. (sais.) | Départs Vign<br>Inch. (sais.) | Départs Vign<br>Inch. (sais.) | Départs Vign<br>Inch. (sais.) | Temps de<br>parcours EV | Temps de<br>parcours Auto |
|--|-----------------|---------------|----------------------|-------------------------|-----------------------|----------------|--------------|------|--------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------|---------------------------|
| Agens, Dorf  | 9               | 53            | 22                   | 0                       | 0                     | 0%             | 15%          | 18%  | 0                              | 5                             | 6                             | 4                             | 22'                     | 37'                       |
| Aussenberg, Dorf   | 0               | 29            | 17                   | 1                       | 10                    | 83%            | 14%          | 41%  | 4                              | 4                             | 4                             | 3                             | 18'                     | 11'                       |
| Bollschindlen, Dorf  | 0               | 90            | 100                  | 1                       | 10                    | 6%             | 20%          | 21%  | 0                              | 4                             | 7                             | 3                             | 4'                      | 4'                        |
| Bilten   | 10              | 17            | 17                   | 4                       | 0                     | 20%            | 10%          | 18%  | 0                              | 0                             | 0                             | 0                             | 12'                     | 20'                       |
| Burtenbach, Station  | 0               | 0             | 0                    | 0                       | 0                     | 0%             | 40%          | 40%  | 2                              | 2                             | 1                             | 1                             | 10'                     | 40'                       |
| Châtillon, Station   | 187             | 533           | 493                  | 53                      | 220                   | 11%            | 11%          | 27%  | 3 (lignes 4055)                | 2                             | 4                             | 1                             | 10'                     | 40'                       |
| Châtillon, Station   | 0               | 26            | 10                   | 0                       | 11                    | 10%            | 26%          | 26%  | 2 (lignes 3700)                | 1                             | 1                             | 1                             | 3'                      | 18'                       |
| Châtillon, Station   | 0               | 14            | 22                   | 2                       | 0                     | 20%            | 41%          | 46%  | 2                              | 14                            | 10                            | 26                            | 7'                      | 11'                       |
| Châtillon, Station   | 0               | 13            | 17                   | 3                       | 0                     | 100%           | 10%          | 10%  | 0 (lignes 3040)                | 3                             | 0                             | 0                             | 11'                     | 18'                       |
| Châtillon, Station   | 0               | 13            | 18                   | 0                       | 0                     | 0%             | 11%          | 11%  | 0 (lignes 4040)                | 3                             | 0                             | 0                             | 10'                     | 20'                       |
| Châtillon, Station   | 0               | 17            | 19                   | 0                       | 20                    | 24%            | 26%          | 26%  | 10 (lignes 4010)               | 5                             | 6                             | 6                             | 11'                     | 20'                       |
| Châtillon, Station   | 28              | 40            | 38                   | 2                       | 24                    | 7%             | 40%          | 30%  | 0 (lignes 3040)                | 3                             | 0                             | 0                             | 7'                      | 18'                       |
| Châtillon, Station   | 0               | 13            | 22                   | 0                       | 1                     | 0%             | 8%           | 8%   | 0 (lignes 4040)                | 0                             | 0                             | 0                             | 10'                     | 10'                       |
| Châtillon, Station   | 0               | 0             | 12                   | 1                       | 0                     | 10%            | 25%          | 25%  | 2 (lignes 3040)                | 0                             | 2                             | 1                             | 41'                     | 48'                       |
| Châtillon, Station   | 15              | 40            | 11                   | 0                       | 4                     | 1%             | 10%          | 10%  | 3 (lignes 3040)                | 0                             | 0                             | 0                             | 9'                      | 4'                        |
| Châtillon, Station, Aribanen, Aribanen, Susten, Brachsmatt, Susten | 40              | 100           | 100                  | 0                       | 10                    | 20%            | 35%          | 40%  | 10 (lignes 3040)               | 1                             | 3                             | 10                            | 10'                     | 10'                       |
| Marigny  | 0               | 14            | 14                   | 0                       | 10                    | 0%             | 73%          | 73%  | 10 (lignes 3040)               | 0                             | 12                            | 11                            | 40'                     | 30'                       |
| Natery   | 7               | 12            | 10                   | 2                       | 0                     | 29%            | 67%          | 67%  | 0                              | 0                             | 0                             | 0                             | 10'                     | 18'                       |
| Natery (abandon de Brig)   | 152             | 153           | 105                  | 18                      | 145                   | 25%            | 41%          | 16%  | 17                             | 14                            | 20                            | 28                            | 7'                      | 11'                       |
| Natery (Station, Nidgergenstein)                                   | 17              | 53            | 100                  | 0                       | 14                    | 8%             | 15%          | 12%  | 0 (lignes 3040)                | 3                             | 0                             | 1                             | 4'                      | 10'                       |
| Natery (Station, Aribanen)   | 0               | 10            | 10                   | 2                       | 14                    | 8%             | 14%          | 14%  | 0                              | 0                             | 0                             | 0                             | 10'                     | 14'                       |





## 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 | Moyenne      | Max | Moyenne      | Max | Moyenne      | Max | 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  | Col. "Kajuter" | Col. "Star" | Etat satisfaisant | Abs. col. "Kajuter" | Abs. col. "Star" | Arrivées Visp 06:30 - 08:00 | Départs Visp 12h00 - 14h | Départs Visp 16h00 - 18h | Départs Visp 19h00 - 22h | Temps de parcours T1 | Temps de parcours T2 |
|---------------------|--------|----------------|-------------|-------------------|---------------------|------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------|----------------------|
| Bürchen, Zehnhausen | 12.528 | 9              | 24          | 18                | 3                   | 11               | 4                           | 3                        | 2                        | 3                        | 35                   | 38                   |

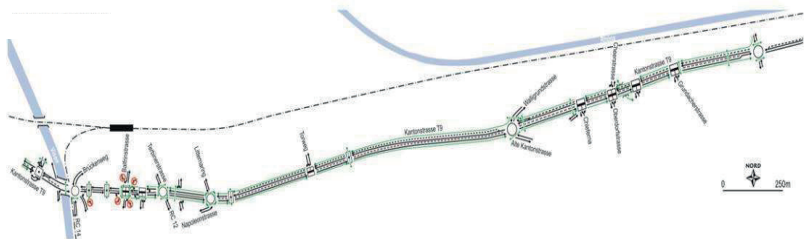
|                                   | Arrivée 4.44 |           | Arrivée 6.28 |           | Arrivée 7.06 |           | Arrivée 7.44 |           |
|-----------------------------------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|
|                                   | 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        |
| <b>Places assises disponibles</b> | <b>48</b>    | <b>46</b> | <b>40</b>    | <b>32</b> | <b>30</b>    | <b>20</b> | <b>40</b>    | <b>20</b> |
| Places totales disponibles        | 68           | 66        | 60           | 53        | 50           | 40        | 60           | 40        |

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



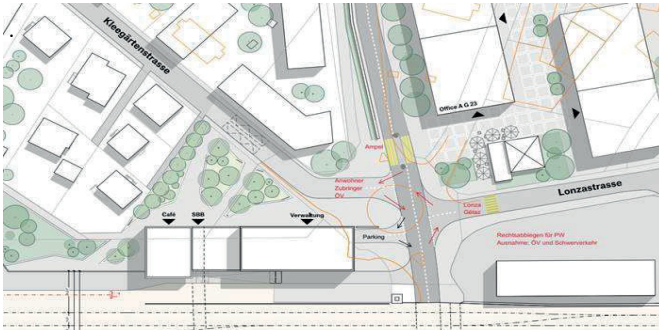
## Ortsdurchfahrt Visp T9

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



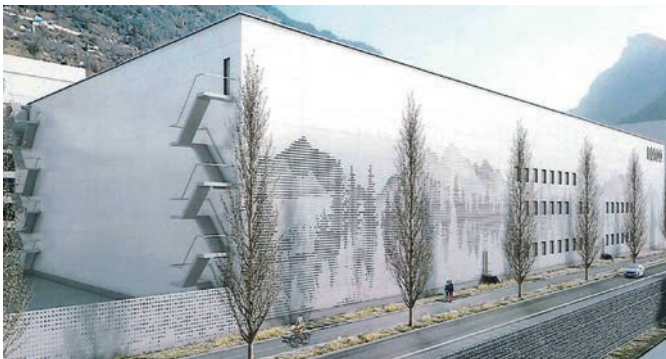
## Bahnhof Nord: Kreisel RC20–Anschluss Lonza–Anschluss Kleegärtenstrasse

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



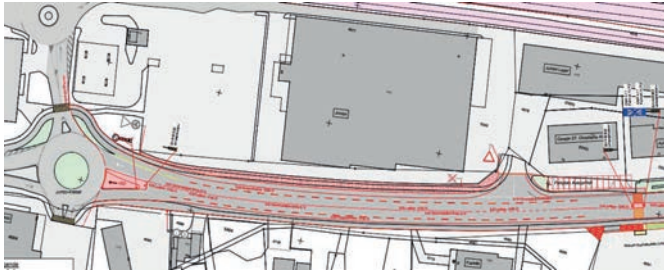
## BioLOG Verkehrskonzept

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)

