

Concept et stratégie = Konzept und Strategie

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Pamphlet**

Band (Jahr): - **(2010)**

Heft 13

PDF erstellt am: **24.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

CONCEPT ET STRATÉGIE

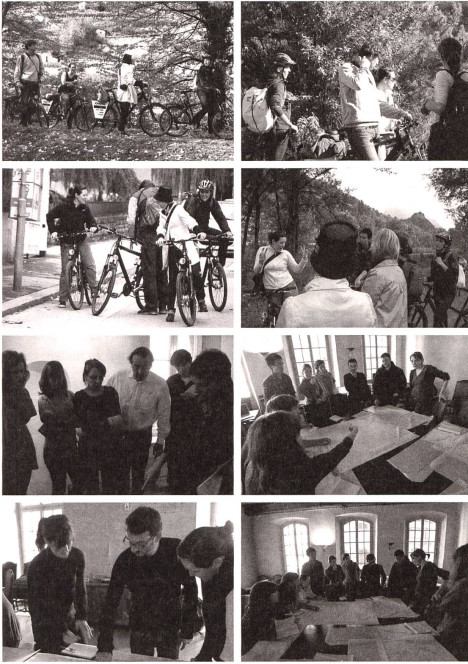
KONZEPT UND STRATEGIE

Amener la ville au fleuve / Wie man die Stadt zum Fluss bringt

L'eau comme espace public / Wasser als öffentlicher Raum

Perspectives urbaines / Städtische Perspektiven

Liaisons et continuités / Verbindungen und Kontinuitäten



Atelier séminaire octobre 2009 à janvier 2010 /
Wahlfacharbeit Oktober 2009 bis Januar 2010

Prof. Christophe Girot
Isabelle Duner, Frédéric Rossano

En collaboration avec le / in Zusammenarbeit mit dem
Landscape Visualization and Modeling Lab:
Alexandre Kapellos, James Melsom

Experts / Experten:
Nathalie Luyet Girardet, Damien Gross,
Nicolas Mettan, Didier Tille

Étudiants / Studierende:

Nicole Ineichen
Natalie Körner
Henry Lee
Ellen Leuenberger
Caroline Mathis
Kerstin Puls
David Rademacher
Anne Röhl
Nina Täschler

SION-SUR-RHÔNE:
AMENER LA VILLE AU FLEUVE

La ville de Sion a connu de grandes étapes de développement, et chaque extension s’est accompagnée de la création de nouveaux espaces publics majeurs. Ces espaces ont constitué chacun à la fois les lieux centraux rassemblant commerce, échange et gouvernement, et des liaisons qui ont donné à la ville cohérence et continuité. Pour la ville médiévale, c’est le Grand Pont qui constituait le cœur de la cité adossée à ses deux collines et protégée par ses remparts. La disparition de ceux-ci au XIXe siècle a vu la création de nouveaux espaces majeurs: la place du Midi au sud, la Place de la Planta à l’ouest. Avec l’arrivée du train à Sion, en 1860, un nouvel axe urbain est tendu de la Place de la Planta jusqu’aux rails avec la nouvelle avenue de la Gare, aujourd’hui un axe commerçant principal.

La ville a depuis cette époque plus que quadruplé de surface, sans qu’un espace majeur ne vienne mettre en relation les nouveaux quartiers construits au sud de la voie ferrée et sur l’autre rive du fleuve avec la vieille ville. Les espaces urbanisés en rive gauche du Rhône représentent une surface équivalente à ceux situés en rive droite, mais là point de place, de promenade ou d’esplanade qui rassemble et relie centre historique et nouveaux quartiers.

Le projet «Rhône III», telle qu’est couramment abrégée la Troisième correction du Rhône, offre l’occasion historique de tisser des liens entre les siècles, entre ville médiévale, moderne et contemporaine. Seules les berges du Rhône peuvent en effet apporter la continuité et les espaces partagés nécessaires au Sion d’aujourd’hui, qui s’étend de la route d’Hérens à la rue Traversière.

