



Stadtgemeinde
Brig-Glis

ALTE LANDSTRASSE, GAMSEN

Einstufiger Projektwettbewerb im offenen Verfahren

Jurybericht

17.03.2026



Veranstalterin:

Stadtgemeinde Brig-Glis

Bauamt
Überlandstrasse 60
3902 Glis
www.brig-glis.ch

Verfahrensbegleitung:

büro+

büro plus gmbh
Daniel Giezendanner
Furkastrasse 7
3900 Brig
www.buero-plus.ch

1	EINLEITUNG & HISTORISCHE ENTWICKLUNG	5
2	AUFGABENSTELLUNG	7
3	ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN	8
3.1	Auftraggeberin und Verfahrensbegleitung	8
3.2	Verfahren	8
3.3	Preisgericht	8
4	BEURTEILUNG	9
4.1	Vorprüfung	9
4.2	Beurteilung	10
4.3	Genehmigung	11
5	WETTBEWERBSBEITRÄGE	13
5.1	Rangierte Projekte	14
5.2	Projekte im zweiten Rundgang	42
5.3	Projekte im ersten Rundgang	44

PROJEKTWETTBERB
ALTE LANDSTRASSE, GAMSEN



Luftbilder 1930 / 2025, Alte Landstrasse in rot

1 EINLEITUNG

Die Alte Landstrasse, welche durch Gamsen führt, ist sanierungsbedürftig und weist verkehrstechnische Sicherheitsdefizite auf. Die ohnehin anstehende Sanierung von Strasse und Werkleitungen soll als Chance genutzt werden, um der veränderten Verkehrssituation Rechnung zu tragen, die Sicherheit der Bevölkerung zu verbessern und die Alte Landstrasse von einer Durchfahrtsstrasse zu einem öffentlichen Freiraum für Gamsen umzugestalten. Grosses Potential bietet hierzu der Bereich um das ehemalige Schulhaus und auch die Landmauer als Baudenkmal von nationaler Bedeutung soll in die Betrachtung miteinbezogen werden.

Hierzu wurde von der Stadtgemeinde Brig-Glis im Juli 2025 ein einstufiger offener Projektwettbewerb für Teams aus den Bereichen Landschaftsarchitektur (Federführung), Architektur und Verkehrsplanung ausgeschrieben, mit dem Ziel, einen qualitativ hochstehenden Lösungsvorschlag zu finden.

HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Das Gebiet von Gamsen ist seit rund 3000 Jahren fast durchgehend bewohnt. In umfangreichen archäologischen Ausgrabungen konnten Bauweise und Tätigkeiten der damals ansässigen Bauern- und Hirtengesellschaft dokumentiert werden.

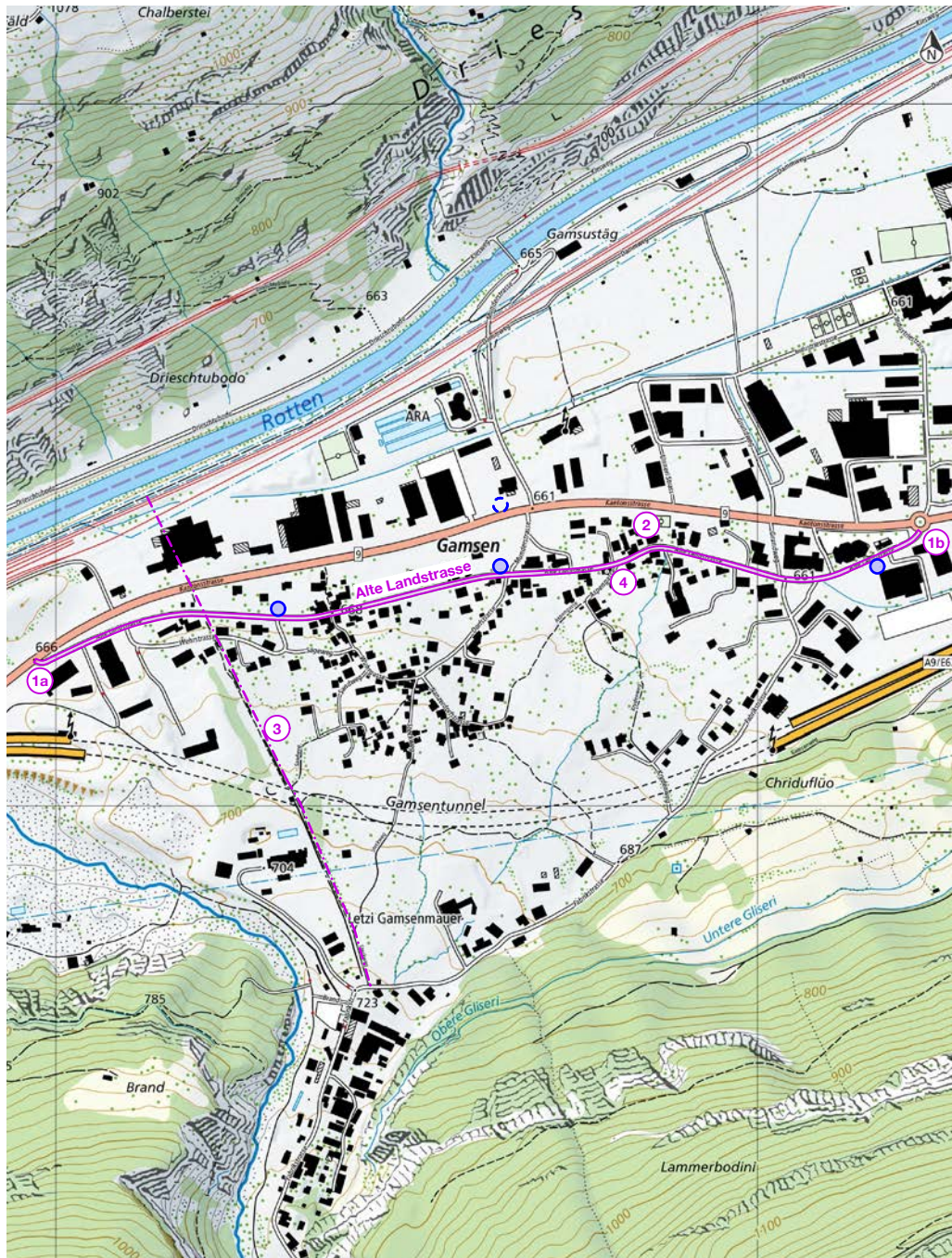
Im Jahr 1290 entstand schliesslich die Burgergemeinde Gamsen. Sie fusionierte 1690 mit Glis zur Munizipalgemeinde Glis-Gamsen, welche ihrerseits im Jahr 1972 mit der Stadtgemeinde Brig fusionierte.

Um 1350 herum wurde die Landmauer Gamsen von den drei oberen Zehnden Naters, Mörel und Goms als Talsperre zur Abwehr savoyischer Angriffe aus Westen errichtet. Sie ist die einzige solche Talsperre im schweizerischen Alpenraum, von der noch grössere Teilstücke erhalten sind. Seit 1984 ist die Landmauer Gamsen ein Baudenkmal von nationaler Bedeutung.

Vermutlich bereits in römischer Zeit und nachweislich seit dem 12. Jahrhundert verläuft eine wichtige Transitroute durch das Rhonetal, welche Italien über den Simplon mit dem Genferseegebiet verbindet. Um 1800 herum ordnete Napoleon den Bau einer neuen Strasse entlang dieser Route und den Ausbau des Simplonpasses an. Die Durchfahrt durch Gamsen behielt dabei die Linienführung der bestehenden Route bei. So zeichnet die Alte Landstrasse den Verlauf dieses historisch bedeutenden Verkehrswegs bis heute nach.

Mit dem Bau der Kantonsstrasse T9 in den 1960er-Jahren und spätestens mit der Inbetriebnahme des Autobahnabschnitts A9 Visp-Ost – Brig wird die Alte Landstrasse von einer ehemals bedeutenden Hauptverkehrsachse zur Quartierstrasse, welche das Wohngebiet von Gamsen erschliesst.

PROJEKTWETTBEWERB
 ALTE LANDSTRASSE, GAMSEN



1a/b	Einfahrt West / Ost	3	Landmauer	●	Bushaltestellen	Kartenausschnitt Swisstopo
2	Altes Schulhaus / Spielplatz	4	Kapelle St. Sebastian			

2 AUFGABENSTELLUNG

Das übergeordnete Ziel ist es, entlang der Alten Landstrasse einen qualitativ hochwertigen, zusammenhängenden öffentlichen Raum für den Ort Gamsen zu schaffen und dabei auch den heutigen und zukünftigen Anforderungen an Verkehr und Infrastruktur gerecht zu werden.

Durch die historische Entwicklung hat sich die Alte Landstrasse von einer Hauptverkehrsachse zu einer Zubringerstrasse für die Einwohnenden des Ortsteils Gamsen entwickelt, welche vom Durchgangsverkehr weitgehend befreit ist. Um die Sicherheit für Verkehr und Bevölkerung zu verbessern, sollen entlang der Alten Landstrasse verkehrsberuhigende Massnahmen getroffen werden, insbesondere an den bestehenden Strassenkreuzungen sowie bei der westlichen Dorfeinfahrt. So soll die Grundlage für eine zukünftige Anpassung des Temporegimes geschaffen werden.

Der Ortsteil ist durch die Postautolinien zwischen Brig und Visp mit drei Haltestellen entlang der Alten Landstrasse erschlossen. Die Haltestellen weisen zum Teil erhebliche Sicherheitsmängel auf und sind im Rahmen des Projekts unter den Aspekten Sicherheit und Hindernisfreiheit neu zu planen. Insbesondere ist dabei der Nutzung des Busbetriebs durch die Kindergartenkinder zu berücksichtigen.

Nördlich des Schulhauses befindet sich der ehemalige Pausenplatz, welcher ebenfalls sanierungsbedürftig ist.

Um das alte Schulhaus herum soll künftig ein attraktiver öffentlicher Freiraum entstehen, welcher neben Spiel und Bewegung eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen ermöglicht.