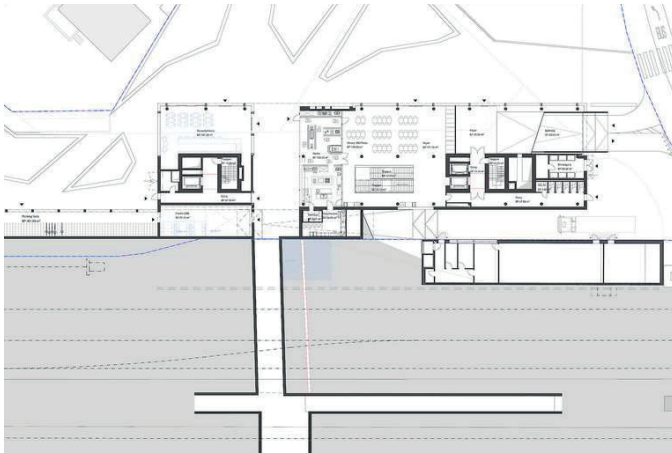


## Strassenumbau Schulsilachra NG33

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

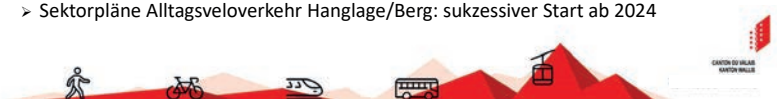
### Alltagslangsamverkehr

#### 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 Fahrradrouten 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

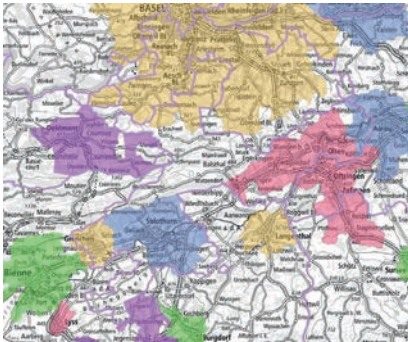


# Agglomerationsprogramm Solothurn

Zwei Hypothesen zum Erfolg der 4. Generation

Zukunftsmobilität Lonza-Visp-Oberwallis, adHoc Atelier 15.3.2023

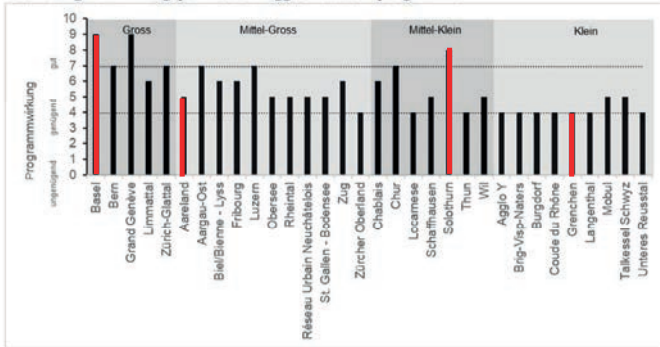
## Kanton Solothurn: 4 Agglomerationsprogramme



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

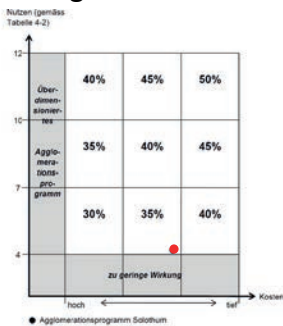
## Prüfungsergebnis 4. Generation

Abbildung 4: Wirkungspunkte der Agglomerationsprogramme

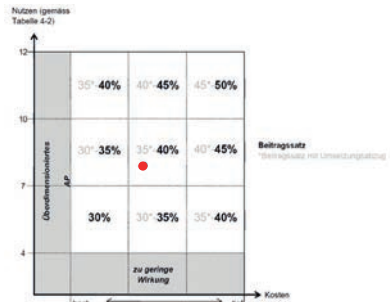


3

## Prüfung 4. Generation



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



- 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 – Flumenthal 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

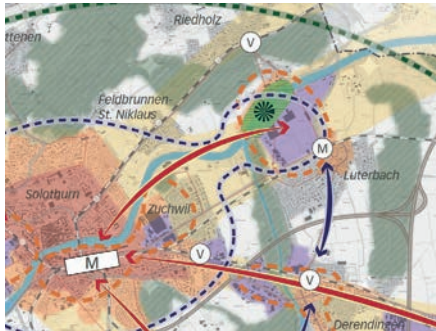
Businfrastruktur, CHF 12.25 Mio  
Projektierung läuft

Multimodale Drehscheibe, CHF 4.4 Mio  
Unterführung + Bushaltestelle  
Projektierung läuft

Natur und Naherholung  
(Eigenleistung Umgesetzt)

10

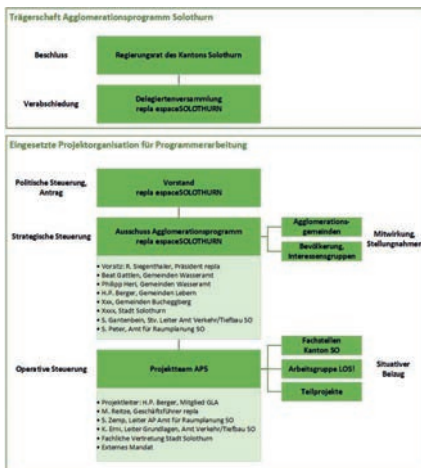
## Integrale Bearbeitung Raum + Mobilität Instrument «Fokusräume»



**Fokusraum**

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

11



## KANTON **solothurn** 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

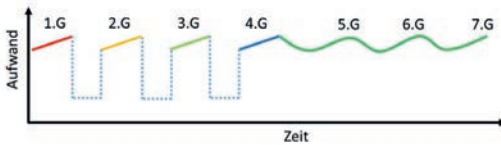
**Das drittbeste Agglomerationsprogramm der Schweiz: Wie eine Region verkehrstechnisch zusammengeschweisst wird**

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](mailto: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