L’atelier propose ainsi d’associer au projet «Rhône III» un projet «Sion III». L’enjeu de ce projet double est de saisir l’occasion de la nécessaire reconfiguration du fleuve pour faire du Rhône un espace public partagé, porteur de nouvelles pratiques, de nouvelles continuités transversales et longitudinales, et de nouveaux potentiels de développement dont la ville a aujourd’hui besoin pour jouer pleinement son rôle de capitale régionale, contenir l’étalement urbain et offrir un cadre de vie attrayant à ses habitants actuels et futurs.

SION-SUR-RHÔNE:
WIE MAN DIE STADT ZUM FLUSS BRINGT

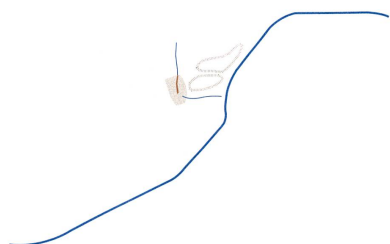
Sitten hat sich in der Vergangenheit in grossen Schritten weiterentwickelt. Jede Erweiterung der Stadt ging mit der Schaffung neuer öffentlicher Räume einher. Diese wurden immer zu zentralen Orten, an denen sich der Handel und die lokale Regierung ansiedelten. Durch ihre verbindende Funktion geben sie der Stadt Zusammenhalt und Kontinuität.

Im Mittelalter war die Grand Pont am Fusse der beiden Hügel der Mittelpunkt Sittens. Als im 19. Jahrhundert zusammen mit der Brücke auch die ringförmige Stadtbefestigung verschwand, entwickelten sich mit dem Place du Midi im Süden und dem Place de la Planta im Westen neue wichtige öffentliche Räume. Mit der Anbindung Sittens im Jahre 1860 an das Eisenbahnnetz und dem Bau des Bahnhofs entstand mit der bis zur Place de la Planta reichenden Avenue de la Gare eine neue Verbindung, die bis heute eine wichtige Handelsachse ist.

Die Fläche, die die Stadt einnimmt, hat sich seitdem mehr als vervierfacht. Jedoch gibt es keinen öffentlichen Raum, der die neuen Stadtviertel südlich der Bahntrasse und auf der gegenüber liegenden Flussseite mit der Altstadt vernetzt. Der urbanisierte Raum linksseitig der Rhone entspricht flächenmässig dem auf der rechten Flussseite. Auch hier fehlt eine Verbindung der Neubauviertel mit dem historischen Stadtkern in Form von Plätzen oder Promenaden.

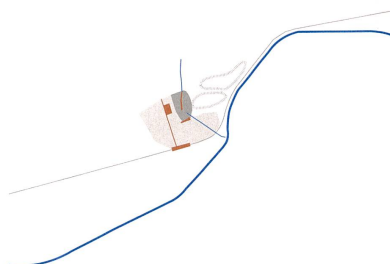
Das Projekt «Rhône III», wie die Dritte Rhonekorrektur landläufig genannt wird, bietet die einmalige Chance, eine Verbindung zwischen den Jahrhunderten – zwischen der historischen Altstadt, der Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts und der

heutigen Stadt – zu schaffen. Nur entlang des Rhoneufers kann das Sitten von heute, das sich von der Route d’Hérens bis zur Rue Traversière erstreckt, den benötigten öffentlichen Raum erhalten. Die Teilnehmer des Workshops schlagen daher vor, das Projekt «Rhône III» mit einem «Sitten III» genannten Projekt zu koppeln. Ein solches Doppelprojekt ist deshalb so bedeutend, da es die Chance eröffnet, die Rhone durch die notwendige Neugestaltung des Flussbetts zu einem öffentlichen Raum zu entwickeln. Mit der Schaffung eines öffentlichen Raums am Ufer der Rhone bietet sich die Gelegenheit, neue Kontinuitäten in Längs- und Querrichtung zu schaffen und neue Entwicklungspotentiale auszuschöpfen. Letzteres ist unerlässlich, damit Sitten seine Funktion als Kantonshauptstadt erfüllen und eine zukünftige Ausdehnung der Stadt gelingen kann. Nur so wird sie in der Lage sein, ihren Einwohnern jetzt und in Zukunft einen attraktiven Lebensraum zu bieten.



