Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 140 (2014)
Heft: 45: Prozess Stadt

Artikel: Aushängeschild der Entwicklung
Autor: Schmidt, Michaela
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-390788

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

KONSENS IN VISP

Aushängeschild der Entwicklung

Seit dem Neubau des Bahnhofs nach dem Vollknotenentscheid der SBB hat sich Visp zu einem neuen Zentrum entwickelt.

Text: Michaela Schmidt

Foto: Susanne Hofer © ETH Wohnforum - ETH CASE, Departement Architektur, ETH Zürich

Das Bahnhofsgebiet hat sich innerhalb weniger Jahre sehr stark verändert und eine städtebauliche Entwicklung angestossen.

Bis zur Eröffnung des neuen Bahnhofs im Mai 2008 war Visp zumindest von der Grösse her nicht mehr als ein Dorf, obwohl sich die Bevölkerung mit dem sogenannten «Visper Geist» als städtisch beschrieb. Regionale Bedeutung erlangte die Gemeinde durch den ansässigen Chemiekonzern Lonza als grössten Arbeitgeber im Oberwallis. Die Züge der Matterhorn-Gotthard-Bahn hielten nur sporadisch, umgestiegen wurde im benachbarten Brig. Ein einziger Perron für die Fahrgäste und ein altes steinernes Empfangsgebäude der SBB machten deutlich: Hier lohnt es sich nicht auszusteigen.

Tat man es trotzdem, präsentierte sich Visp so: Nördlich der Gleise erstreckt sich (noch heute) das Industrieareal der Lonza und nimmt grosse Teile der Siedlungsfläche zwischen Gleisen und Rhone ein. Südlich der Gleise befindet sich der alte Siedlungskern der Gemeinde, der durch die Bahnhofstrasse mit dem Bahnhof verbunden ist. Dazwischen befanden sich alte Stellwerksgebäude der SBB, Gleise, Brachflächen und die Kantonsstrasse, die die Altstadt und das Bahnhofareal wie eh und je messerscharf voneinander abtrennt.

Der Entscheid der SBB, den Bahnhof Visp zum Vollknoten und damit zum zentralen Umsteigepunkt nach dem neuen Lötschbergtunnel zu machen, stiess

VISP

Gesamtfläche
13.2 km²
(Siedlungsfläche 19.5 %)

Bevölkerung
7191 Einwohner

Exekutive
9 Personen

Legislative
Gemeindeversammlung
(Urversammlung)

Politische Verantwortung für die Bauverwaltung
Vorsteher Bau/Verkehrs- und Raumplanung, Vorsteher Hochbau/Sport/Regiebetriebe, Vorsteher Tiefbau/Umwelt

Beschäftigte in der Bauverwaltung
1 Leiter Bau und Planung,
1 Stv. Abteilungsleiterin/ Bauverwalterin,
1 Bausekretärin

Behandelte Baugesuche 2012
167

eine massive städtebauliche Entwicklung in Visp an. Das Bahnhofsgebiet avancierte innerhalb weniger Jahre zu einer Keimzelle der Urbanität. Unter Berücksichtigung der Qualitätskriterien Dichte, Nutzungsdurchmischung und öffentlicher Raum wurde es von einem Areal mit Hinterhofcharakter zu einem städtisch geprägten Gebilde umstrukturiert.

Den Reisenden präsentiert sich heute ein neues Visp: ein moderner vierstöckiger Bahnhofsbau, in dessen gläserner Fassade sich die Berge spiegeln (vgl. TEC21 15/2008). Die ehemaligen Brachflächen sind einem weiträumigen, verkehrsfreien Platz, dem Busbahnhof und der Überbauung des Brückenweg-Areals gewichen. Allein dort sind 79 Wohneinheiten und ein Shoppingcenter entstanden. Die von den SBB verordnete Aufwertung des Bahnhofgebiets nutzte die politische Gemeinde in Visp geschickt. Sie förderte das bereits vorhandene städtisch geprägte Verständnis der Bevölkerung gezielt und trieb die städtebauliche Entwicklung voran.

Wer entscheidet, und wie?