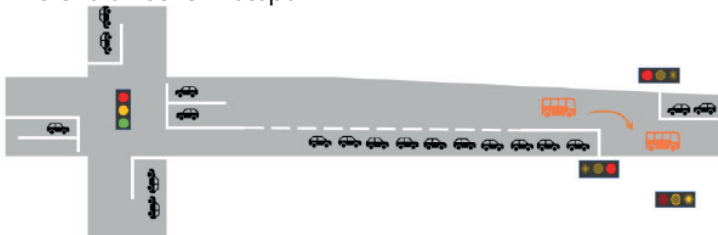
# Massnahmen: Verkehr verlagern

- **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

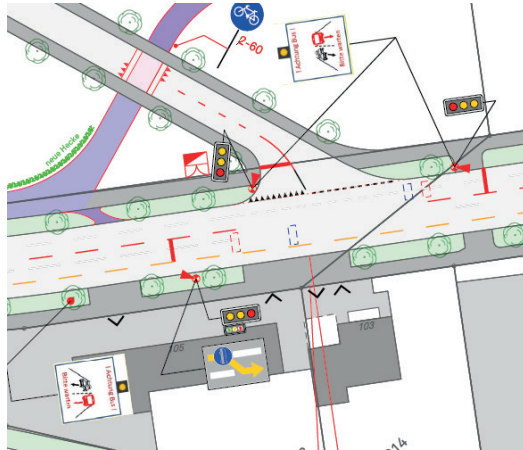
### Weissensteinstrasse Solothurn

- 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

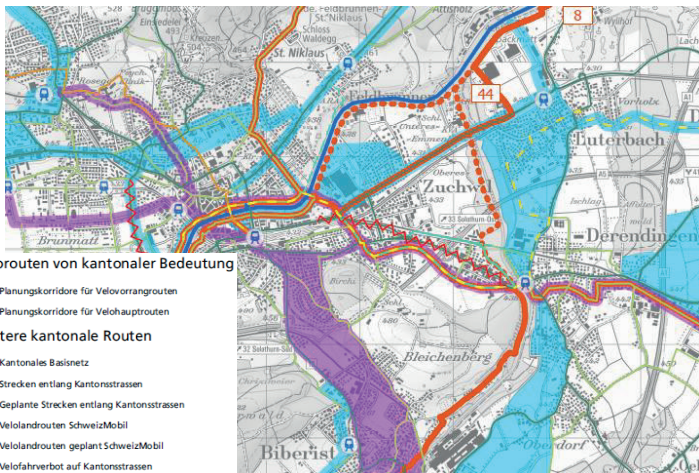


16.03.2023

Verkehrsplanung im Raum Solothurn

11

# Beispiel: Velonetzplan Kt. Solothurn



16.03.2023

Verkehrsplanung im Raum Solothurn

12



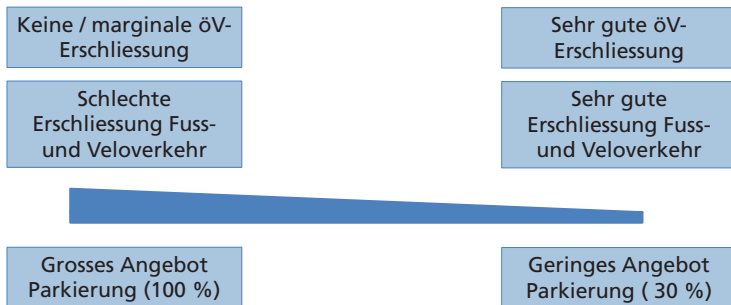
## Massnahmen: Verkehr vermeiden

- **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

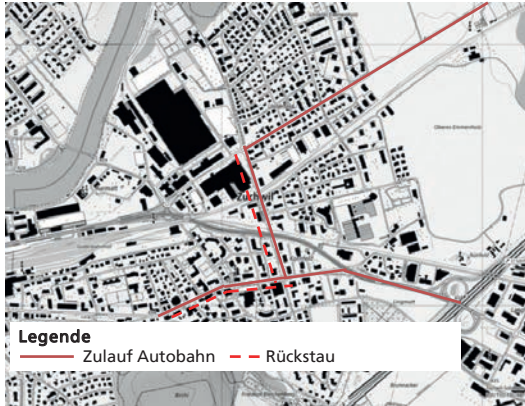


Herausforderung: Kanton kann zu diesem Thema nur Empfehlungen abgeben.

## 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

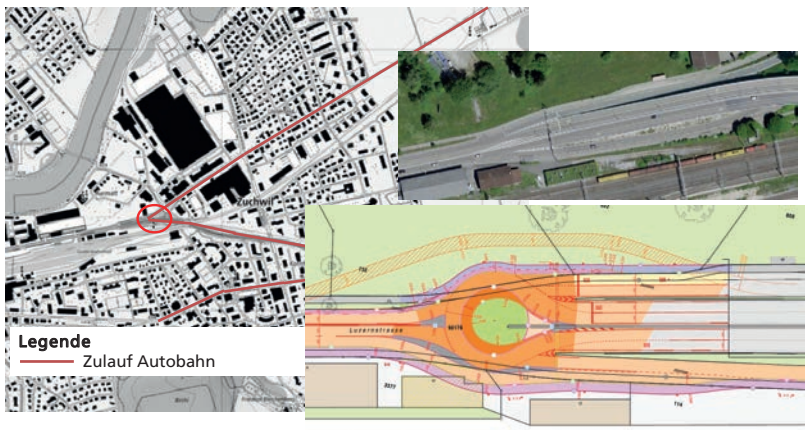


16.03.2023

Verkehrsplanung im Raum Solothurn

17

## Beispiel: «Tropfenkreisel» Aarmatt



16.03.2023

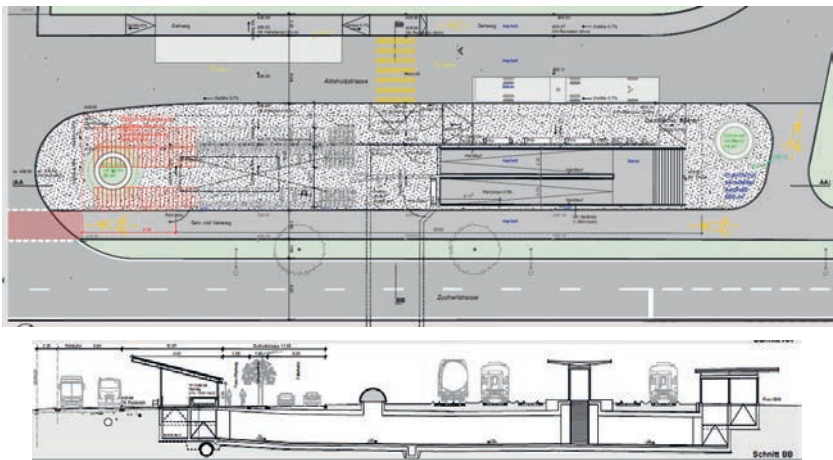
Verkehrsplanung im Raum Solothurn

18

# 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

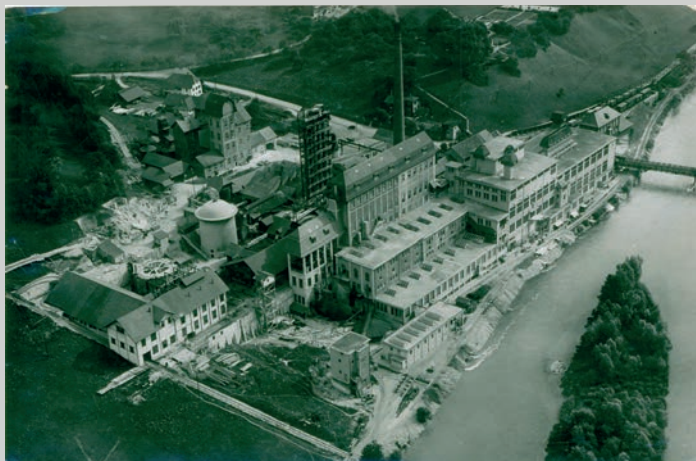
März 2023

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



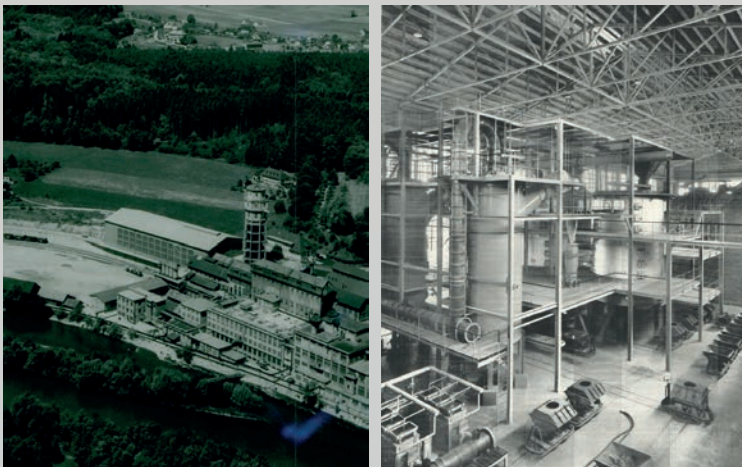
Arealinformation

März 2023

1944/45

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

## ATTISHOLZ-AREAL EIN ORT MIT BEWEGTER GESCHICHTE



Arealinformation

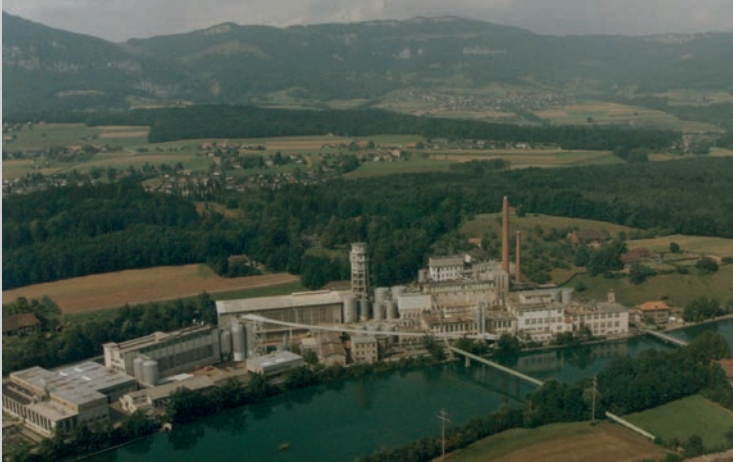
März 2023

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)**



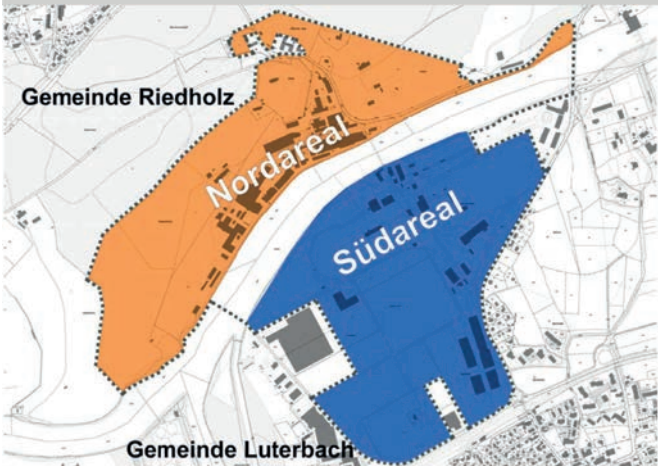
Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

**EIN ORT MIT BEWEGTER INDUSTRIEGESCHICHTE  
2008 BIS 2015 AUFBRUCH UND NEUAUSRICHTUNG**

Attisholz-Areal



**Gemeinde Riedholz**

**Nordareal**

**Südareal**

**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 2008 BIS 2015 AUFBROCH UND NEUAUSRICHTUNG

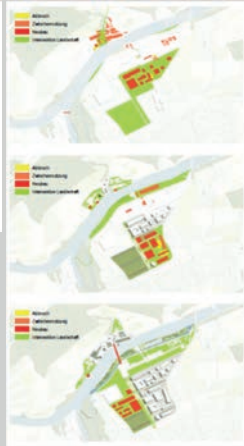
Kanton Solothurn / Gemeinden Riedholz, Luterbach / Borengard Schweiz AG

### Testplanung Riedholz / Luterbach

Bericht des Beurteilungsgremiums



18. September 2011



Arealinformation

März 2023

Testplanungen wurden durchgeführt....