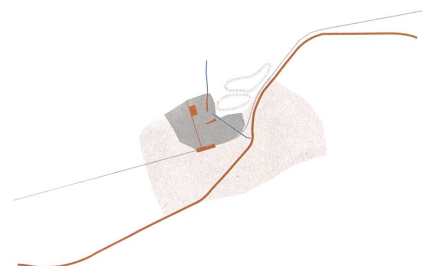
Sion I: la ville fortifiée et la Rue du Grand Pont

Sion I: Die befestigte Stadt und die Strasse Grand Pont



Sion II: au delà des fortifications, l'arrivée du rail, de nouveaux espaces fédérateurs

Sion II: Stadtentwicklung ausserhalb des Befestigungsringes, Anschluss an das Eisenbahnnetz und neue öffentliche Räume



Sion III: le Rhône comme espace public

Sion III: die Rhone als öffentlicher Raum

L'EAU COMME ESPACE PUBLIC



Canevas d'espaces publics
Netz öffentlicher Flächen

Si le projet Sion-sur-Rhône naît de la nécessité de répondre au défi hydrologique posé par les variations du fleuve, la proposition issue des ateliers de projet intègre étroitement dynamiques naturelles et territoriales. Les objectifs associent ainsi plusieurs questionnements:

- comprendre la dynamique du fleuve et de ses affluents, notamment en terme d'érosion, de sédimentation et de fluctuation, et adapter le cours du Rhône pour qu'il soit à même de recevoir les débits estimés en cas de crues;
- rechercher des solutions spatiales qui limitent les déplacements de matériaux et tiennent compte de l'économie générale du projet;
- tenir compte de la nature, de la structure et des potentialités des territoires traversés, dans la recherche de solutions qui leur assure une protection adaptée et favorise leur développement;
- définir la place du fleuve dans l'identité et le développement présents et futurs de la ville de Sion.

La réponse apportée vise généralement à augmenter la capacité du fleuve par des interventions différenciées selon la configuration des berges, et selon les différentes situations urbaines, hydrographiques et topographiques observées. Les interventions proposées sont ainsi adaptées à chaque situation spécifique et viennent renforcer l'identité de chaque section du Rhône:

- extension des espaces de nature et de loisir en amont et en aval de Sion par le déplacement et l'extension des digues,
- création de nouveaux quais publics générant des développements urbains volontaires en partie centrale,
- élargissement et étagement de la digue à Vissigen offrant une large promenade fluviale, prome-

nade complétée par la requalification du canal de Vissigen comme axe central du quartier. À l'échelle de la ville, la cohérence de ces approches locales est assurée par la continuité retrouvée des cheminements le long du fleuve, celui-ci devenant la colonne vertébrale d'un réseau continu d'espaces publics. Le Rhône forme ainsi un nouveau facteur de cohésion, à la fois physiquement, dans les déplacements et les liaisons développés, et dans les esprits. La ville aux deux rochers s'enrichit ainsi d'un nouveau visage fluvial, revendiquant à la fois sa cohérence spatiale et la diversité de ses quartiers et de ses paysages.

Plan d'ensemble
Gesamtübersicht



WASSER ALS ÖFFENTLICHER RAUM

Das Sittener Projekt der Rhonekorrektur ist eine Antwort auf die dringlichen Probleme, die sich durch den fehlenden Hochwasserschutz stellen. Das Ergebnis der Studie berücksichtigt sowohl die Dynamik der Natur als auch die des Terrains. Der Vorschlag verbindet unterschiedliche Fragestellungen:

- das Verständnis der Dynamik des Flusses und seiner Nebenflüsse, besonders in Bezug auf Erosion, Sedimentation und Wasserstandsschwankungen und eine Umgestaltung des Flusslaufs zur Entlastung von Hochwasserspitzen;
- die Suche nach räumlichen Lösungen mit möglichst geringer Materialbewegung unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten des Projekts;
- eine Berücksichtigung der Natur, der Struktur und der Potentiale der von der Rhone durchquerten Gebiete bei der Suche nach Lösungen für einen Hochwasserschutz, der an die örtlichen Gegebenheiten angepasst ist, mit dem Ziel, die Entwicklung dieser Gebiete zu fördern;
- die Definition der Rolle, die der Fluss in der Identität der Stadt Sitten jetzt und in der Zukunft spielen soll.