Die Landmauer ist ein wichtiger Teil der Identität von Gamsen und soll an der Alten Landstrasse zusätzliche Präsenz erhalten und sichtbar gemacht werden.

Bei der Materialisierung und Auswahl der Bepflanzung ist den stadtökologischen und siedlungsklimatischen Anforderungen gerecht zu werden. Die Bepflanzung muss resistent gegen Hitze und Trockenheit sein. Die Auswahl geeigneter Arten sollte unter Beachtung der biodiversen Vielfalt und der Bevorzugung einheimischer Arten stattfinden.

Bei der Belagswahl soll die Reduktion versiegelter Flächen und der Beitrag zur Hitzeminderung sowie die Lärmemission berücksichtigt werden.

3 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

3.1 AUFTRAGGEBERIN UND VERFAHRENSBEGLEITUNG

Auftraggeberin und Veranstalterin

Stadtgemeinde Brig-Glis
Bauamt
Überlandstrasse 60
3902 Glis

Verfahrensbegleitung

büro+
Daniel Giezendanner
Furkastrasse 7
3900 Brig

3.2 VERFAHREN

Der Wettbewerb wurde als anonymer, einstufiger Projektwettbewerb im offenen Verfahren durchgeführt. Der Wettbewerb wurde am 25.07.2025 öffentlich ausgeschrieben, als Eingabefrist für die Beiträge galt der 28.11.2025.

3.3 PREISGERICHT

Fachjury:

- Thomas Summermatter, Arch MSc ETH, Atelier Summermatter Ritz (Vorsitz)
- Thomas Kissling, Arch MSc ETH, VOGT Landschaftsarchitekten
- Benjamin Wellig, Landschaftsarchitekt BSc FH, exträ Landschaftsarchitekten
- Diana Zenklusen, Arch MSc ETH, Zenklusen Pfeiffer Architekten

Sachjury:

- Michael Graber, Stadtrat, Ressort Bau und Planung
- Christian Gasser, Stadtrat, Ressort Infrastruktur
- Urs Studer, Stadttingenieur, Abteilungsleiter Infrastruktur & Umwelt

Ersatz:

- Michel Cina, Projektleiter Strassenprojekte, Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt, Kanton Wallis (Fachjury)
- Isabell Müller, Leiterin Bauamt (Sachjury)

4 BEURTEILUNG

4.1 VORPRÜFUNG

Es wurden 10 Beiträge eingereicht. Diese wurden von der Verfahrensbegleitung in einer allgemeinen Vorprüfung nach den Grundsätzen der SIA-Ordnung 142, den Anforderungen des Wettbewerbsprogramms und der Fragenbeantwortung hinsichtlich folgender Kriterien geprüft:

Formelle Kriterien

- Fristgerechtes Einreichen der Unterlagen
- Vollständigkeit der Unterlagen in wesentlichen Bestandteilen
- Anonymität

Im Rahmen der Vorprüfung wurden keine wesentlichen Verstösse gegen die formellen Kriterien festgestellt.

Materielle Kriterien

- Erfüllung der Wettbewerbsaufgabe
- Erfüllung der baurechtlichen Rahmenbedingungen

Im Rahmen der Vorprüfung wurde der folgende wesentliche Verstoß gegen die materiellen Kriterien festgestellt:

Projekt IMPULS
Verlegung der Buslinie auf die Kantonsstrasse

Alle weiteren Projekte weisen keine oder lediglich unbedeutende Verstösse gegen die oben genannten Kriterien auf.

Die Ergebnisse der Vorprüfung wurden in einem Bericht festgehalten und der Jury vor der Beurteilung präsentiert.

4.2 BEURTEILUNG

Das Preisgericht tritt am 09. und 10. Februar 2026 vollständig und beschlussfähig zur Beurteilung der Projekte zusammen. Der Vorprüfungsbericht wird präsentiert, genehmigt und auf dessen Grundlage werden einstimmig folgende Entscheide gefällt:

Alle eingereichten Projekte werden zur Beurteilung zugelassen.
Das Projekt IMPULS, welches wesentliche Verstösse gegen die materiellen Kriterien aufweisen, wird von der Preiserteilung ausgeschlossen.

Im Anschluss werden alle 10 Projekte anhand der im Wettbewerbsprogramm definierten Kriterien begutachtet und beurteilt. In zwei Wertungsrundgängen mit anschliessendem Kontrollrundgang werden folgende Projekte ausgeschieden:

1. Rundgang

Drei mal Drei
Gams schön viel Potential
IMPULS
PORTA STELLARIS

2. Rundgang

GAMSA
NEXUS

3. Rundgang: Projekte der engeren Wahl

Nach zwei Wertungsrundgängen und einem Kontrollrundgang stehen folgende vier Projekte in der engeren Wahl:

on Line
PASSO PER PASSO

Schnick Schnack Schnuck
Via Viberica

Rangierung / Preiserteilung

Für Preise und Ankäufe im Rahmen steht dem Preisgericht eine Gesamtsumme von CHF 120'000.- (exkl. MwSt) zur Verfügung. Das Preisgericht entscheidet, sämtliche Projekte der engeren Wahl zu rangieren und setzt folgende Rangierung und Preiserteilung fest:

1. Rang / 1. Preis	on Line	CHF 45'000.-
2. Rang / 2. Preis	PASSO PER PASSO	CHF 35'000.-
3. Rang / 3. Preis	Via Viberica	CHF 25'000.-
4. Rang / 4. Preis	Schnick Schnack Schnuck	CHF 15'000.-

Empfehlung zur Weiterbearbeitung

Das Preisgericht empfiehlt der Auftraggeberin einstimmig das erstrangierte Projekt «on Line» zur Weiterbearbeitung.

4.3 GENEHMIGUNG

Das Preisgericht genehmigt den Jurybericht in der vorliegenden Form.

Fachjury

Thomas Summermatter



Thomas Kissling



Benjamin Wellig



Diana Zenklusen



Michel Cina (Ersatz)



Sachjury

Michael Graber



Christian Gasser



Urs Studer



Isabell Müller (Ersatz)



5 WETTBEWERBSBEITRÄGE

5.1 RANGIERTE PROJEKTE

on Line

1. Rang / 1. Preis

Eberli Landschaftsarchitektur GmbH, Zürich (Patrick Schönenberger, Samuel Eberli)
Atelier CORSO GmbH, Zürich (Clara Kessler, Lauence Beuchat, Han van de Wetering)
Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH (Corinne Läuchli, Thomas Belloli)



Das Projekt entwickelt die Strasse als klare öffentliche Freiraumfigur in unterschiedlichen Sequenzen. Das durchgehende Natursteinband markiert die Bereiche der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden und weitet sich situativ auf. Neben den Ein- und Austrittspunkten werden die beiden Platzräume auf subtile Weise artikuliert. Es entsteht ein klar lesbarer Strassenraum, der lediglich im Bereich des Schulhauses (leichte Differenzierung der unterschiedlichen Bereiche, z. B. über die Verwendung taktiler Elemente) eine weitere Klärung erfahren dürfte.

Die konstante Breite der Strasse wird aus räumlicher Sicht sehr begrüsst. Die einheitliche Dimensionierung trägt der beabsichtigten einfachen und ruhigen Raumfigur adäquat Rechnung. Situativ wird der Strassenquerschnitt durch markante Baumgruppen oder in den Strassenraum „geschobene“ Bushaltestellen räumlich verjüngt. Die verkehrsberuhigenden Massnahmen sind sinnvoll. Es wird angeregt, in der Überarbeitung die Situationen der Bushaltestellen weiter zu detaillieren und Konstellationen zu vermeiden, bei denen einzelne Verkehrsteilnehmende die Busse potenziell überholen können (z. B. Fahrräder). Die vorgeschlagenen Kleinstarchitekturen reihen sich unaufgeregt und in selbstverständlicher Art und Weise entlang der Strasse auf. Das Projekt macht zudem einen konzeptionellen Vorschlag für den Umgang mit der Parkierung und skizziert einen ersten nachvollziehbaren Ansatz zum Umgang mit der Einfahrt West. Dabei kann die Situation der Einfahrt zwar verbessert werden; die Ausfahrt gilt es in diesem Sinne weiter auszuarbeiten.

Entlang der neuralgischen Positionen setzt das Projekt die beiden Strassenseiten in direkte Beziehung. Bei der Landmauer werden die beiden Ankunftssituationen als Gesamtfigur gedacht und zu einem grösseren, zusammenhängenden Ort entwickelt. In den beiden Ortsteilen Ost und West weitet sich die Strasse zu platzartigen Situationen. Dazu trägt nicht nur die bereits besprochene Materialisierung des Strassenbelags bei. Auch die Weiterführung des Pflastersteins in die Räume und Gassen zwischen den angrenzenden Gebäuden, die vereinfachte Linienführung sowie der Verzicht auf unnötiges oder aufgeregtes Mobiliar schaffen einen klar artikulierten Raum.

Der zwischen Kantonsstrasse und altem Schulhaus situierte ehemalige Pausenhof wird zu einem Garten umgestaltet. Der Vorschlag nutzt die vorhandene Topografie und schafft zwei klar lesbare Ebenen. Die unterschiedlichen Nutzungen werden in die räumlich definierten Randbereiche eingelagert. Die Übergänge zwischen den unterschiedlichen Niveaus (inklusive des Zugangs zur Strasse) können mittels Treppen überwunden werden und sind so miteinander in Beziehung gesetzt. Die offene Platzfläche im Zentrum des Gartens ist als Gegenpol zum nutzungsbestimmten Rand sinnfälliger, könnte räumlich jedoch noch grosszügiger gedacht werden.

Daneben überzeugt das Projekt on Line auch auf der kommunikativen Ebene. Die Inhalte sind nicht nur grafisch sorgfältig umgesetzt, sondern auch gut nachvollziehbar hergeleitet und in adäquater Form erläutert.