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

## EIN ORT MIT BEWEGTER INDUSTRIEGESCHICHTE AB 2014 ENTWICKLUNG SÜDAREAL

2014 Erwerb grosser Teile der Zone durch den Kanton Solothurn

2018 Erschliessung Südareal

2019 Eröffnung Uferpark Luterbach

2020 Betriebsaufnahme Biogen



Arealinformation

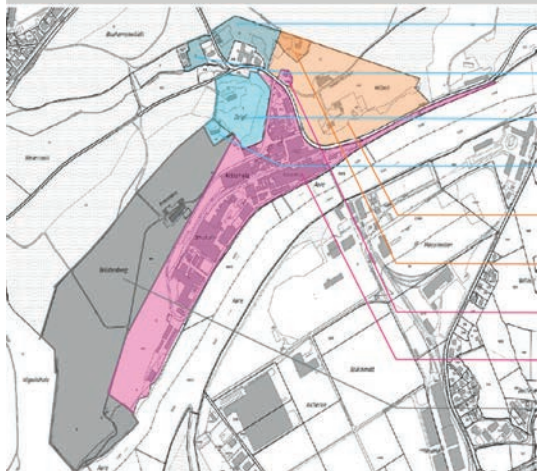
März 2023

Firmen angesiedelt und Freiräume gestaltet....

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

## EIN ORT MIT BEWEGTER INDUSTRIEGESCHICHTE AB 2015 VERKAUF NORDAREAL

Attisholz-Areal



|               |                        |   |                       |
|---------------|------------------------|---|-----------------------|
| Parzelle 5:   | 15'042 m <sup>2</sup>  | » | «Attisholz Bad»       |
| Parzelle 6:   | 4'165 m <sup>2</sup>   | » | «Plot 6»              |
| Parzelle 8:   | 26'730 m <sup>2</sup>  | » | «Zelgli»              |
| Parzelle 507: | 3'367 m <sup>2</sup>   | » |                       |
| Parzelle 233: | 80'510 m <sup>2</sup>  | » | «Hübeli»              |
| Parzelle 353: | 4'850 m <sup>2</sup>   | » | «Tannegg»             |
| Parzelle 508: | 1'398 m <sup>2</sup>   | » | «Attisholz Kernareal» |
| Parzelle 232: | 158'466 m <sup>2</sup> |   |                       |
| Parzelle 194: | 196'605 m <sup>2</sup> | » | «Brestenberg»         |
| Gesamt:       | 491'133 m <sup>2</sup> | » | «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 Wohnqualität mit schönem Innenklima

#### Areal

- Mehr als 400'000 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche
- Entwicklungspotential von bis zu 1'300'000 m<sup>2</sup> 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

## AUSARBEITUNG PLANUNGSINSTRUMENTE LEITBILD UMD NUTZUNGSPLANUNG (UMZONUNG)

- Grundlage bildete das «Räumliche Teilleitbild Attisholz Nord» von 2014
- Anpassung des Leitbilds 2017 (insb. Verdichtung und Höhenentwicklung) und Verabschiedung an der Gemeindeversammlung Dezember 2017
- Ab 2018 Ausarbeitung der Nutzungsplanung (Zonenplan und -reglement, Planungsberichte, Richtprojekt und orientierende Unterlagen)
- Verabschiedung Unterlagen zur Vorprüfung durch Gemeinderat Riedholz per Ende 2018
- Vorprüfung 2019, Mitwirkungsverfahren 2020, Auflage 2021 und Genehmigung 14.1.2022

### Organisation

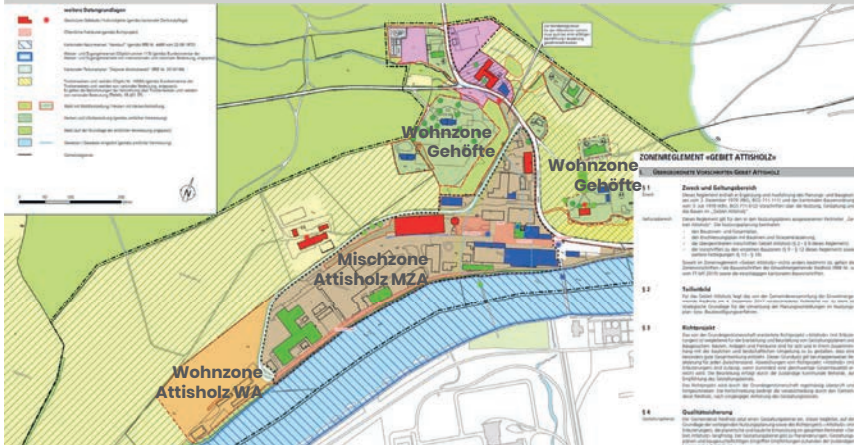
Für die Anpassung des räumlichen Teilleitbilds und der Ausarbeitung der Nutzungsplanung wurde eine Planungsgruppe konstituiert:

- Gemeinde Riedholz vertreten durch Gemeindepräsidentin und Präsidentin der Ortsplanungskommission
- Kanton Solothurn vertreten durch das Amt für Raumplanung (Amtschef und Kreisplanerin)
- Raumplaner BSB Partner
- Halter AG



Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

## NUTZUNGSPLANUNG ATTISHOLZ-AREAL IN RECHTSKRAFT SEIT 14. JANUAR 2022



Bauzonen- und Gesamtplan/Zonenreglement



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 m<sup>2</sup>)

### 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><b>VEREINBARUNG</b></p> <p>Zwischen dem:<br/>Entwicklungsprojekt Realis<br/>Zürcherstrasse 3<br/>8952 Schlieren</p> <p>und der:<br/>Halter AG<br/>Mittelstrasse 134<br/>8952 Schlieren</p> <p>Zielsetzung:<br/>Planungsgemäss mögliche wirtschaftliche Investitionen (dominante Bauausführung) auf dem Areal (s. Plan) realisieren (MZA Realis).</p> <p>Beitrag:<br/>Planungsgemäss mögliche wirtschaftliche Investitionen (dominante Bauausführung) auf dem Areal (s. Plan) realisieren (MZA Realis).</p> | <p><b>VEREINBARUNG</b></p> <p>Zwischen:<br/>der:<br/>Entwicklungsprojekt Realis<br/>Zürcherstrasse 3<br/>8952 Schlieren</p> <p>und der:<br/>Halter AG<br/>Mittelstrasse 134<br/>8952 Schlieren</p> <p>Zielsetzung:<br/>Planungsgemäss mögliche wirtschaftliche Investitionen (dominante Bauausführung) auf dem Areal (s. Plan) realisieren (MZA Realis).</p> | <p><b>Absichtserklärung</b></p> <p>Zwischen der:<br/>Entwicklungsprojekt Realis<br/>Zürcherstrasse 3<br/>8952 Schlieren</p> <p>und der:<br/>Halter AG<br/>Mittelstrasse 134<br/>8952 Schlieren</p> <p>Zielsetzung:<br/>Planungsgemäss mögliche wirtschaftliche Investitionen (dominante Bauausführung) auf dem Areal (s. Plan) realisieren (MZA Realis).</p> |
|---|--|--|