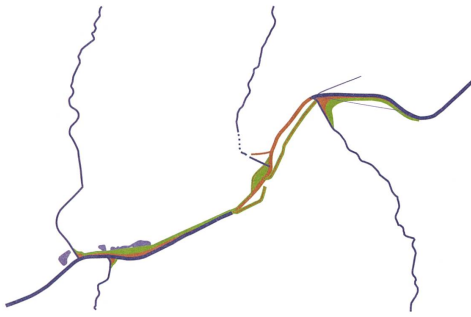
Grundsätzlich wird eine Erweiterung des Flussbetts angestrebt. Hierfür werden verschiedene Massnahmen vorgeschlagen, die, je nach Bauweise der Uferabschnitte und entsprechend der verschiedenen urbanen, hydrologischen und topographischen Gegebenheiten, variieren. Sie sind an die einzelnen Situationen angepasst und verstärken so die Identität der jeweiligen Flussabschnitte. Zu den Vorschlägen zählen:

- die Ausweitung von Natur- und Freizeitflächen flussauf- und -abwärts der Stadt durch die Verlegung und Ausweitung der Uferanlagen,
- der Bau neuer öffentlicher Quaianlagen und damit die Förderung einer aktiven Stadt-

entwicklung an zentraler Stelle,

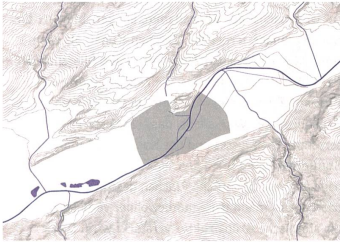
- die Verbreiterung und terrassenförmige Gestaltung des Damms bei Vissigen und der dadurch entstandenen Uferpromenade sowie
- die Nutzung des Vissigen-Kanals als zentrale Achse des Wohnviertels.

Die Lösungsansätze gewährleisten für die Stadt eine wieder gewonnene Kontinuität der Uferwege. Der Fluss wird so zum Rückgrat eines Netzes öffentlicher Räume und erhält dadurch eine neue verbindende Funktion – sowohl, wenn es um die baulichen Veränderungen und die geschaffenen Verbindungen geht, als auch in den Köpfen der Bewohner. Die Rhone erhält so ein neues Gesicht und sowohl die räumliche Einheit als auch der individuelle Charakter der Stadtviertel und der Landschaft der Rhoneebene bleiben gewahrt.

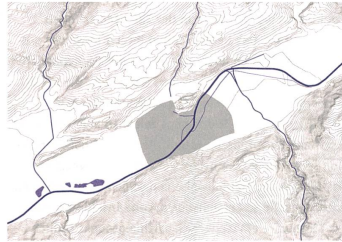


Matériaux déplacés: extraction en brun, apports en vert

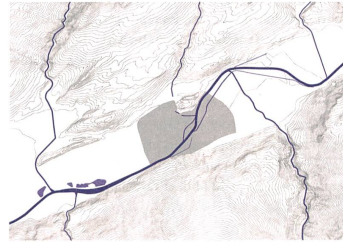
Materialverschiebungen: Abtragung (braun), Aufschüttung (grün)