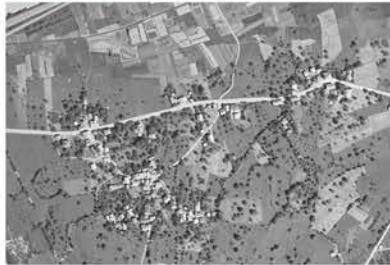


Natursteinband breit: wiedererkennbarer öffentlicher Raum auf ganzer Länge
 Naturstein flächig
 lineare Strassenabschnitte vom Grün geprägt

Die Alte Landmauer als wiedererkennbarer öffentlicher Raum auf ganzer Länge

Die Alte Landmauer in Gamsen wird auf der ganzen Länge zum zusammenhängenden öffentlichen Raum mit einer hohen Wiedererkennbarkeit. Entlang dem südlichen, durchgehenden Trottoir als gestrichelte Längsführung für den Fußverkehr wird ein breites Natursteinband auf ganzer Länge als lineares Element etabliert. Dieses verbindet die beiden Aufkantungssituationen im Westen und im Osten. Wie entlang einer Perforierte sind die verschiedenen Interventionen an der Alten Landmauer daran angeordnet.

Dabei kristallisieren sich zwei Orte heraus, an welchen die Gebäude direkt an der Strasse stehen und die Gebäudekanten den öffentlichen Strassenraum begrenzen. Dies sind der Dorf kern Ost und der Dorf kern West, welche aufgrund des Bodenbelages ihre Wiedererkennbarkeit erhalten. Zwischen diesen Interventionen von Fassade zu Fassade entstehen wiederum lineare Strassenabschnitte, welche vom umgebenden Grün und von punktuell an der Strasse liegenden Gebäuden geprägt sind. Entlang dieser Abschnitte befinden sich unter anderem Bushaltestellen und Baumgruppen. Diese sind alle an das lineare, breite Pflastersteinband angebunden. Dieses räumliche Bild von Gamsen bildet sich ebenfalls auf historischen Karten ab. Auf dem geographischen Luftbild von 1942 sind die beiden Dorfkerne, bei welchen eine Ansammlung von Gebäuden sichtbar sind, welche mit ihren Fassaden an den Strassen stehen, klar erkennbar. Dazwischen erstrecken sich lineare Strassenabschnitte, welche vom begleitenden Grün und von einzelnen Gebäuden geprägt sind.



Luftbild 1942

Die Alte Landmauer als prägendes Bauwerk von Gamsen

Als historisches Bauwerk von nationaler Bedeutung prägt die Alte Landmauer die Geschichte und die Identität von Gamsen. Wie schon diese Bedeutung der Alten Landmauer in subtiler Weise in die Gestaltung der Strasse einbeziehen. Die Ränder des Natursteinbelags werden in Anlehnung an die Zinnen der Alten Landmauer gestaltet. Sie kommen an allen Stellen vor, an welchen ein flächiger Natursteinbereich an angrenzende Beläge strassen. Ebenfalls schließt das breite Natursteinband jeweils ohne Unterbruch daran an. So erhält die Alte Landmauer auf ganzer Länge eine gestalterische und identitätsstiftende Note, welche auf subtile Art und Weise an das bedeutende Bauwerk erinnert.



Alte Landmauer Gamsen mit Zinnen, Nachbildung der historischen Situation



Alte Landmauer Gamsen mit Belag-übergängen in Anlehnung an die Zinnen

Die Alte Landmauer im Spannungsfeld zwischen Historie und Gegenwart

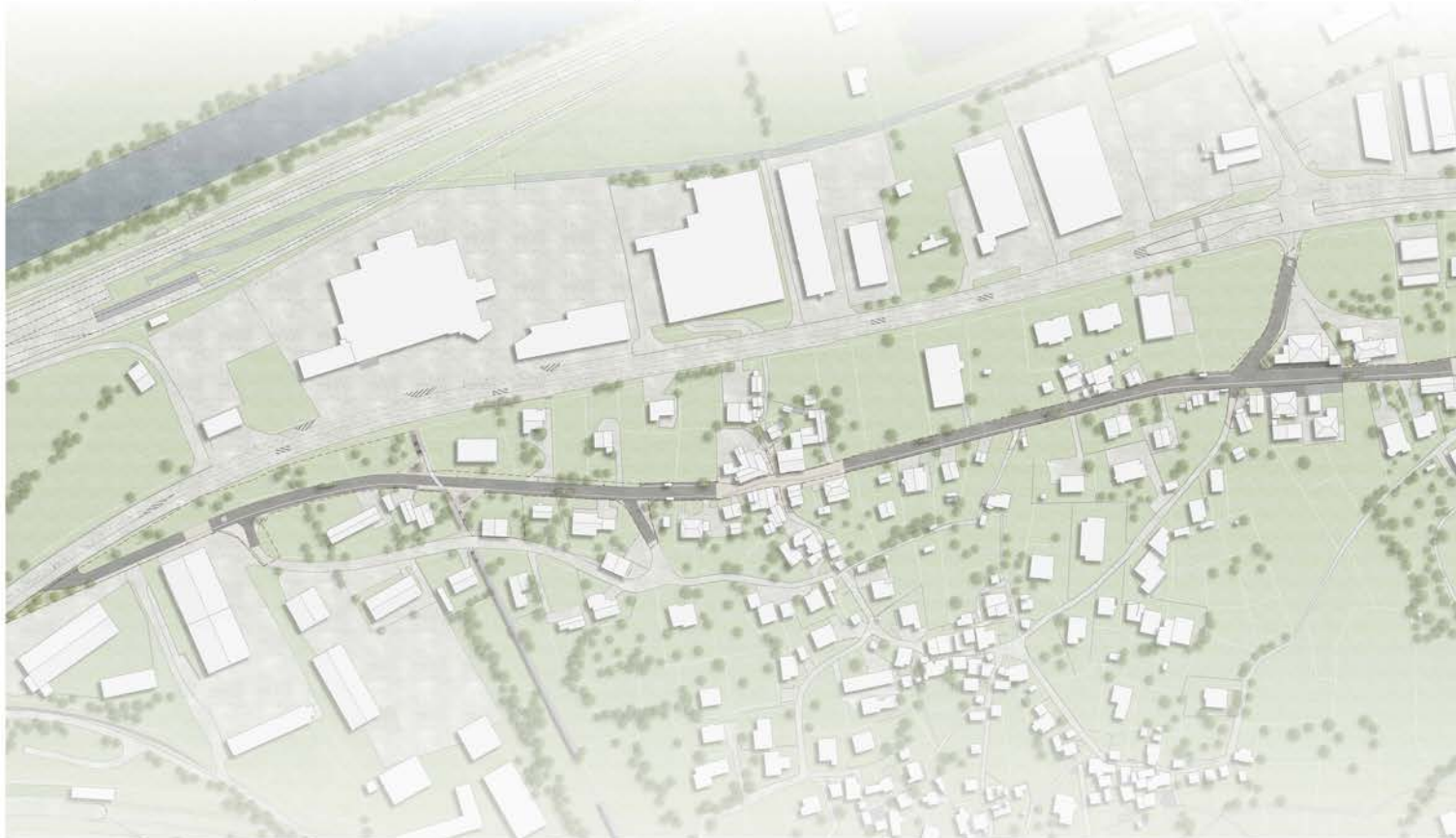
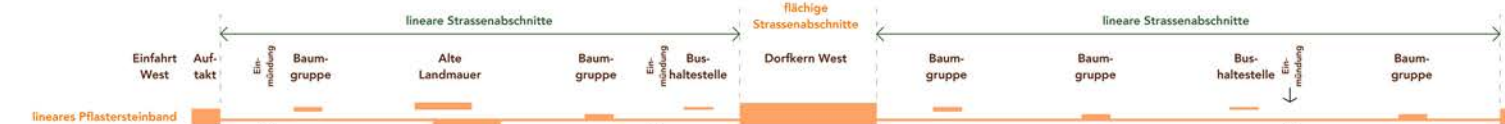
Seit dem Bau der Kantonsstrasse und spätestens seit dem Bau des Autobahntrassals wurde die Alte Landmauer zu einer Quartierstrasse, auch von der Verkehrsbelastung her. Dennoch hat sie die Geschichte, die auch an einer neuen Strasse noch abgelesen werden darf. Die Bedeutung der Alten Landmauer wird in Zukunft wieder wichtiger, wenn sich die Nutzung versäkt und sie dichter angebaut wird. Die Dimensionierungs- und Gestaltungsaufgabe bewegt sich in einem Spannungsfeld zwischen Historie, zwischenzeitlicher Bedeutungslosigkeit und aktuellen sowie zukünftigen Anforderungen eines dicht besiedelten Lebensraumes.

Geometrie

Der Entwurf zeigt eine angemessene und technisch korrekte Geometrie für die Strassenanlage. Die Linienführung wirkt zudem harmonisch und selbstverständlich, damit die Fahrzeuglenkenden nicht von der Fahraufgabe abgelenkt werden. Es darf somit eine hohe Verkehrssicherheit erwartet werden. Wenige Stellen mit einer angepassten Kurvigkeit sind den hinderlichsten Bushaltestellen geschuldet und passen sich harmonisch in die horizontale Linienführung ein. In den Zwischenbereichen ist die Strasse als Fahrbahn mit Gehweg definiert. Das sowohl gestalterische wie funktionale breite Pflastersteinband schafft in diesen Abschnitten mit Verkehrsrennung einen Abstand zwischen den Verkehrshaltungen und trägt so besonders zu einer hohen wahrgenommenen Sicherheit bei, die mit der tatsächlich vorhandenen Sicherheit übereinstimmt.

Geschwindigkeit

Die Geschwindigkeit ist im Abschnitt Wehrstrasse bis Fabrikstrasse auf 30km/h ausgerichtet und die Sichtzonen sind dementsprechend konstruiert. Die Signalisation ist nicht zwingend notwendig, aber möglich. Die Bereiche der beiden Dorfkerne Ost und West sind ohne Trottoirs ausgestattet. Aufgrund der kurzen Abschnitte empfehlen wir aber, auf die Signalisation von Begrenzungssteinen zu verzichten. Die differenzierte Gestaltung ist auffällig und selbstverständlich genug, dass die Fahrzeuglenkenden unbewusst ihre Fahrgeschwindigkeit an die lokalen Verhältnisse anpassen.