Planungsausgleich

Infrastrukturanlagen

Zusammenarbeit



Arealinformation

März 2023

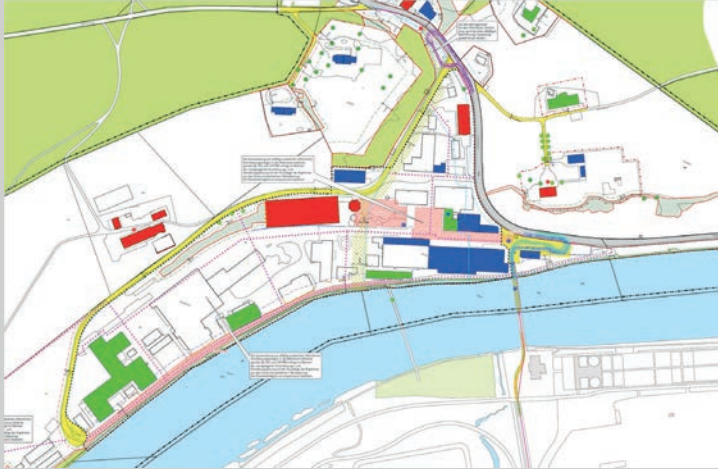
Vereinbarungen

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

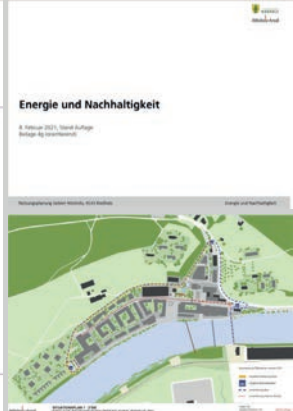
März 2023

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

Attisholz-Areal



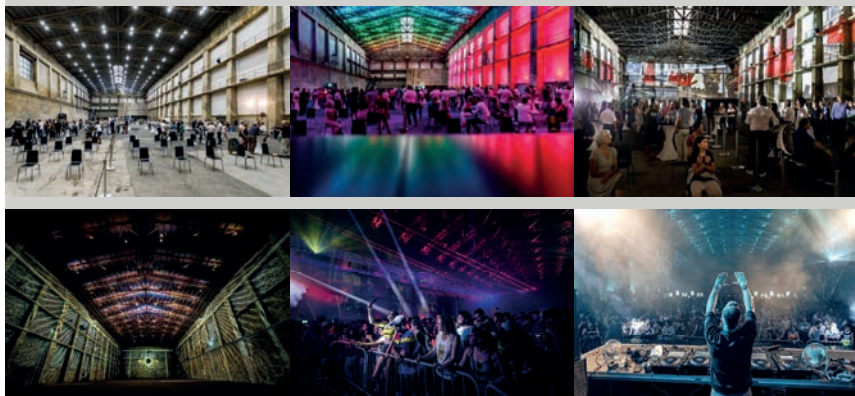
Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

## AREALTRANSFORMATION INTERVENTIONEN 2017–2021, KIESOFENHALLE

Attisholz-Areal



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.

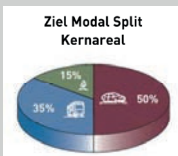


Arealinformation

März 2023

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren

## ATTISHOLZ-AREAL 2023 ZIELSETZUNGEN MOBILITÄTSKONZEPT



- 16.7300 Wflg. bis 2400 EW bis 1.400 AP
- Strandungen Bus/Lines & Line 11, Expressbus-Linie 11
- Mobilität 5'000 Parkraum/Tag 1'200 Parktafel
- Attraktivierung Bussysteme, Attraktivität, Anreiz, Anreiz, Anreiz, Anreiz, Anreiz, Anreiz
- Anreize und aktive Lenkung der Entwicklung, Wähler entwickeln langfristige Planung

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



# ATTISHOLZ-AREAL 2021 EIN LEBENSRAUM ENTSTEHT...

**Expressbus-Linie 10**  
Solothurn Hegelbühl - Lutetbach ABH/10/555  
ab 10. August 2021

Mit freundlicher Unterstützung von  
Region Interkantonal Ostschweiz  
Region Nord-Elbsaale  
Industrie AG

Busbetrieb Solothurn und Hegelbühl AG  
Hornwegstrasse 10, 4500 Solothurn  
Telefon +41 76 522 17 22  
info@bus.ch, www.bus.ch

[www.interkantonal.ch](http://www.interkantonal.ch) [www.bs.ch](http://www.bs.ch) [www.elsaale.ch](http://www.elsaale.ch)

**Expressbus-Linie 10**

Am Montag, 13. August 2021 verkehrt von Solothurn nach Lutetbach ein Bus direkt ins Areal Attisholz Süd. Die neue Expressbus-Linie 10 bietet erleichterte Anreiseweise auf die KZ im neuen Sporthallen-Objekt und ist die 16. von vier Bus-Verbindungen auf dem «Attisholz Süd». Diese verbindet somit für den täglichen An- und Abreisekomfort Busverbindungen mit öffentlichen Verkehrsleistungen und kann somit ganzjährig am Bahnhof Solothurn.

**Die Expressbus-Linie 10 verbindet von Montag bis Freitag ohne Haltestellen folgende:**

| Ort                    | Zeitpunkt         | 08:00 | 08:30 | 09:00 | 09:30 | 10:00 | 10:30 | 11:00 | 11:30 | 12:00 | 12:30 | 13:00 | 13:30 | 14:00 | 14:30 | 15:00 | 15:30 | 16:00 | 16:30 | 17:00 |  |
|------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| Solothurn Hauptbahnhof | Abfahrtszeitpunkt |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| Solothurn Hauptbahnhof | Ankunftszeitpunkt |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| Lutetbach Hauptbahnhof | Ankunftszeitpunkt |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| Lutetbach Hauptbahnhof | Abfahrtszeitpunkt |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| Solothurn Hauptbahnhof | Ankunftszeitpunkt |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| Solothurn Hauptbahnhof | Abfahrtszeitpunkt |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |

Die Fahrpläne sowie weitere Informationen sind ersichtlich auf [www.bus.ch/10/555](http://www.bus.ch/10/555)

**Einfach zum Billett**

Billettverkauf im Bus mit Karte bezahlen  
Reisende der 10. Klasse bei der Busverkaufsstelle oder beim Busverkauf für unter vier Wochen mit Karte, die Busse sind mit Leasingplan für alle gängigen Banken und Kreditkarten sowie Prepaid Karten.

**Die passende Billett-Lösung finden**  
Der BSÖ ist über den Verkehrsverbund angeschlossen. Damit benötigen Sie ein generelles Verkehrsbillett eines einzigen Verkehrsverbunds, mit dem Tagess- oder Wochenfahrkarte, Einzelbillett oder Monatsbillett. Auf [www.vbv.ch](http://www.vbv.ch) werden die aktuellen Informationen und Postadressen zu den verschiedenen Billettsystemen und Apps.

**Bequem unterwegs**

Die nächsten Abfahrtszeiten sind im Bild.  
OH auf dem eigenen Bildschirm oder im Smartphone: Mit dem persönlichen Mobiltelefon wird der über die nächsten Abfahrtszeiten in Lutetbach informiert. Die benötigten Daten sind im Ausgangsbildschirm, Tablet oder auf [www.amp.ch](http://www.amp.ch) und [www.kreisverkehrsinformation.ch](http://www.kreisverkehrsinformation.ch) abrufen Sie sich, um für Ihren persönlichen Abfahrtsplan anzufragen.

**Mehrere Busse**  
Überall im Bus und Halbtage: Derzeitlich sind die Busse mit 2-3 Jahren alt. Die gesamte Flotte ist für ca. 30 Minuten unterhalten und mit modernen, ergonomischen Sitzplätzen ausgestattet.

# ENTWICKLUNG WEITERES VORGEHEN



## Studienauftrag 1 Freiraum und Plausibilisierung Städtebau

- Studienauftrag auf Einladung
  - 6 Teams
- Zusammenstellung Teams
- Unter Führung der Landschaftsarchitekten
  - Weitere Kompetenzen (Städtebau, Architektur, Verkehr, Beleuchtung, Umwelt usw.) können zugezogen werden
- Themenbereiche
- Nutzung und Funktionalität der Prinzipien
  - Erarbeitung Richtprojekt Freiraum
  - Zukunftsfähigkeit/Flexibilität des Konzepts
  - Wirtschaftlichkeit und Betrieb
  - «Setzung und Schichtung» der Gebäude
  - Verortung Erdgeschossnutzungen
- Ziele
- Ausformulierung der Freiräume im Gestaltungsperimeter (rot)
  - Handlungsanleitungen für die Freiraumplanung auf dem Betrachtungsperimeter (blau)
  - Räumliche und zeitliche Verortung (Etappen) der öffentlichen und privaten Erdgeschossnutzungen auf dem Betrachtungsperimeter (blau)
  - Plausibilisierung und Weiterentwicklung des Städtebaus aus dem Richtprojekt auf dem Betrachtungsperimeter (blau)

## WEITERES VORGEHEN ENTWICKLUNG STUDIENAUFTRAG FREIRAUM



Villa d'Este, Rom



Attisholzareal



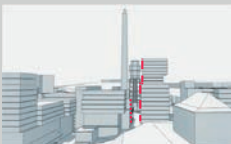
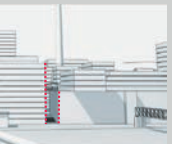
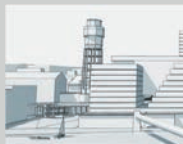
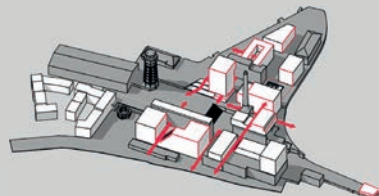
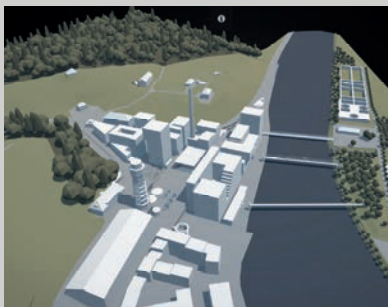
Arealinformation