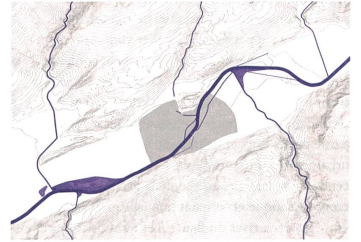
Basses eaux
Niedrigwasserstand



Niveau moyen
Normalwasserstand



Hautes eaux
Hochwasserstand



Scénario de crue
Hochwasserszenario

PERSPECTIVES URBAINES

La Troisième Correction du Rhône revêt un enjeu particulier pour la ville de Sion. Initialement implantée sur un promontoire naturel à l'abri des crues, la ville s'est depuis les années 1950 largement et rapidement étalée dans la vallée, sur des terrains bas et souvent inondables, jusqu'au pied des digues retenant les eaux du fleuve. Ces nouveaux quartiers disparates, peu denses et souvent monofonctionnels peinent cependant à s'intégrer à un ensemble urbain, à la fois par le manque de liaisons vers le centre-ville et l'absence d'espaces publics fédérateurs. Leur situation est aujourd'hui paradoxale: situés le long d'un fleuve majestueux, ces espaces ont souvent pour horizon le flanc extérieur de la digue, et pour rapport à l'eau la crainte de l'inondation. L'enjeu sécuritaire de la correction du Rhône est ici doublé d'un enjeu qualitatif – quelle identité et quel cadre de vie pour les quartiers de plaine, et d'un enjeu quantitatif – quelles perspectives de développement urbain pour une commune dynamique qui a déjà « consommé » l'essentiel de son territoire. Les réponses apportées par l'atelier vont clairement dans le sens d'un développement urbain compact et qualitatif, dont la Troisième Correction du Rhône serait le moteur. En rive nord, la création d'un bras secondaire est proposée, déléstant le Rhône d'une partie de ses eaux et délimitant les contours d'une île urbaine en position centrale. Cette île forme ainsi une centralité secondaire au sud de la gare, complétant le cœur historique et formant une liaison urbaine forte entre les deux rives du fleuve. Les terrains aujourd'hui faiblement bâtis, malgré leur situation privilégiée entre fleuve et gare, voient se développer une nouvelle structure urbaine composée de rues, places, quai et promenades, permettant la construction d'un

quartier dense et mixte pouvant accueillir logements, activités, commerce et équipements publics. Le canevas d'espaces publics proposé crée également de nouvelles liaisons entre les espaces publics majeurs existants en rive nord (place de la Gare, place du Midi, rue du Grand Pont) et la rive sud du Rhône, grâce à l'aménagement de quais publics continus, qui rétablissent les liaisons longitudinales, et la création de nouvelles liaisons transversales traversant l'île et joignant les quartiers aujourd'hui isolés par le Rhône. Les quartiers situés au sud du Rhône profitent également de la dynamique apportée par la reconfiguration du fleuve. Le quartier de Vissigen forme un ensemble urbain dense, mais encore monofonctionnel et manquant d'espaces publics qualitatifs et structurants. Le projet s'appuie sur les trois axes principaux du quartier pour y introduire de nouvelles qualités et liaisons: la digue du Rhône, espace privilégié de promenade, le Canal de Vissigen, axe majeur porteur d'une nouvelle centralité, et le parc couvrant l'A9, reliant espaces de sport et de loisirs. Là aussi, les réponses apportées montrent que la sécurisation du fleuve et du canal peut être moteur de requalification urbaine, en créant des espaces publics fédérateurs, en améliorant le cadre de vie, en renforçant et développant la végétation des berges. À leur tour, ces espaces peuvent entraîner de nouveaux développements urbains – densification, diversification, animation, comme l'ont fait en leur temps la Place du Midi et l'avenue de la Gare.

PERSPEKTIVEN FÜR DIE STADT

Die Dritte Rhonekorrektur ist für Sitten eine besondere Herausforderung. Ursprünglich auf einem Felsvorsprung errichtet und daher vor dem Hochwasser geschützt, hat sich die Stadt seit den 1950er Jahren schnell und grossflächig bis kurz vor die Dämme auf ein niedrig gelegenes und damit überschwemmungsgefährdetes Gebiet in der Talebene ausgedehnt. Diese eher dünn besiedelten und oft monofunktionalen Stadtviertel bemühen sich bisher ohne grossen Erfolg um den Anschluss an das Ballungsgebiet. Dies liegt zum einen an fehlenden Verbindungen zum Stadtzentrum und zum anderen am Mangel zentraler öffentlicher Räume. Die Lage dieser Quartiere ist paradox: Auch wenn der Fluss in Reichweite liegt, blicken die Bewohner oft nur auf die Aussenflanke des ihn begleitenden Damms. Und wenn sie an das Wasser denken, dann wohl eher mit der Angst vor Überschwemmungen im Hinterkopf. Im Rahmen der Rhonekorrektur gesellen sich zum Thema des Hochwasserschutzes qualitative, aber auch quantitative Aspekte: So geht es zum einen darum, welche neuen Funktionen die Quartiere in der Talebene erhalten sollen und wie das Lebensumfeld ihrer Einwohner aussehen soll. Zum anderen geht es um die städtebauliche Entwicklung einer dynamischen Gemeinde, die bereits den Grossteil ihres Gebietes «aufgebraucht» hat. Die Ergebnisse des Workshops zeichnen eine kompakte Entwicklung vor, deren Motor die Dritte Rhonekorrektur sein könnte. Ein neuer Nebenarm am Nordufer des Flusses soll ihn teilweise von seinen Wassermassen entlasten. Die so entstehende urbane Insel in zentraler Lage wäre ein weiterer Anziehungspunkt südlich des Bahnhofs. Sie würde den historischen Stadtkern ergänzen und eine urbane Schnittstelle zwischen beiden Ufern bilden. In den heute trotz ihrer privilegierten Lage schwach bebauten Gebieten zwischen Fluss und