Übersichtsplan 1:1000



Die Alte Landmauer erhält eine verstärkte Präsenz an der Strasse. Es entsteht ein Ort mit Aufenthaltsqualität.



Punktuellen Interventionen entlang der Alten Landstrasse

Entlang des linearen Natursteinbands sind die Interventionen entlang der Alten Landstrasse angeordnet. So wird die Alte Landstrasse zum zusammenhängenden öffentlichen Raum mit hoher Wiedererkennbarkeit.

Einfahrt Ost und Einfahrt West
Bei der Einfahrt Ost wird die Geometrie beim Anschluss an den Kreislauf nicht verändert. Die Einfahrt West wird erneuert, sodass der Einmündungsbereich an die Kantonsstrasse weicher flüchtiger beengert. Mit dem neuen Gestaltungsvorschlag können Grünflächen geschaffen und neue Bäume gepflanzt werden. Ein- und Ausfahrten der angrenzenden privaten Liegenschaften sind weiterhin gewährleistet. Die Geometrien der beiden Einfahrten sind mittels Schlepplinien nachgezeichnet.

Auftakte
Die 15m langen Auftakte, flüchtig mit der Natursteinpflasterung belegt, sind die Start- und Endpunkte der Alten Landstrasse mit ihrer wiedererkennbaren Gestaltung. Sie befinden sich nah an den Kreuzungspunkten zur Kantonsstrasse. Alle Interventionen entlang der Alten Landstrasse befinden sich zwischen den zwei Auftakten.

Dorfkern Ost und West
Beim Dorfkern Ost und beim Dorfkern West begrenzen die Gebäude den Strassenraum. Der Pflastersteinbelag fließt von Fassade zu Fassade und schließt kurze Abschnitte von Einmündungstrassen mit ein. Das lineare Pflastersteinband weicht an diesen Stellen leicht ab, sodass es sich in die flüchtige Gestaltung einfügt. Bei der Kirche und beim alten Schulhaus lässt das alte Pflastersteinband in angepasster Linienführung Gassen entstehen, dass die beiden Gebäude als Orte des öffentlichen Interesses eine adäquate, jedoch unpräzise Präsenz im Strassenraum erhalten.

Alte Landmauer
Im Sinne der historischen Relevanz dieses Bauwerks erhält die Alte Landmauer an der Strasse eine verstärkte Präsenz. Der Pflastersteinbelag bekommt auf dem Trottoir eine flüchtige Ausprägung und dient zur Erkennbarkeit der Aufenthaltsbereiche beidseitig der Strasse. Der Verlauf der Alten Landmauer wird als bodenbündiges Ortsrandband über die Strasse gekennzeichnet und verbindet die vorhandenen Mauerteile auf beiden Seiten der Strasse. Kleine platzartige Aufweitung lassen Aufenthaltsbereiche entstehen, welche zum Wandweg entlang der Mauer laden. Im Schatten der zwei neu gepflanzten Linden sind Bänke für den Aufenthalt vorhanden. Auf Informationstafeln sind Angaben über die Alte Landmauer zu finden. Die Schuppen und die Mauer auf der nördlichen Straßenseite werden abgebrochen. In der Wildblumenwiese werden einzelne zusätzliche Bäume gepflanzt. So wird der Aufenthaltsbereich und der Mauerabschnitt in die landschaftliche Umgebung eingebettet.

Baumgruppen
Die Baumgruppen befinden sich punktuell entlang der linearen Strassenabschnitte. Sie tragen zur Aufwertung der Alten Landstrasse bei und verankern ihr einen wiedererkennbaren vegetativen Aspekt. Es sollen für das Wallis typische Bäume verwendet werden, welche in durchdrachten Gruppen gepflanzt sind. Das lineare Pflastersteinband weicht sich an diesen Stellen zur Bauminsel auf. Die Pflastersteine innerhalb der Insel sind mit durchlässigen Fugen gestaltet, damit das Regenwasser versickern kann. An wenigen Stellen lässt sich eine Reduktion der Straßenseite zugunsten der Baumgruppen und zur Verkehrsberuhigung vereinbaren.

Einmündungen
Bei Einmündungen von Seitenstrassen werden kleine Aufenthaltsorte geschaffen. Wo es der Partnerbereich zulässt, sind solche Bereiche mit einzelnen Bäumen und Blumen angeordnet.

Beleuchtung
Entlang der Alten Landstrasse werden neue Beleuchtungskörper verwendet, welche an die Formensprache der bestehenden Kandellaber angelehnt sind. Die neuen Kandellaber sind auf dem neuesten Stand der Technik mit einer anderen LED-Strassensystemen. Es werden mehrheitlich die Standorte aus dem Bestand übernommen.



Ausschnitt Landmauer
 Situationsplan 1:200



Ausschnitt Haltestelle Landmauer
 Situationsplan 1:200



Ausschnitt Haltestelle Dorf
 Situationsplan 1:200



Um das alte Schulhaus entstehen attraktive Freiräume mit unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten.



Freiraumgestaltung Dorfkern Ost mit altem Schulhaus und Kirche

Der Pflastersteinbelag, welcher von Fassade zu Fassade reicht, macht den Dorfkern Ost mit altem Schulhaus bis zur Kirche als zusammenhängenden öffentlichen Straßenraum lesbar. Dabei lässt das innere breite Band vor den Bauten mit öffentlichem Interesse, dem Schulhaus und der Kirche, Vorzonen entstehen, in welchen sich die Ausrichtungen der Pflastersteinbeläge auf die Gebäudefassaden beziehen.

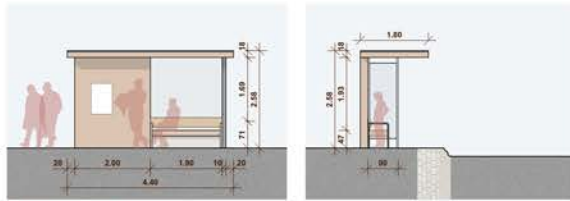
Beim alten Schulhaus und der Kirche entstehen je ein entspannter Bereich mit einer Kiefläpfe, je einer Linde und Stützbänken. So entstehen attraktive Aufenthaltsbereiche entlang der Alten Landstrasse.

Um das alte Schulhaus entsteht ein attraktiver öffentlicher Freiraum mit differenzierten Zonierungen, welcher Spiel, Aufenthalt, Ruhe und Bewegung ermöglicht. Entlang einer grösseren freien Fläche befindet sich eine von Kletterpflanzen bewachsene Pergola, in welcher eine Lärmschutzwand aus Glas integriert ist. So wird die Nähe zur vielbefahrenen Kantonsstrasse Rechnung getragen. Es entsteht ein attraktiver Aufenthaltsbereich am Rand der offenen Platzfläche, von welcher aus das Geschehen in der Mitte des Freiraums beobachtet werden kann. Die bestehenden Bäume werden erhalten und bilden mit ergänzten Bäumen eine mittig gelegene Liebeständere Heide mit zentralem Brunnen. Die freie Platzfläche kann multifunktional oder für Anlässe genutzt werden. Zur aktiven Betätigung sind zudem ein Basketballkorb und ein Tischtennistisch vorgesehen.

Der grosszügige Spielplatz mit seinen unterschiedlichen Spielmöglichkeiten grenzt im Westen an die Platzfläche an. Der Spielplatz ist in eine robuste Randzone mit Kleinstrüchern und Stauden eingebettet. Im Osten des alten Schulhauses wird im Grün ein gartenartiger Bereich geschaffen, welcher in die Topografie eingebettet ist. Im Gegensatz zur offenen Platzfläche entsteht ein ruhiger und durch die Vegetation geprägter Freiraumbereich. Die bestehenden Bäume werden ergänzt, es werden Gruppen von Kleinstrüchern und Stauden gepflanzt. Um den Trinkbrunnen gruppieren sich Stützbänke, welche zum Aufenthalt einladen. Die öffentliche WC-Anlage ist an das bestehende Kleinbauwerk angebaut. Bestehende Anbauten des alten Schulhauses werden entfernt.



Schema Ausrichtung Natursteinpflaster Granit
 - Natursteinpflaster Ausrichtung längs zur Strasse, u.a. breites Natursteinband
 - Natursteinpflaster Ausrichtung parallel zum alten Schulhaus und zur Kapelle
 - Natursteinpflaster Ausrichtung quer zur Strasse

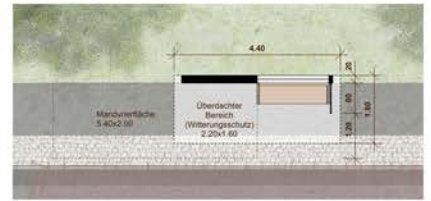


Buswartehäuschen
 Ansichten und Grundriss 1:50

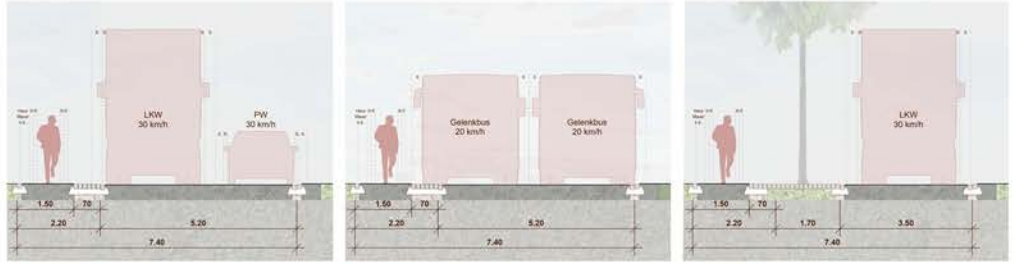
Sechs neue Buswartehäuschen für Gamsen

Gestaltung und Idee
 Die neuen Buswartehäuschen in Gamsen fügen sich durch ihre reduzierte, kernmassive Architektur harmonisch in das dörfliche Umfeld ein. Die Dimensionierung orientiert sich an minimal erforderlichen Flächenbedarf und vermeidet überdimensionierte bauliche Eingriffe. Gleichzeitigkeit ermöglicht die offene, leichte Konstruktion eine gute Einbindung der Kleinarchitekturen in das Orts- und Landschaftsbild. Alle sechs Wartehäuschen folgen einer einheitlichen gestalterischen Linie, standortspezifische Anpassungen, wie etwa in Bezug auf eine erhöhte Frequenzierung, sind bei Bedarf möglich.