Der urbane Bruch – hier ebenso wie in Wetzikon (vgl. S. 30) in Form einer grösseren Verkehrsinfrastruktur – stiess den Prozess an, führte aber nicht wie in Wetzikon zu Konflikten, sondern mündete im Konsens. Günstig wirkte sich das vorhandene Entwicklungspotenzial in Visp aus. Dies wurde durch den Impuls von aussen und den Neubau des Bahnhofs stimuliert.

Wie kommt es zu diesem Konsens? Grundsätzlich wurden die Entwicklungen entgegen aller Vermutung nicht über Masterpläne gesteuert. Sie basieren massgeblich auf drei Komponenten: erstens einem aktiven Rollenverständnis der Gemeinde (Lobbying, Investition ins Bahnhofsgebäude). Zweitens einer effiziente Kompetenzverteilung in Fragen des Städtebaus (Absenz städtebaulichen Wissens innerhalb der Verwaltung, jedoch Vertrauen zu externem Architekten). Und drittens einer Umsetzung des «Visper Geistes» (urbanes Selbstverständnis der Visper Bevölkerung).

Doch das aktive Verständnis der Gemeinde erstreckt sich lediglich auf das Bahnhofsareal. In der weiteren Entwicklung verfolgt sie eine passiv-liberale Haltung und überlässt privaten Investoren das Feld. So wurden die Gebiete westlich und nördlich des Bahnhofs ebenso wie die Altstadt vernachlässigt. Deshalb sind auch hier – wie in St. Margrethen (vgl. S. 28) und Wetzikon (vgl. S. 30) – schollenartige Gebilde zu beobachten. Diese fragmentieren den weiteren Raum, indem sie die internen Strukturen verfestigen.

Lernen von Visp

Konsensbildung findet nicht nur in Visp statt, in anderen Gemeinden haben wir Ähnliches gefunden: Urbane Qualitätsvorstellungen können sich dort durchsetzen und materialisieren, wo ein Konsens und ein Bewusstsein auf politischer und gesellschaftlicher Ebene vorhanden ist. In Visp diente das Bahnhofsgebiet als idealer Nährboden für die Entwicklung städtebaulicher Formen. Es zeigt sich, dass eine gemeinsame Vorstellung von Identität – in Visp eine städtische – für die Umsetzung von Qualitätszielen zentral ist.

Auch in Visp lässt sich das Phänomen der Schollenbildung beobachten. Dies ist auch auf das Fehlen eines Masterplans zurückzuführen, der erst im Nachgang der Realisierung des Bahnhofsareals von der Gemeinde entwickelt und von der Bevölkerung bestätigt wurde. Es bleibt abzuwarten, inwiefern dieser Masterplan die Fragmentierung aufweicht und städtische Siedlungsformen fördert. Es zeigt sich, dass wie auch in St. Margrethen und Wetzikon Fragmentierung kein Unfall ist, sondern systematisch produziert wird, wenn auch auf verschiedene Weisen. •

Michaela Schmidt M. A., ETH Zürich Wohnforum – ETH CASE, Departement Architektur, ETH Zürich

Forschungsmethodik

Das Forschungsprojekt Prozess Städtebau gehört zu den neuen Forschungsinitiativen an den Universitäten Zürich und Freiburg sowie an der ETH Zürich. Städte, Siedlungen und Architekturen werden darin nicht als fertige urbane Formen, sondern als dynamische und sich im ständigen Wandel befindende komplexe und hybride Gebilde verstanden (Stichwort: das Parlament der Dinge). Wie genau Planungsroutinen und administrative Prozesse bei der Qualifizierung des Bestands greifen, kann nur dann untersucht werden, wenn man den vielen Akteuren, Projekten und Planungsinstrumenten folgt, die an realen Planungs- und Bauprozessen teilnehmen. Für die Studie mit Fokus auf die Wirkung von Gemeindepolitik und -administration wurden u. a. mit Politikern und Mitgliedern der Bauverwaltung Tiefeninterviews geführt, die Entwicklung von Bauprojekten mittels Gesprächen und Dokumentanalysen rekonstruiert sowie die Interaktion von Baukommissionen gefilmt. Aus dieser Forschung sind drei Dissertationen entstanden, je eine an der ETH Zürich sowie den Universitäten Freiburg und Zürich. *(Ignaz Strebel)*