Bahnhof entsteht so allmählich eine neue urbane Struktur aus Strassen, Plätzen, Uferanlagen und Promenaden. Diese Struktur könnte die Entstehung eines dichten und gemischt genutzten Stadtviertels begünstigen. Mit dem vorgeschlagenen Netz öffentlich nutzbarer Flächen lassen sich die wichtigsten öffentlichen Räume Place de la Gare, Place du Midi und Rue du Grand Pont auf der nördlichen Flussseite mit jenen am südlichen Ufer verbinden. Durchgehende öffentliche Uferanlagen stellen alte Längsverbindungen wieder her und schaffen neue Querverbindungen durch Les Iles zu den Stadtvierteln, die heute von der Rhone isoliert sind. Auch die südlich der Rhone gelegenen Stadtviertel profitieren von der neuen Dynamik, die sich durch die Umgestaltung des Flusslaufs ergibt – so das Quartier Vissigen, das zwar eine dichte urbane Einheit bildet, bislang jedoch monofunktional und ohne qualitativ strukturierte öffentliche Flächen. Das Projekt stützt sich auf die drei Hauptachsen des Viertels, um dort neue Eigenschaften und Verbindungen einzubringen: Da ist zunächst der Rhonedamm, ein beliebter Ort für Spaziergänger, ferner der Vissigen-Kanal, als wichtigster Ort eines neuen Zentrums, und schliesslich der Park über der A9, der eine Vielzahl an Sport- und Freizeitflächen bietet. Auch hier unterstreichen die Ergebnisse des Workshops, dass ein besserer Hochwasserschutz des Flusses und des Kanals ein Motor für eine Stadterneuerung sein kann. Vor allem, wenn dadurch neue zentrale öffentliche Flächen geschaffen werden, das Lebensumfeld der Stadtbewohner verbessert, und die städtische Grünstruktur verstärkt wird. Diese Flächen wiederum können – wie seinerzeit der Place du Midi und die Avenue de la Gare – gleichzeitig für neue urbane Entwicklungen, für Verdichtung sowie Diversifikation und eine Belebung der Stadt sorgen.

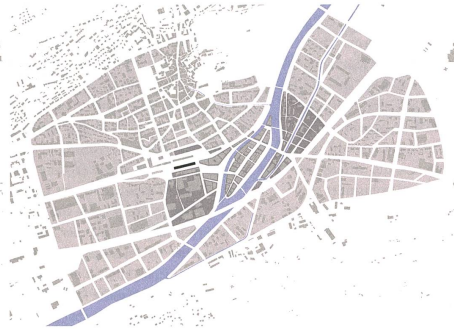
Réseau d'espaces publics proposés: continuités majeures le long du fleuve et nouveaux liens transversaux

Vorgeschlagene öffentliche Räume: Wichtige Kontinuitäten entlang des Flusses und neue Querverbindungen



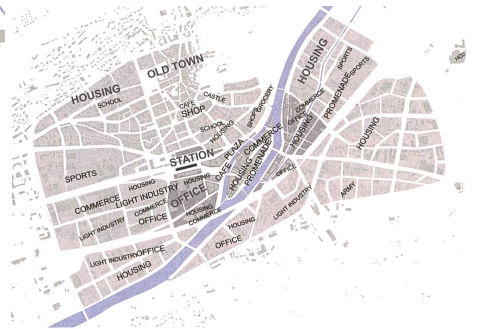
Structure urbaine: un canevas spatial pour une ville compacte et cohérente

Urbane Struktur: Flächennetz für eine kompakte und kohärente Stadtstruktur



Orientations programmatiques: un potentiel de densification et de diversification à proximité du centre actuel, de la gare et du Rhône

Programm: Potential von städtischer Verdichtung und programmatischer Diversifizierung in der Nähe des heutigen Stadtzentrums, Bahnhof und Rhone