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

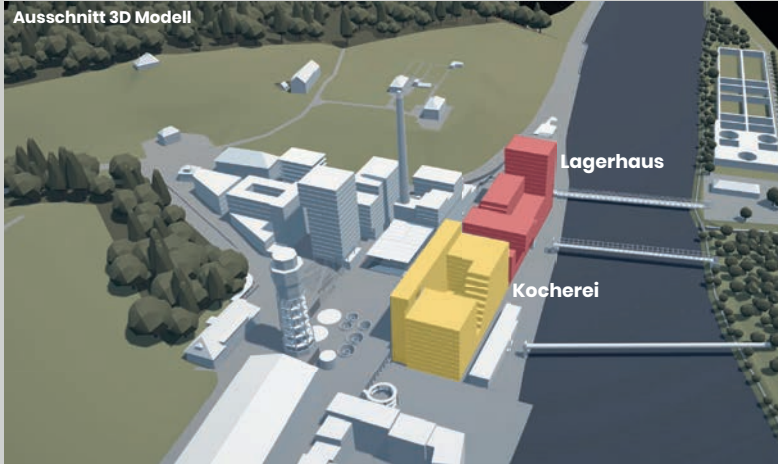
Siegreiche Studie  
D/D Landschaftsplanung und Freimüller Söllinger Architekten, Wien

Halter AG, Zürcherstrasse 39, 8952 Schlieren



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

Ausschnitt 3D Modell



ca. 280 Wohnungen  
ca. 12'000 m<sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> pro Phase ca.                     | Flächen im m <sup>2</sup> 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

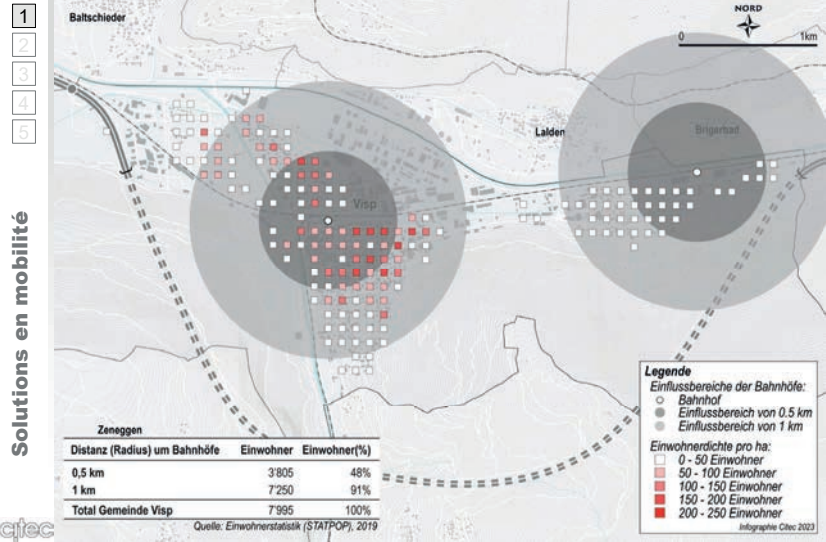
- T9 durch Visp (mit A9)
- Studie Parkhaus Bahnhof Nord
- Verkehrsstudie Bahnhof Nord
- Lonza, Masterplan Mobilität
- Lonza, Parkhaus