Materialität und Konstruktion
 Zur Stärkung der regionalen Identität wird vorwiegend auf lokale und klimaschonende Materialien gesetzt. Holz dient als primärer Baustoff. Die Hauptstruktur aus Brettschichtholz zeigt bewusst die natürliche Holzoberfläche, welche mittels Leasuren zusätzlich vor Witterungseinflüssen geschützt werden kann. Die schlanken Querschnitte und die regionale Verfügbarkeit des Baumaterials unterstreichen die Nachhaltigkeit der Konstruktionstransparenz. Elagane Elemente wie etwa Stahlstützen aus Vierkantholzprofilen in Kombination mit Netz- oder Gitterflächen sorgen für eine erhöhte Lichtdurchlässigkeit, verstärkte Sichtbeziehungen zur Landschaft und bilden zugleich einen subtilen Materialkontrast zum Holz. Die Dachkonstruktion aus Holz erhält ein leichtes Gefälle zur effizienten Entwässerung. Ein integrierter Dachüberstand mit optionaler Regenrinne oder Tropfkante verbessert den Witterungsschutz. Die Möblierung besteht aus einer Stützbank aus Lärchenholz mit Rücken- und Seitenlehnen.



Verkehrliche Funktion
 Die Bushalteschichten befinden sich an gleichen Ort wie bisher und sind inhaltlich auffindbar. Sie weisen unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit die höchstmögliche Hindernisfreiheit auf. Die Bushaltestelle Dorf ist aus Platzgründen als Kap ausgebildet. Wenn ein Bus in Fahrtrichtung Brig in der Haltestelle steht, warten die nachfolgenden Fahrzeuge dahinter. Entgegenkommende Fahrzeuge warten vor der Haltestelle, bis alle Fahrzeuge in Richtung Brig vorbei sind. Ausgenommen sind Vollfahrrende, die den haltenden Bus bei Bedarf passieren können. Aufgrund der geringen Verkehrsmenge sind kaum Zeilerräte zu erwarten. Die Niederflerbusse haben niveaufreie Einstiege. Die Haltestellen sind in der Länge auf Gelenkbusse ausgelegt, ausgenommen ist die Haltestelle Dorf in Fahrtrichtung Brig, welche eine Kantenhöhe von 15 cm aufweisen kann. Der erforderliche Witterungsschutz wird mit einer angemessen dimensionierten und gleichmässig identitätsbildenden Vorstruktur erreicht. Die Bushalteschichten sind massgeschneidert angeordnet, damit die erforderlichen Rangierflächen angeboten werden können.



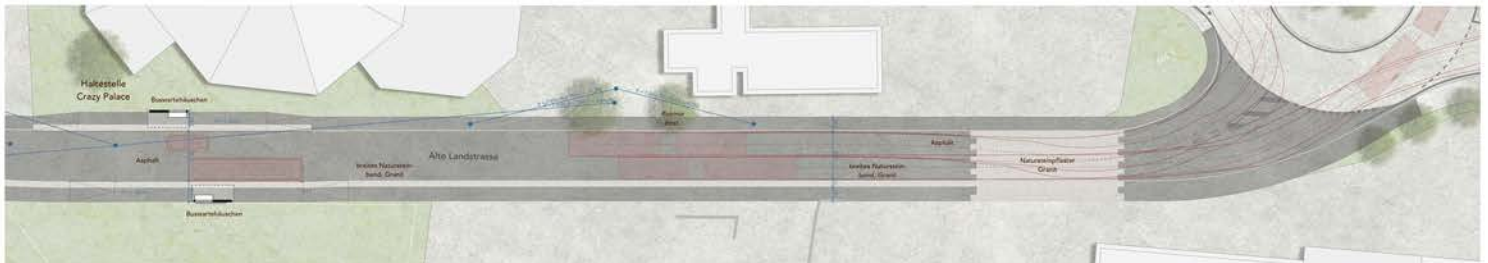
Begegnungsfall 1
 Querschnitt 1:50

Begegnungsfall 2
 Querschnitt 1:50

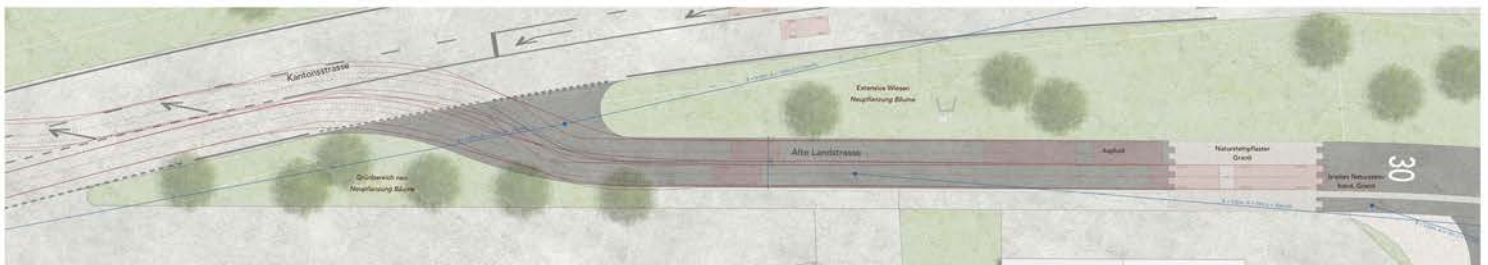
Bauminsel
 Querschnitt 1:50

Verkehrsmenge im Zusammenhang mit dem Normalprofil

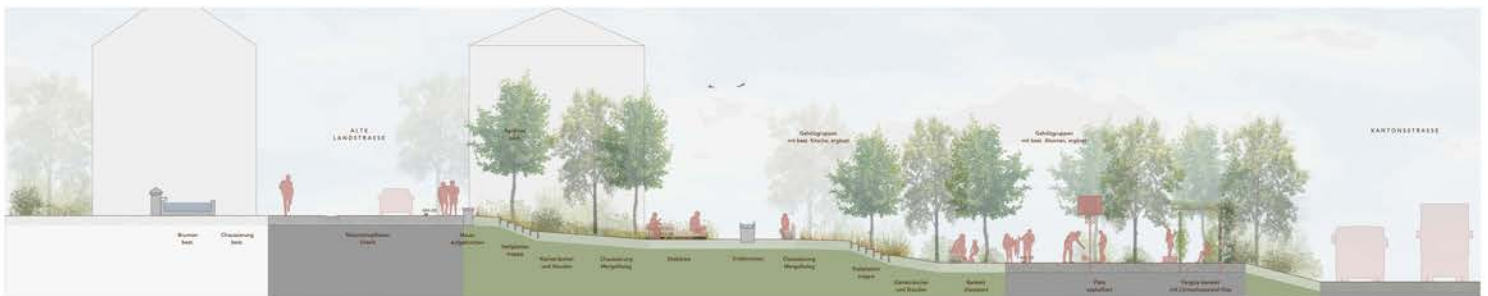
Es ist gemäss der letzten Verkehrszählung wenig Verkehr unterwegs, was durch die nahe vorbeiführende Kantonsstrasse unterstrützt wird. Dennoch ist daran zu denken, dass Erreichungen entlang der Alten Landstrasse zu einem höheren Verkehrsaufkommen führen können. Dabei handelt es sich um zusätzlichen Erschliessungsverkehr und nicht um Durchgangsverkehr. Die Querschnittslösung ist darauf ausgerichtet, das Normalprofil zukunftsweislich. Massgebend ist der Begegnungsfall von einem Bus mit einem Personenvan, der bei tiefer Geschwindigkeit auf der Fahrbahn stattfinden kann. Im Begegnungsfall von zwei Bussen, muss ein Fahrzeug auf den breiten Pflasterstreifen ausweichen, der insb. ebene Gehen muss nicht befahren werden. Für den Begegnungsfall von zwei Personenvan, was der häufigste Begegnungsfall sein wird, ist in allen Abschnitten (mit Ausnahme von einer Kapthaltestelle) eine ausreichende Fahrbahnbreite ohne Miblenutzung von Nebenfächern vorgesehen.



Ausschnitt Einfahrt Ost
 Situationsplan 1:200



Ausschnitt Einfahrt West
 Situationsplan 1:200



Schnitt Dorfkern Ost
 1:50

PASSO PER PASSO

2. Rang / 2. Preis

atelierLF GmbH, Zürich (Laura Francescato)
IBV Hüsler AG, Zürich (Luca Urbani, Serena Marra)



Das Projekt "PASSO PER PASSO" weist in mehreren Bereichen starke Lösungsansätze auf, die vom Beurteilungsgremium positiv hervorgehoben werden. Im Bereich der Gestaltung und des Freiraums besteht der Entwurf durch einen substantiellen neuen Baumbestand, der wertvollen Schatten spendet und den Strassenraum landschaftlich massgeblich aufwertet.

Besonders im nördlichen Perimeter des Schulhauses gelingt dem Projekt eine äusserst überzeugende Lösung: Die klare Zonierung in die drei Bereiche Grünraum, befestigte Fläche und Spielplatz fasst den Rand räumlich gut ein und spielt die Mitte gekonnt frei. Dies führt zu einer hohen Flexibilität des dortigen Allzweckplatzes.

Auch im verkehrstechnischen Bereich finden sich gestalterische Qualitäten. Die Ausformulierung der Bushaltestellen wird als vorbildlich gelobt; vor allem die gute Sichtbarkeit aus den Unterständen sowie den Sicherheitsaspekt durch die radikale Verjüngung der Fahrgassenbreite bei der Bushaltestelle welches Überholmanöver verhindert. Die Kleinarchitekturen treten zudem durch ihre Materialisierung klar lesbar als zusammengehörige Familie in Erscheinung. Im Bereich der historischen Landmauer funktioniert die vom Projekt vorgeschlagene Intarsie im Bodenbelag gut als spürbarer und sinnvoller Materialwechsel.