LIAISONS ET CONTINUITÉS

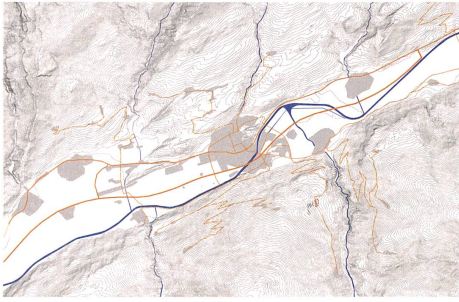
Sion, capitale cantonale, rassemble les institutions communes à tous les habitants du Valais. La ville accueille également un grand nombre de services et équipements utilisés par un public dépassant largement la population communale. La structure urbaine du Valais est par ailleurs extrêmement déterminée par sa topographie. On peut sans trop caricaturer y distinguer trois paysages habités. En vallée, villes et villages forment un territoire urbain étendu le long du Rhône, qui concentre l'essentiel de la population, des équipements, des services et de l'industrie valaisanne. Le long de ce couloir naturel, les contreforts des chaînes montagneuses abritent une agriculture viticole active et réputée, ainsi qu'un habitat peut dense formant souvent une périphérie résidentielle privilégiée sur les versants exposés au sud. Enfin, de nombreux villages s'égrènent dans les montagnes, souvent imperceptibles depuis la vallée. Comme le montre la carte page 14, vallées et co-teaux ont subi une forte extension urbaine durant les cinquante dernières années, tandis que le développement des territoires de montagne restait limité. Cependant, même si leur poids démographique et économique a relativement diminué, la viabilité et l'accessibilité des ces espaces reste un enjeu essentiel pour le Valais, composée en majeure partie de territoires de montagne. Pour son statut de capitale, les fonctions qu'elle concentre et l'étendue du territoire qu'elle sert, la ville de Sion joue donc un rôle crucial dans la vie du canton, et ce à plusieurs échelles. Son accessibilité conditionne indirectement la viabilité d'un large espace habité, de même que son activité économique propre dépend de ce territoire. Le projet proposé prend acte de cet état de fait, tout en questionnant le

fonctionnement actuel de la ville. La voiture semble avoir été jusqu'à aujourd'hui le mode de déplacement privilégié dans les aménagements réalisés, sans que les déplacements alternatifs – piétons, cycles, transports en communs n'aient bénéficié d'investissements comparables. La gare est ainsi peu accessible et tournée entièrement vers le centre historique, alors que la commune s'étend aujourd'hui en grande partie au sud des rails. Les interfaces voitures-bus-train sont peu développées. Tandis que les espaces piétons se multiplient au centre-ville, ramenant calme et douceur de vivre, les quartiers périphériques souffrent d'un réseau piétons et cycles minimal voire inexistant, alors que la relative platitude de la vallée se prête parfaitement aux déplacements des cycles. Comme le montrent les schémas ci-contre, la correction du Rhône et le projet urbain associé peuvent jouer un rôle déterminant dans ces deux aspects: faciliter l'accès au centre de la ville en étendant celui-ci jusqu'au Rhône, et développer un réseau de liaisons douces dont le Rhône serait la colonne vertébrale. Cette double approche permettrait ainsi d'assurer l'accès au centre pour les riverains lointains par des liaisons intermodales situées à la lisière d'un centre étendu. Elle renforcerait également la cohésion urbaine de la commune, en rapprochant les quartiers périphériques du centre-ville grâce à des liaisons douces, qui offrent un mode de déplacement sain, non polluant et gratuit, améliorant du même coup l'accessibilité pour tous et la qualité du cadre de vie des sudénois.