### Andere Grundlagen

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

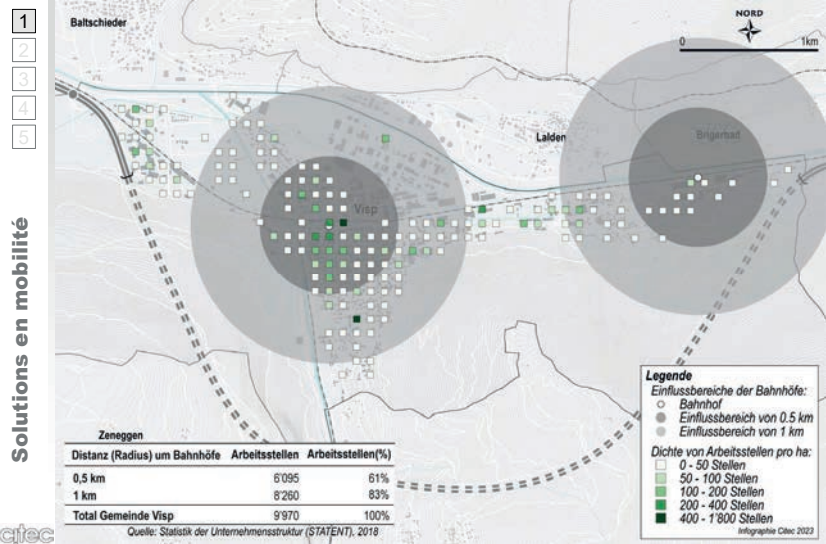
# Ausgangslage

# Einwohner



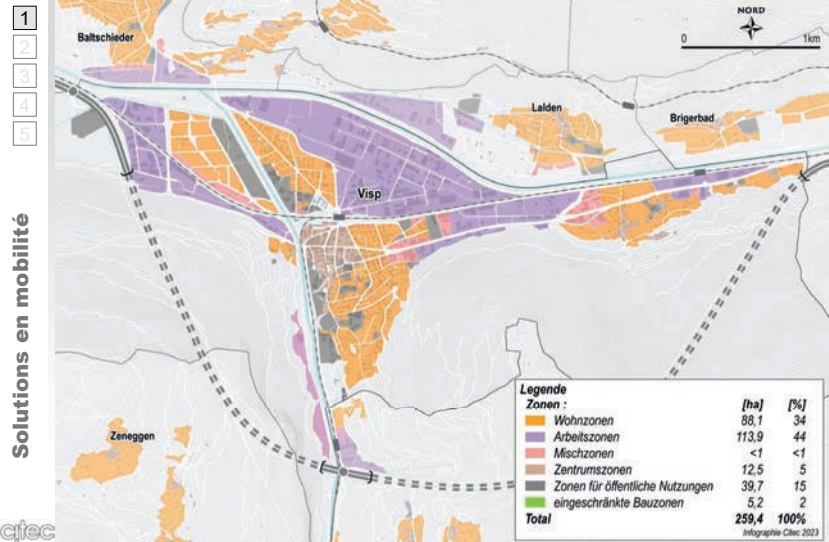
# Ausgangslage

# Arbeitsstellen



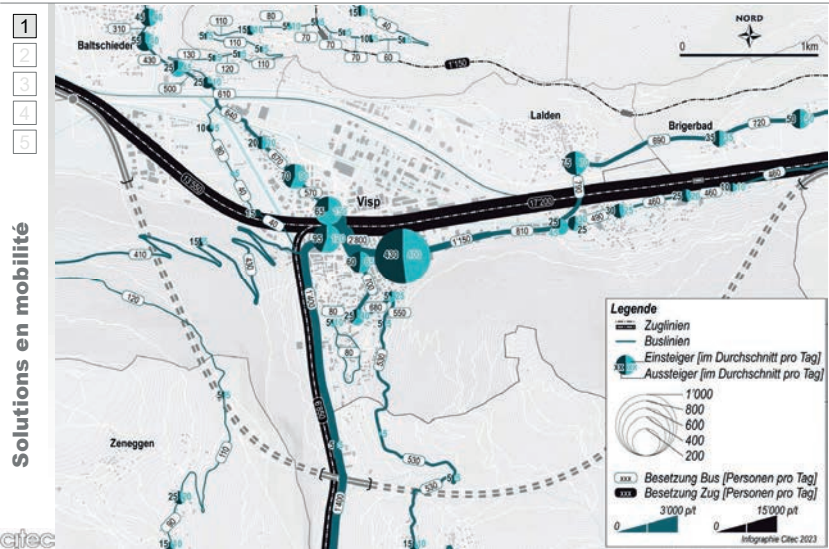
# Ausgangslage

# Bauzonen



# Ausgangslage

# Nachfrage ÖV (Bus)



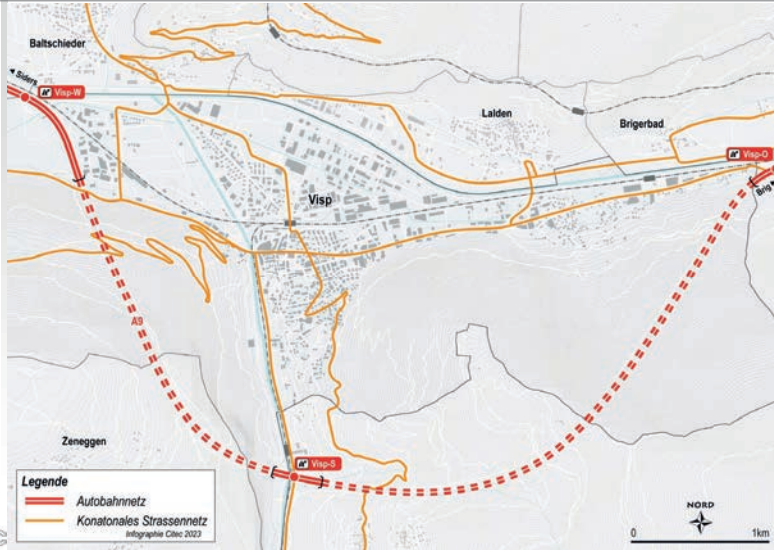


# Ausgangslage

# Angebot MIV

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Solutions en mobilité

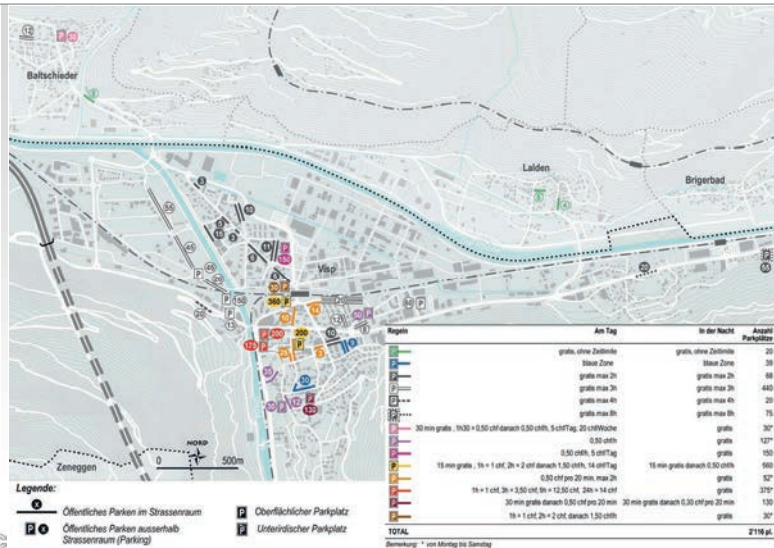


# Ausgangslage

# Angebot Parkplätze

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

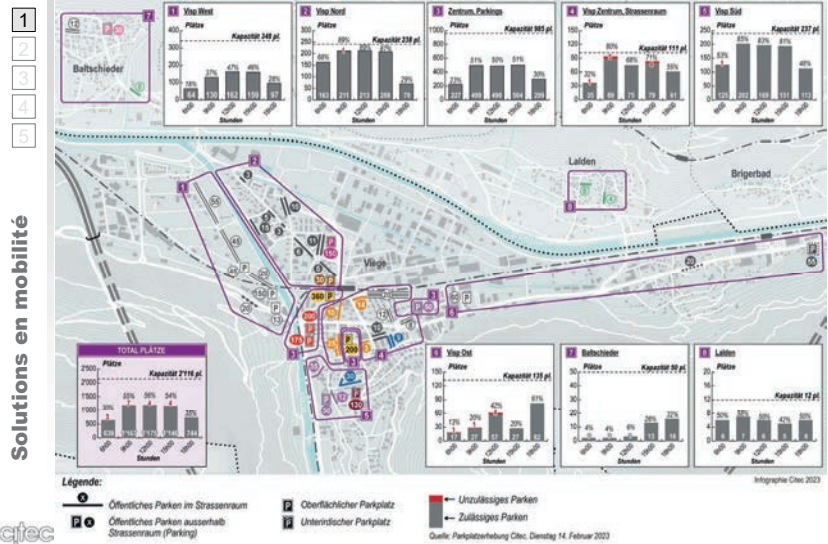
Solutions en mobilité



# Ausgangslage

# Parking-Nachfrage

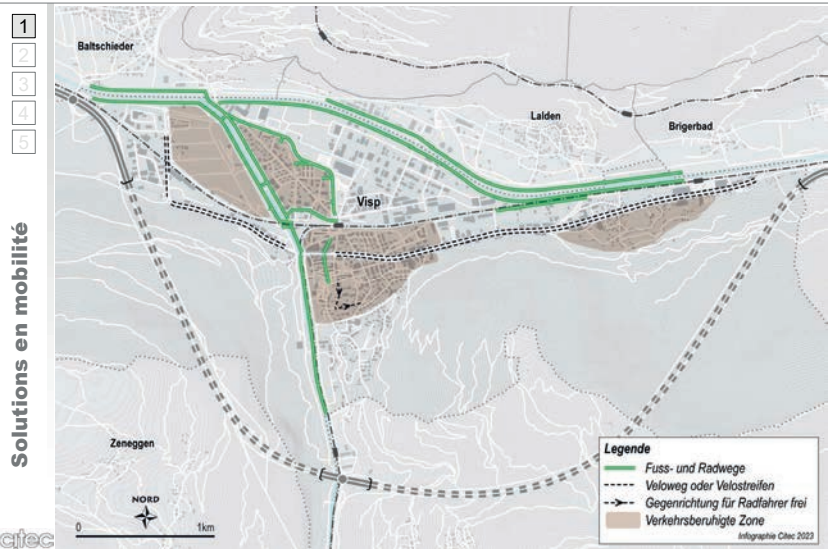
11



# Ausgangslage

# Angebot Langsamverkehr

12





- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

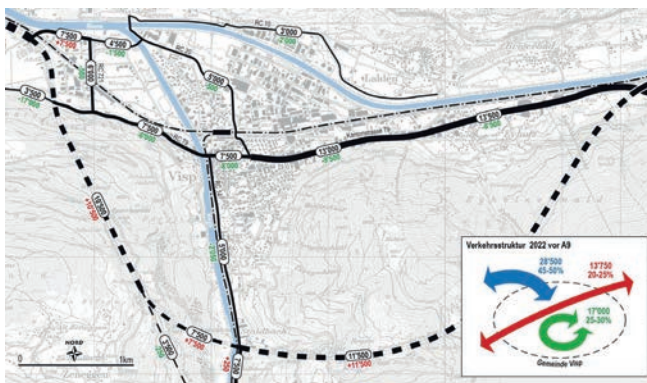
## Mobilitätsgewohnheiten ändern sich : Hinweise bzw. Möglichkeiten

### 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



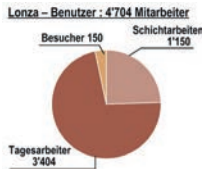


**Starke und schnelle Erhöhung der Anzahl Arbeitnehmer und daher ebenfalls ihrer Bedürfnisse im Bereich der Mobilität**

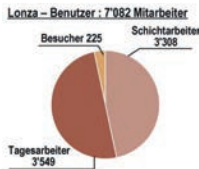
- Zur Zeit (2021) : **4'700 Arbeitnehmer** der Lonza, davon **1'150 Schichtarbeiter**.
- Voraussage für 2026 : **7'100 Arbeitnehmer**, davon **3'300 Schichtarbeiter**.
- Voraussage für 2031 : **10'300 Arbeitnehmer**, davon **4'200 Schichtarbeiter**.

Solutions en mobilité

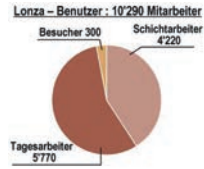
2021



2026

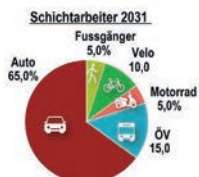
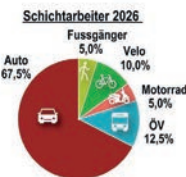
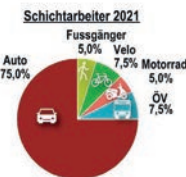
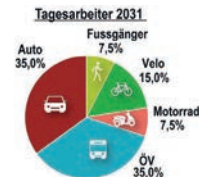
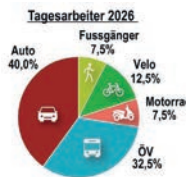
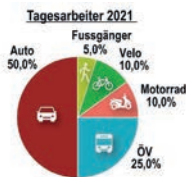