Demgegenüber stehen jedoch gewichtige kritische Punkte, insbesondere in Bezug auf die Konsequenz, die Umsetzbarkeit und auf verkehrstechnische Details. Die aufwendige Materialisierung des Strassenraums im Trottoirbereich (geschliffener Asphalt) lässt in ihrer flächendeckenden Anwendung

die nötige Konsequenz vermissen. Auch die vorgeschlagenen Poller bei der Kapelle St. Sebastian werden als nicht passend für das ländliche Ortsbild von Gamsen beurteilt. Obwohl der neue Baumbestand an sich gelobt wird, bemängelt die Jury, dass sich dieser grösstenteils auf Privatparzellen befindet, was die tatsächliche Realisierbarkeit stark in Frage stellt.

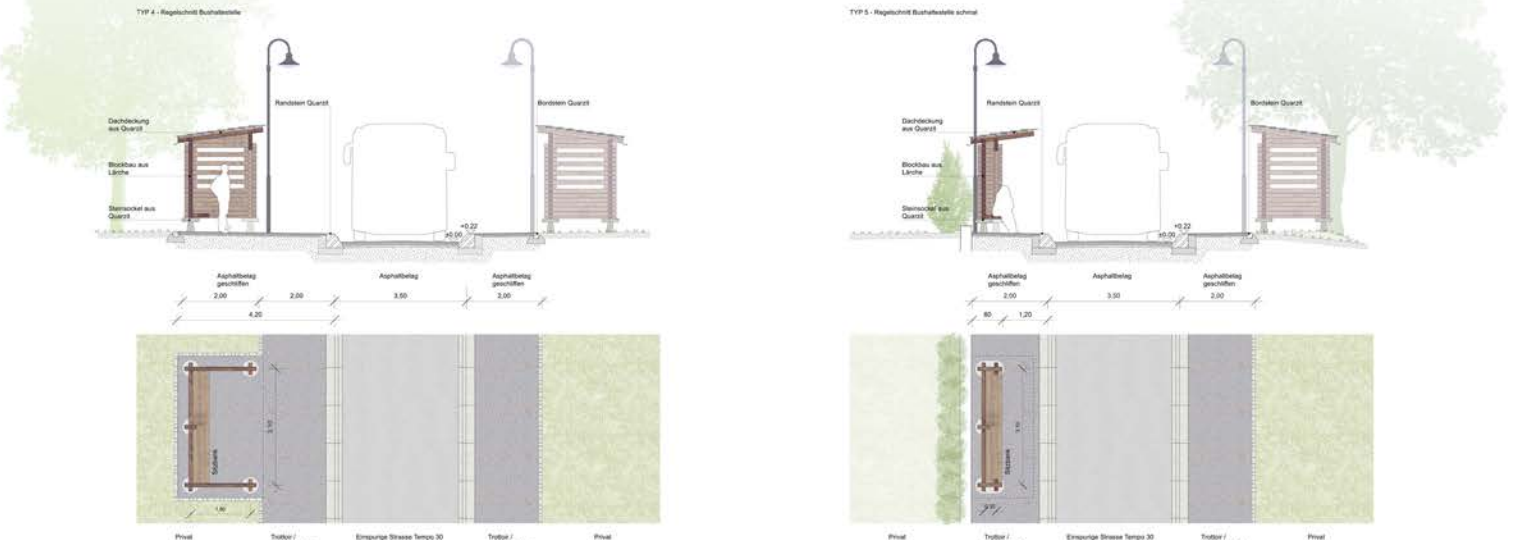
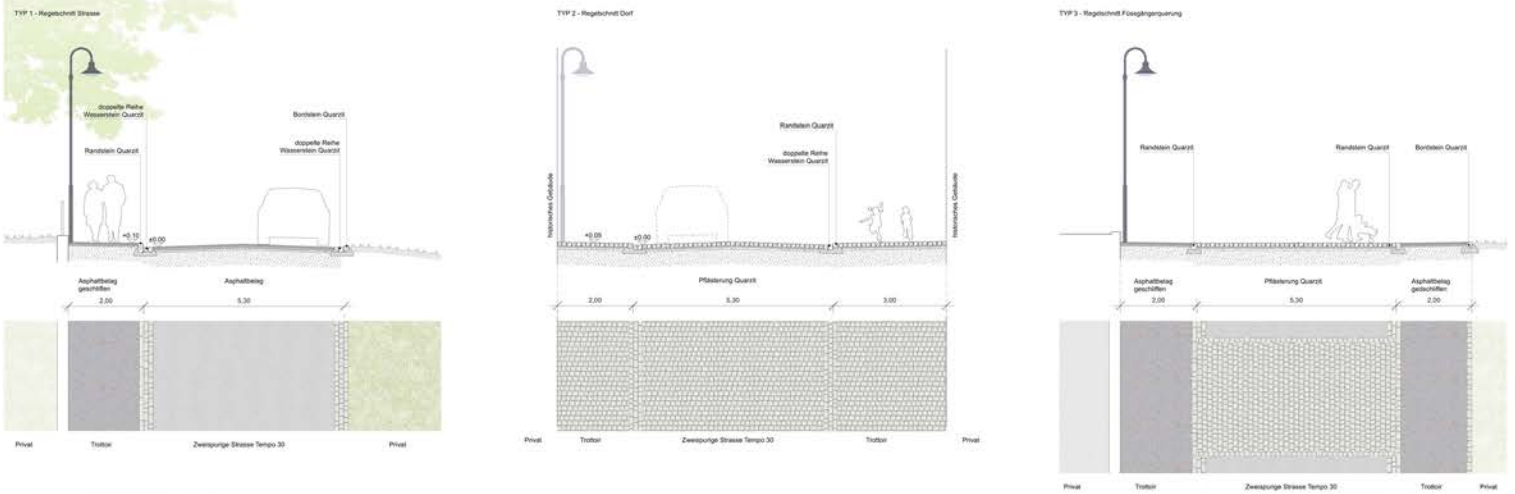
Auf verkehrstechnischer Ebene fällt auf, dass neue Parkplätze zwar konzeptionell angedacht, aber in den Plänen nicht eingezeichnet sind. Die an sich verkehrstechnisch vorbildlichen Bushaltestellen müssten punktuell noch zusammengelegt werden. Zudem ist die Kehrichtsammelstelle schlechtpositioniert, und die wichtige räumliche und verkehrstechnische Situation der Westeinfahrt bleibt vom Projekt ungelöst.

Kritisch beurteilt wird auch der Umgang mit dem historischen Erbe. Die Gestaltung bei der Landmauer ist zu aufwendig und in der vorgeschlagenen Form nicht realisierbar; sie würde zwingend einer grossen entwerferischen Anpassung bedürfen. Der abgeknickte Verlauf, der sich entgegen der natürlichen Linie der Landmauer richtet, wird als sehr schwierig eingestuft da historisch nicht nachvollziehbar. Generell zeigt der Entwurf einen schwierigen Umgang mit dem nördlichen Teil der Landmauer als nationalem Erbe.

Während der Norden des Schulhausareals überzeugt, fällt der südliche Platz durch eine mangelhafte Gestaltung stark ab. Zudem vermisst die Jury hier eine sinnvolle Durchwegung östlich des Schulhauses, und die Mitte des nördlichen Platzes ist zwar freigespielt, gerät aber in ihrer Ausführung zu aufwendig. Schliesslich verfällt das Projekt bei den Kleinarchitekturen – trotz ihrer guten Lesbarkeit als Familie – in eine architektonisch, räumlich und konstruktiv sehr banale Architektur.



Eingang West-Lochneum



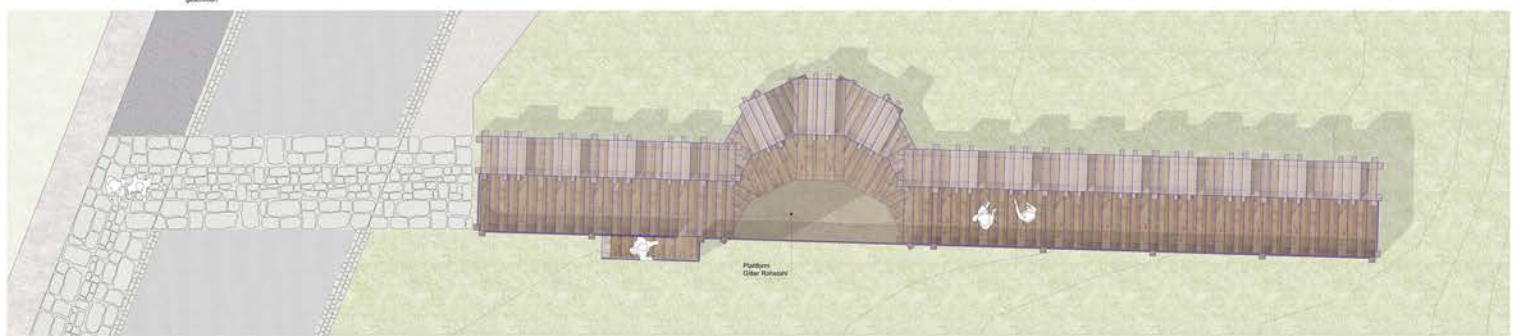
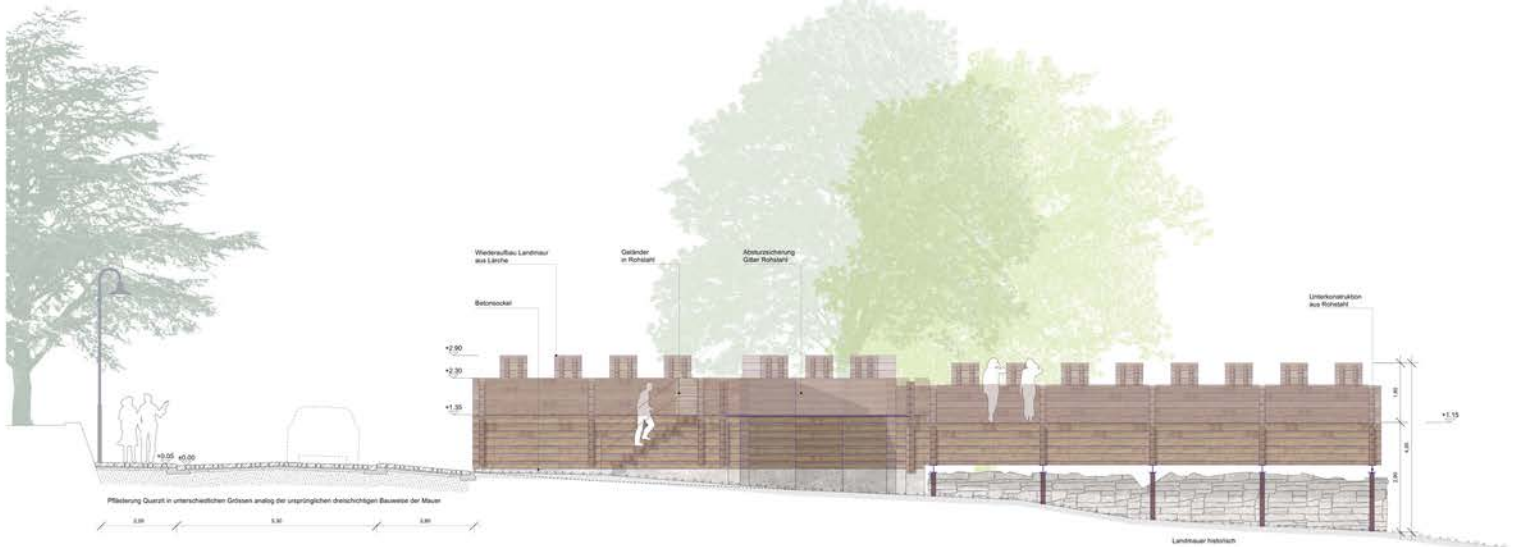