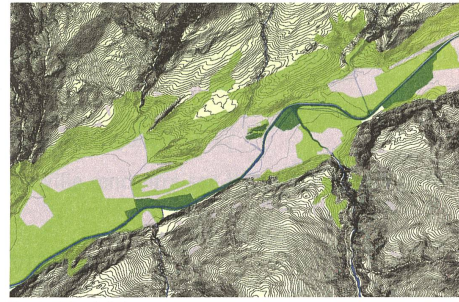
VERBINDUNGEN UND KONTINUITÄTEN

In der Kantonshauptstadt Sitten konzentrieren sich alle wichtigen öffentlichen Institutionen des Wallis. Die Stadt beherbergt zudem eine grosse Anzahl von Ämtern sowie öffentlichen Einrichtungen und Dienstleistungen, die längst nicht nur von der Sittener Bevölkerung genutzt werden. Die Topographie bestimmt entscheidend die urbanen Strukturen im Kanton. Er kann in drei urban sehr unterschiedlich geprägte Landschaften unterteilt werden: In der Talebene bilden die Städte und Dörfer entlang der Rhone ein urbanes Geflecht. Hier konzentrieren sich der grösste Teil der Einwohner, der öffentlichen Einrichtungen, der Dienstleistungsanbieter und der Industrie des gesamten Kantons. Entlang dieses natürlichen Korridors liegen an den daran angrenzenden Südhängen das berühmte Weinanbaugebiet sowie einige grösstenteils privilegierte Villenquartiere. Eine Vielzahl kleinerer Dörfer liegt geschützt in den Bergen und ist vom Tal aus oftmals nicht zu sehen. Wie auf der Karte auf Seite 14 erkennbar, ist in den Tälern und an den Hängen in den letzten fünfzig Jahren die Urbanisierung stark fortgeschritten, während sich die Berggegenden kaum entwickelt haben. Dennoch: Auch wenn ihr demographisches und ökonomisches Gewicht relativ gesehen abgenommen hat, bleiben die Erschliessung und der Zugang zu ihnen ein wichtiges Thema für den gebirgigen Kanton. Aufgrund ihres Status als Kantonshauptstadt sowie ihrer Funktionen und der Grösse ihres Einzugsgebietes spielt die Stadt Sitten für das Leben im Kanton Wallis auf mehreren Ebenen eine entscheidende Rolle. Von ihrer Erreichbarkeit hängt der Zugang zu einem grossen besiedelten Gebiet ab. Genauso hängt umgekehrt die wirtschaftliche Tätigkeit der Stadt von diesem Raum ab. Das vorgeschlagene Projekt berücksichtigt diese Zusammenhänge, stellt aber auch in Frage, wie die

Stadt im Moment funktioniert. Das Auto scheint bis heute das privilegierte Fortbewegungsmittel zu sein. Fussgänger, Fahrradfahrer oder Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs haben bisher kaum von vergleichbaren Investitionen profitiert wie die Autofahrer. So ist beispielsweise der Bahnhof für viele schlecht erreichbar, da er auf die nördlich gelegene Altstadt ausgerichtet ist, während ein Grossteil der Bevölkerung aber auf der Südseite der Gleise wohnt. Auch die Schnittstellen zwischen Auto, Bus und Zug sind wenig entwickelt. In der Innenstadt vergrössern sich zwar die Fussgängerzonen und verleihen ihr dadurch wieder mehr Ruhe und Attraktivität. Die Vororte jedoch leiden an einem extrem eingeschränkten bis gar nicht vorhandenen Angebot an Fussgänger- und Radwegen, obwohl sich das nahezu flache Tal perfekt für das Radfahren eignet. Bei einer Zusammenführung des Projekts der Rhonekorrektur und des Stadtprojekts bietet sich die Möglichkeit, durch eine Erweiterung der Stadt in Richtung Fluss auch den Zugang zum Stadtzentrum selbst zu verbessern. Gleiches gilt für die Entwicklung eines Verkehrsnetzes für den Langsamverkehr, dessen Rückgrat die Rhone wäre (siehe auch die nebenstehende Abbildung). Ein Knotenpunkt aller Verkehrsmittel am Rande dieses erweiterten Zentrums würde die Erreichbarkeit des historischen Stadtkerns verbessern. Er könnte so auch zum Impuls für die Integration der Aussenbezirke durch umweltfreundliche Verkehrsmittel werden.



Liaisons entre ville et montagne
Verbindungen zwischen der Stadt und den Bergen



Continuités végétales
Grünräume



Circulation échelle urbaine
Stadtverkehr



Principe de desserte transport public
Prinzip einer Verkehrsanbindung durch den öffentlichen Verkehr



Canevas d'espaces et liaisons publiques principales
Zusammenhängendes Netz von Erschliessung und öffentlichen Räumen