2031



**Mobilitätsplan mit Reduktion des MIV und Favorisierung von ÖV und LV**

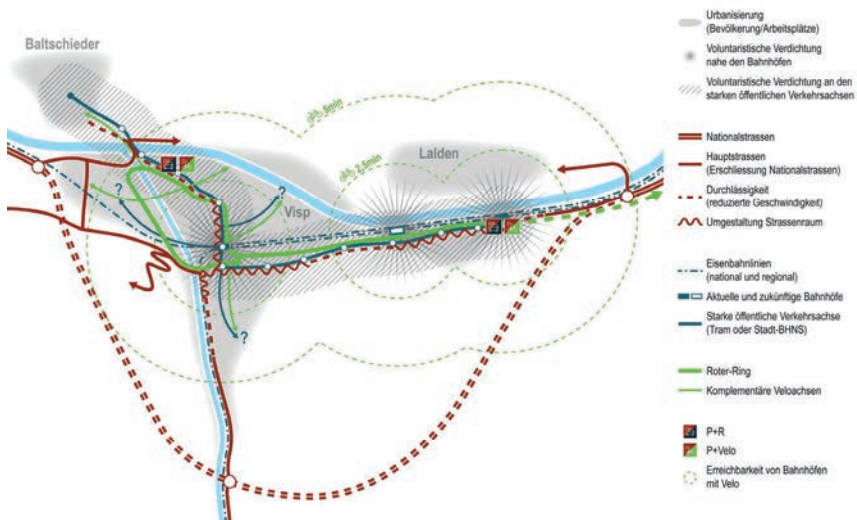
Solutions en mobilité



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

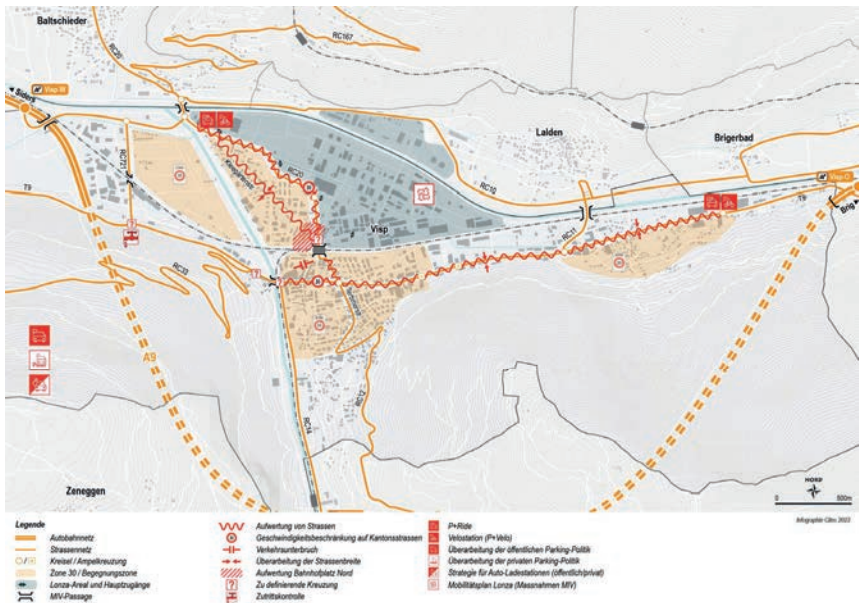
## Multimodale Mobilitätsvision

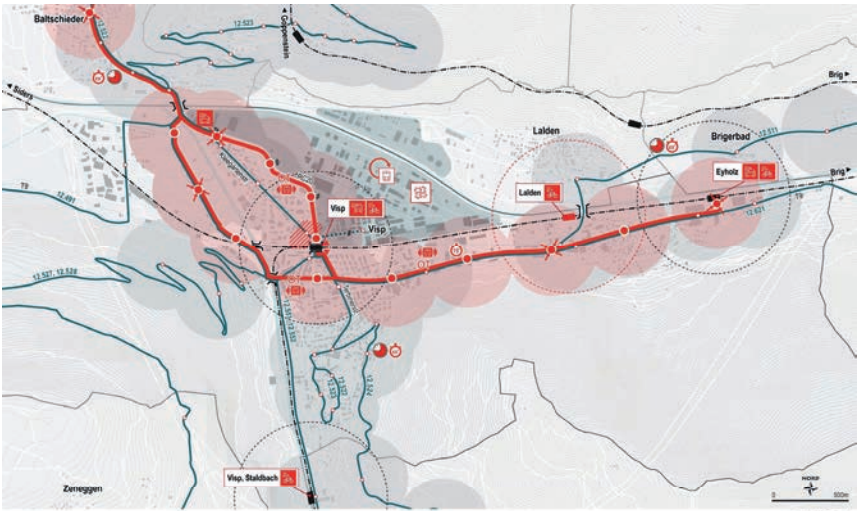
### Visp - Multimodale Vision



## Strategien

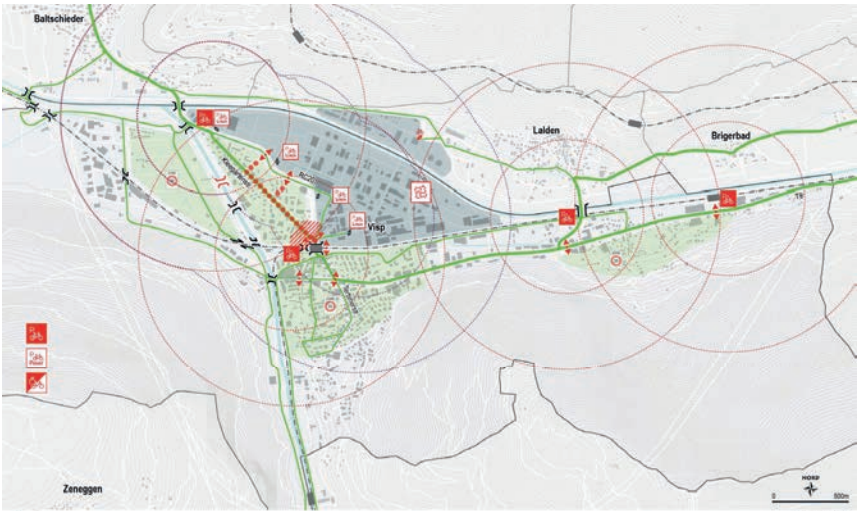
Motorisierter Individual Verkehr (MIV)  
 Öffentlicher Verkehr (ÖV)  
 Fuss- und Veloverkehr (LV)





- Legende
- Burnetz RPV
  - Urbanes Burnetz
  - Zugnetz und Bahnhofe
  - Lonza-Areal und Hauptzugänge
  - ÖVPassage
  - Aufwertung Bahnhofplatz Nord
  - Unterführung Bahnhof Visp
  - LV-Einsatzgebiet der wichtigsten Bushaltestellen
  - Hauptabgänger von Bushaltestellen nach Behlig
  - 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
  - Verkostung (P+Velo/Velo+Zug)
  - Stadtbereich Lonza
  - Mobilitätsplan Lonza (Massnahmen ÖV)

Infographic City 2022

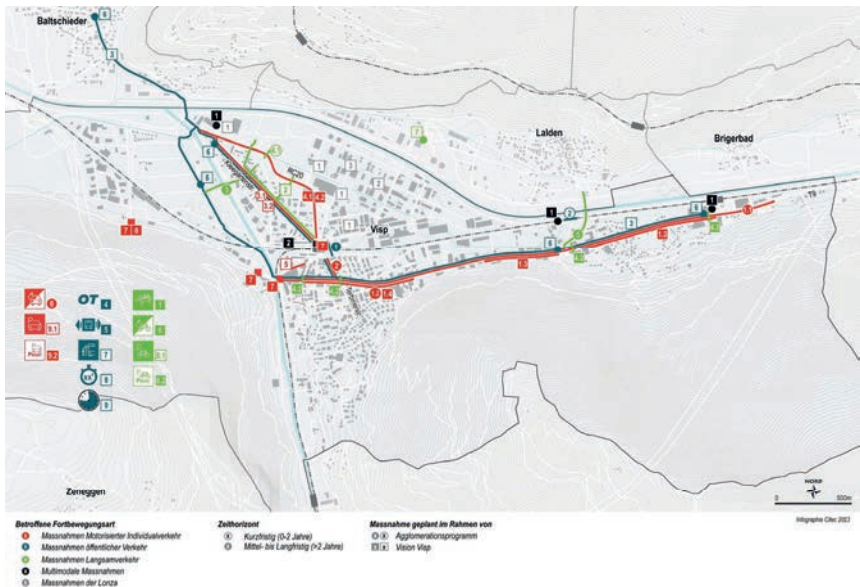


- Legende
- Wkz, regionales Hauptnetz (privat/öffentlich)
  - Wkz, regionales Nebennetz (privat/öffentlich)
  - Zone 30 / Begegnungszone
  - Lonza-Areal und Hauptzugänge
  - ÖVPassage
  - Aufwertung Bahnhofplatz Nord
  - Fussgängerüberführung (Fuoss-Bahn)
  - Fussgängerüberquerung / unterführung
  - Verkostung (P+Velo/Velo+Zug)
  - Abstellplätze Fahrrad (öffentlich)
  - Abstellplätze Fahrrad (privat)
  - Stellplätze für Fahrrad-Lastenstationen (öffentlich/privat)
  - Abstellplätze Fahrrad und Einflussbereich von 2 und 4 min.
  - Mobilitätsplan Lonza (Massnahmen ÖV)

Infographic City 2022



## 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   | Neufeldern 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 Kurspaar (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   | Kantonaler Velostraz  | -                | -                    | DFM, Gemeinde    |                         | x                                   |
| LV.2   | Fuss-Bahn Visp Nord an der Kleeblätterstr 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    | Mobilitätsplan 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  | Umlenkung 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   |  |