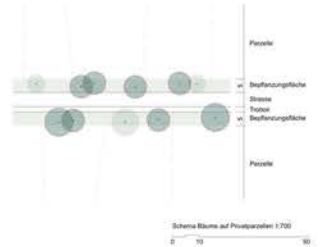
Durchweise
 Das Projekt hat bis heute eine wichtige Funktion für die Durchweise Richtung Süden. Früher konnten hier sich die Reisenden auf wenige sichere Pässe für die anspruchsvolle Alpenquerung nach Italien. Mit dem Ausbau unter Napoleon wurde der steinige bis nun befahrbare Strasse zu einer der wichtigen Routen. Die Alte Landstrasse bei Gamsen war einst bei dieser Verkehrsachse. Die Landmauer als historische Talpforte zeigt hier bis heute von der Wichtigkeit den Tälern zu kontrollieren. Durch den Ausbau der Staatsstrassen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts mit der Karawanzstrasse und der Autobahn wandelte sich die Alte Landstrasse bei Gamsen schrittweise zur Quartierstrasse. Das bietet heute die Gelegenheit sie als langgegangenen Freiraum für Gamsen neu zu denken.

Sichere Wegverbindung
 Durch wenige gezielte Eingriffe wird die Alte Landstrasse sicher für alle Verkehrsteilnehmer. Im Bereich der Bushaltestellen wird sie jeweils auf eine Spur reduziert. Auf der gesamten Länge wird durchgehend Tempo 30 eingeführt. Im Bereich der historischen Zentren bietet Tempo 30 die Möglichkeit Begegnungszonen zu realisieren. Differenzierte Beläge markieren jeweils spezielle Bereiche. Über die gesamte Länge wird ein neues Trottoir für eine durchgängige sichere Fußverbindung eingeführt.
Neue alte Zentren
 Die Qualitäten der historischen Orte entlang der Landstrasse sollen wieder herausgearbeitet werden, um für die Bewohner und Besucherinnen kleine Begegnungsorte zu schaffen. Die informellen Treffpunkte fördern das Zusammenleben im Dorf und machen die öffentlichen Räume nutzbar für alle.

Landmauer
 An westlichen Zugang befindet sich mit der Landmauer eine besondere Attraktion in Gamsen. Eine Rekonstruktion nördlich der Strasse soll die historische Talpforte in ihrer ursprünglichen Dimension wieder sichtbar machen. Das imposante geometrische Bauwerk hebt sich vor den steilen Berghängen ab und stellt den Besucher in die historische Situation einstrichen. Das angeordnete Lagerhaus könnte als Gästehaus und Informationszentrum umgenutzt werden. Zusammen mit der weiter heraufwärts gelegenen Statue entsteht hier eine flexible Infrastruktur zur Information über die Landmauer und die bewegte Geschichte von Gamsen. Es steht interessierten Besuchern, Schulklassen, Vereinen, Vielfahrern, Wanderern, für Dorfeste oder den historischen Dorfjugend offen.

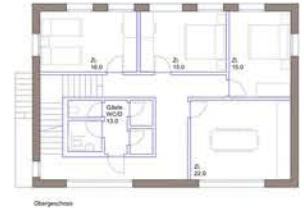
Dorf
 Nicht weit von der Landmauer Richtung Osten auf der Alten Landstrasse finden sich die Passanten im eigentlichen Dorf wieder. Gamsen erstreckt sich bergwärts den Hang hoch. Hier ist die Alte Landstrasse auf das Dorf mit, soll eine verkehrsbefähigte Begegnungszone realisiert werden. Eine durchgängige Pflasterung in Quartier schafft einen plötzlichen Freiraum über die Strasse hinweg und öffnet ihn für die Anregung durch die Bewohner von Gamsen.



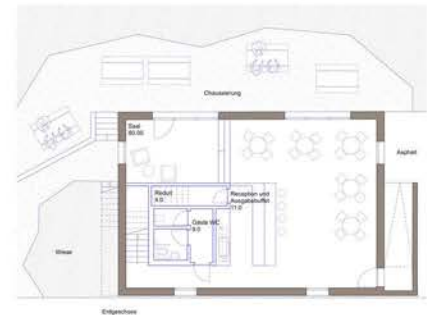


Planung und Biodiversität
 Wo es der öffentliche Grund zulässt werden entlang der Alten Landstrasse neue Blume gepflanzt, die Straßen säumen. Die Eigentümer der angrenzenden Privatgrundstücke werden dazu ermutigt, auf ihren Grundstücken entlang dem Strassenraum Blume und grosse Sträucher zu pflanzen. Auf diese Weise kann die Straße auch in weniger dicht bebauten Gebieten landschaftlich aufbereitet werden. Für nachhaltige und klimatolerante Freiflächen werden einheimische und klimaresistente Arten wie beispielsweise Acer campestre, Carpinus betulus, Quercus robur, Tilia cordata, Fraxinus excelsa, Ulmus glabra, Sorbus domestica und Pinus sylvestris gewählt. Pflanzflächen bieten zudem Lebensraum für Prunierpflanzen.

Materialien
 Für die Strassenabdeckung wird graubraune Asphalt verwendet. Für das anliegende Trottoir wird Kies aus recyceltem Quarz in drei Agglaten eingesetzt. Dank der groß geschliffenen Oberfläche hebt sich das Trottoir gut von Umgebung ab. Alle Randbereiche, Bordsteine und Wasserläufe werden in diesem Quarz realisiert. Trotz einer einfachen Materialisierung erhalten alle Oberflächen eine haptische Qualität. Im Bereich des Dorfes und der Alten Schule wird die gesamte Straße in Quarz gepflastert. Die wertige Pflasterung markiert den Strassenraum als Freiraum für alle.



Skizzen 1:1000



Wachtag Gamsen / Maßstab 1:100

Kapelle und Altes Schulhaus
 Von der Kapelle St. Sebastian bis zum alten Schulhaus befindet sich ein weiteres historisches Ensemble entlang der Straße. Die einheitliche Pflasterung in Quarz schafft auch hier einen durchgehenden Strassenraum, welcher die alten Baustrukturen mit den aktuellen Strassenanforderungen verbindet. Die Straße verengt sich hier für einen kurzen Abschnitt auf eine einzige Fahrspur. Die dem Heiligen Sebastian geweihte Kapelle von Gamsen wurde als Dank für den glücklichen Verlauf der Pest erbaut. Vor der Kapelle, zwischen der Linde und dem Stall, soll sich einst ein Krönchen befunden haben, wahrscheinlich ein heiliger Kultort. Die Linde wurde historisch häufig zum Anbringen eines Versammelungsortes verwendet. Mit der Verlegung des Strassenbegrenzung in die Absperrzone und der Rekonstruktion der Grenzmauer wird der kleine Kirchplatz wieder etabliert. Zusammen mit der neuen Pflasterzone und einer zusätzlichen Sitzbank entsteht ein gemeinsamer Treffpunkt für Anwohner und Passanten.

Bühnenstellen
 Die Bühnenstellen entlang der Alten Landstrasse werden als einfache Holzkonstruktionen zugänglich in die gebaute Struktur von Gamsen eingegliedert. Der typische Walser Blockbau wird von präzise behauenen Quersäulen mit Kapitell getragen. Die Umrisse verfügen über eine robuste Struktur und setzen über einen offenen Vorbau, welcher den Blick auf den ankommenden Bus freigibt. Das Podium wird traditionell mit Quarzstratzen eingedeckt. Wo der Platz auf dem Trottoir begrenzt ist, wird der Untergrund entsprechend verbleibend. Die einfachen aber charakteristischen Bühnen haben einen großen Wiedererkennungswert für die Gamser Bevölkerung und Durchreisende.



