



Studio Pro For

INFRAURBANISM - Verkehrsadern im Wallis

Eine weitere ZOOM-IN Studie von aktuellen urbanen und architektonischen Entwicklungen entlang der Verkehrsinfrastrukturen beschäftigt sich mit dem Urbanen Raum Wallis und legt den Fokus auf Raron, um dort ein urbanes bzw. architektonisches Projekt entlang der Verkehrsadern auszubilden.

Der Standort Raron ist in vielfältiger Hinsicht beispielhaft für unseren Fokus ‚Urbanisierungsprozesse entlang der Verkehrsinfrastrukturen‘ und der damit verbundenen Umstrukturierungsprozesse. Er ist Teil des ‚Städtenetzes in Bandform‘¹ und befindet sich auf dem ‚Walliser Talboden‘². ‚Vor dem Hintergrund einer alten industriellen Entwicklung zieht sich eine moderne, hochmobile und plurizentrische Bandstadt vom Genfersee bis nach Brig. Gleichzeitig bildet sie die urbane Hauptschlagader für die ‚Verankerung‘ der alpinen Seitentäler.‘³ Die Gemeinde Raron ist historisch stark geprägt durch seinen Status als ehemaligen Herrschaftssitz und den drei Hangortschaften Raron, Turtig und St. German. Heute dynamisiert die Zugverbindung Raron – Visp (direkt an die Lötschberg–Achse angebunden und Teil des Konzepts ‚Neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT‘: Fahrtzeit Bern-Visp 55 Minuten) und die geplante Autobahn A9 (gedeckter Abschnitt Raron) das diffus urbanisierte Talgebiet und macht es zum idealen Standpunkt, um Verkehr und Siedlung gemeinsam nachhaltig zu entwickeln. Die direkte Anbindung an die Autobahn und die seit Ende 2007 eröffnete NEAT-Strecke, ermöglichen dem Standort den Direkt-Anschluss an die Nord-Süd Achse. Die geplante Eröffnung der Autobahn 2016 mit dem gedeckten Abschnitt wird den Entwicklungsprozess noch weiter dynamisieren. Umstrukturierungsprozesse kristallisieren sich heraus und eröffnen in Raron das Potential für die Bandstadt Wallis einen anderen, der heutigen Zeit entsprechenden, und zukunftsorientierten Typus Stadtquartier vorzusehen.

Diese Entwicklungen nehmen wir als Basis, um herauszufinden welche Urbanität an diesem Ort entwickelt werden kann. Dabei gehen wir von der bestehenden Situation aus und sehen die Verkehrsinfrastrukturen als dynamisierende Faktoren dieser Stadtentwicklung an: Rem Koolhaas umschreibt diesen Prozess treffend: ‚...it will no longer be obsessed with the city but with the manipulation of infrastructure for endless intensifications and diversifications, shortcuts and redistributions-the reinvention of psychological space. Since the urban is now pervasive, urbanism will never again be about the ‚new‘, only about the ‚more‘ and the ‚modified‘‘⁴.

Unser Hauptfokus zielt prinzipiell auf die Frage, wie das städtische Umfeld durch den Eingriff der Autobahnüberbauung neu definiert und die Verbindungen gestärkt werden können. Dabei wird die Autobahn nicht als rein verkehrstechnische Bauaufgabe sondern als Möglichkeitsraum für urbane und architektonische Entwicklungen angesehen. Die verkehrsinfrastrukturelle Entwicklung als Katalysator einer städtischen und architektonischen Evolution, die durch ihre Verknüpfung eine Vielfalt an Aktivitäten erzeugt, die sich selbst erhält.

¹ Diener, R., Herzog, J., Meili, M., Meuron, P.d., Schmid, C., Die Schweiz - ein städtebauliches Portrait, Birkhäuser, Basel, 2006, S. 660.
^{2/3} Ibid.
⁴ Rem Koolhaas, ‚What Ever Happened to Urbanism?‘, 1985, in Rem Koolhaas et Bruce Mau, Small, Medium, Large, eXtra Large: OMA, 010 Publisher, Rotterdam, 1995. S. 969.