Engung West-Strassenplan 1:200

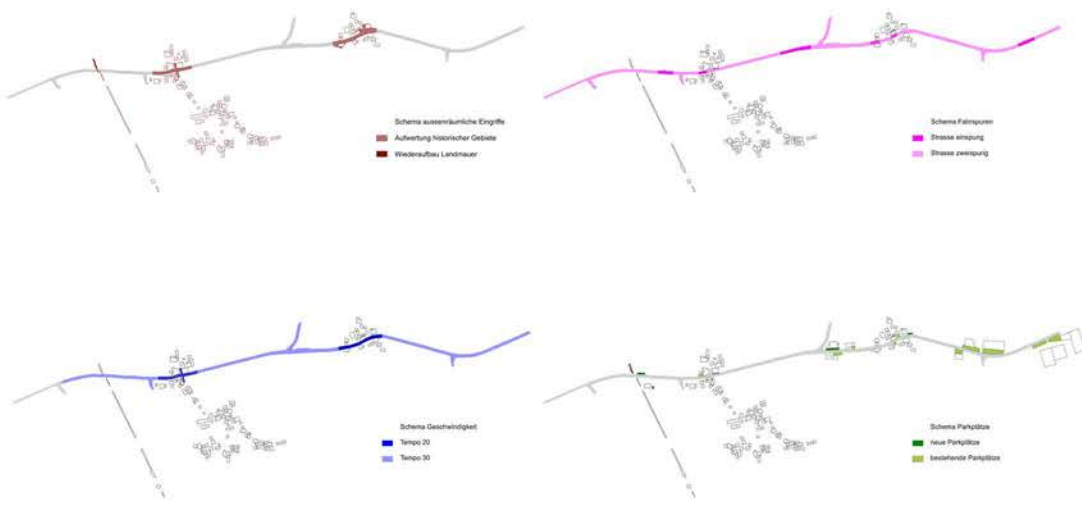


Dorf

Kapelle St. Sebastian

Verkehr und Parkplätze
An den Kreuzungen und Straßeneinmündungen werden die Geometrien optimiert und die Sichtverhältnisse auf die neuen Situationen angepasst. Für LKs werden Kurvenradien von 10 m angedenkt. Die Anzahl der bestehenden Parkplätze bleibt unverändert. Neue Parkplätze werden bei der alten Schule, vor dem Bestattungsinstitut Zurbügger Pfister und der Landmauer geschaffen.

Entsorgung und Beleuchtung
Die Müllbehältercontainer und der Unterflurcontainer befinden sich einmündig der Mauerstrasse. Hier kann die Müllabfuhr die Container leeren, ohne den Verkehr auf der Alten Landstrasse zu behindern. Die Abfuhrwagen können die Fahrt anschließend ohne besondere Manöver fortsetzen. Der Unterflur für die Biocontainer greift den Blockbau der Bushaltestellen auf. Müllbehälter sind entlang des gesamten Trambaus an den Bushaltestellen in beiden Richtungen und am Eingang der alten Schule angebracht. Die Erneuerung der Werkleitungen kann wie geplant mittig unter der Straße stattfinden.



Uhrstand für Kirchenhof/Müllbehälter 1:50



Entsorgungsweg - Stationsplan 1:200



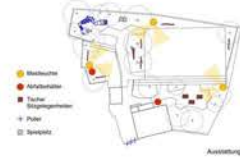
Altes Schulhaus



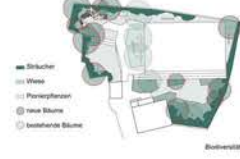
Hofbelag



Gärtchen



Anstaltung



Baumwelt



Sommertag



Opener Theater / Kino



Dorfplatz



Wohnachtmittel

Altes Schulhaus
 Rund um das alte Schulhaus, im Bereich des ehemaligen Pausenhofs, entsteht ein attraktiver öffentlicher Aussenbereich. Hier kann man gemeinsam Zeit im Freien verbringen. Es entsteht ein Ort für alle, um sich zu entspannen, Sport zu betreiben oder zu spielen. Das leicht abfallende Terrain wird in die Gestaltung integriert und als verbindendes Element genutzt. Einige bestehende Stützmauern bleiben erhalten und werden durch neue Betonmauern ergänzt, die neben ihrer strukturellen Funktion auch als Tribünen für die Spielbereiche dienen. So Barrierefrei diese den Ausweichsitzplatz und den Spielplatz. Auf der linken Seite des Sportfeldes werden zusätzlich reife Baumstämme platziert. Diese bilden informelle Sitzgruppen für kleine Gruppen wie auch Bänke für die Kinder. Oberhalb des Spielbereiches befindet sich ein ebener Sitzplatz mit zwei Bänken in Schalen der neuen Baumstämme platziert. Hier kann man sich ausruhen oder auf der freien Fläche spielen. Auch der höher gelegene Teil neben dem Schulhaus ist als chausseierter Platz angelegt, der für viele Aktivitäten genutzt werden kann. Hier sind mobile Möbel vorgesehen, um den Platz je nach Bedarf optimal zu nutzen. Alle Bereiche rund um das alte Schulhaus sind multifunktional und können leicht angepasst werden, falls dies für gemeinschaftliche Veranstaltungen erforderlich ist. Der gesamte ehemalige Pausenhof wird von Bäumen gesäumt. Die bestehenden Bäume werden mit neuen schattenspendenden Baumarten ergänzt. Einheimische Klimabäume und Stäucher geben das Gelände zu den Nachbarn und der Strasse ab. Direkt neben der Schule werden die vorhandenen Obstbäume durch neue Sorten ersetzt, um einen kleinen Obstgarten zu schaffen. Die öffentliche WC-Anlage sowie ein Lagerhaus für Aussengeräte werden in einem der angrenzenden Schuppen zentral untergebracht. Dieser wird unter Berücksichtigung der für Gärten typischen Proportionen und Massnahmen restauriert und an die neue Nutzung angepasst. Die Mastleuchten sind rund um die Spielbereiche positioniert und leuchten diese optimal aus. An jedem Leuchtpunkt sind zwei verstellbare Schirmweiten angebracht.



Schule - Schnitt AA 1:200



Grundriss



Schulwache



Schulhaus



öffentliche WC-Anlage 1:50



Schule - Schnitt BB 1:200



Schule - Skulpturplan 1:200

Via Viberica

3. Rang / 3. Preis

bbz landschaftsarchitekten bern gmbh (Ona Lia Bischoff, Tino Buchs, Marta Fernández Cortés, Nicola Gilg, Johanna Hofbauer, Aline Wenk)
Brühlmann Loetscher Architektur + Stadtplanung, Zürich (Katerina Katsouli, Christoph Loetscher)
Büro Dudler Raum und Verkehr, Biel (Felix Dudler, Florian Rochat)
Ingenes AG Bauingenieure, Naters (Pascal Schaller)
LLAL AG Lichtplanung, Zürich (Marc Dietrich)



Der Projektbeitrag zeichnet sich durch eine äusserst sorgfältige und vertiefte Auseinandersetzung mit dem bestehenden Ort aus. Aus den vorhandenen Potenzialen wird ein zusammenhängender und schlüssig entwickelter Freiraum formuliert. Die klare Gliederung von Strassen- und Platzräumen schafft eine gute Voraussetzung für Orientierung, Aneignung und Verkehrssicherheit. Die ortsbaulich relevanten Kernstrukturen werden präzise herausgearbeitet und platzartig ausformuliert, wodurch dem historischen Erbe angemessen Rechnung getragen wird. Die subtile Materialisierung der Plätze und Längsverbindungen leitet das Konzept nachvollziehbar her und gewährleistet so eine klare Lesbarkeit des Strassenraums.

Für den Strassenraum wird eine Tempo-30-Zone vorgeschlagen. Engstellen an den Ortseinfahrten sowie entlang des Strassenverlaufs – teilweise in Kombination mit öffentlichen Längsparkplätzen – dienen der Geschwindigkeitsreduktion und unterstützen die angestrebte Verkehrsberuhigung. Ein südseitig geführtes Trottoir verbindet die zentralen Orte und spannt einen zusammenhängenden öffentlichen Freiraum auf. Die beiden historischen Kerne im Bereich Schulhaus/Kapelle sowie am Knoten Wuhrgasse werden von Fassade zu Fassade als platzartige Räume ausformuliert und als Begegnungszonen mit Vortritt für den Fussverkehr konzipiert. Das differenziert ausgearbeitete Vegetationskonzept knüpft an bestehende Strukturen an und stärkt die räumliche Identität.

Die Fokussierung auf die beiden Platzbereiche (Schulhaus–Kapelle und Knoten Wuhrgasse) wird von der Jury ausdrücklich gestützt. Mit der präzisen Ausgestaltung der Platzsituationen und den fein ab-

gestuften Materialwechseln entstehen nachvollziehbare Zonierungen und eine klare Führung für den Langsamverkehr, was als grosse Stärke des Projektbeitrags betrachtet wird. Auch die vorgeschlagene Längsparkierung in Kombination mit Baumstandorten wird positiv beurteilt.

Der Freiraum um das Schulhaus ist mit einer einfachen, klar lesbaren Figur auf drei Ebenen (Strassenraum, Platz mit Spielbereich und Spielfeld) überzeugend gegliedert. Der Schulhauszugang an der Ostfassade wird funktional wie räumlich anerkennend bewertet.

Im Vergleich zu anderen Beiträgen vermag das Projekt die Situation im Bereich der Landmauer jedoch nicht adäquat zu lösen. Die parkartige Gestaltung in Verbindung mit einer Retentionsfläche überzeugt an diesem Ort nicht und wird kritisch beurteilt. Ebenso wird die westliche Eingangssituation, insbesondere der Fussgängerübergang vor der vorgesehenen Temporeduktion, als sicherheitstechnisch unzureichend eingeschätzt.

Die vorgeschlagene Ausgestaltung der Bushaltestellen in Ortbeton mit grossformatigen Intarsien lässt sich nur bedingt in das übergeordnete Gestaltungskonzept integrieren. Zudem wird die Möglichkeit eines Überholens im Haltestellenbereich kritisch hinterfragt.

Beim Schulhaus ist der Ersatz des bestehenden Allwetterplatzes durch ein Rasenspielfeld nicht nachvollziehbar begründet. Auch die vorgesehene Retentionsfläche vermag in funktionaler und räumlicher Hinsicht nicht zu überzeugen.

Insgesamt würdigt die Jury den sorgfältig ausgearbeiteten und überzeugend dargestellten Beitrag. Besonders hervorzuheben sind die präzise Analyse des Ortes sowie das differenzierte Materialkonzept. An einzelnen neuralgischen Punkten erreicht das Projekt jedoch nicht durchgehend die gleiche Qualität.

Vom historisch bedeutenden Verkehrsweg zur attraktiven Dorfstrasse

Die Alte Landstrasse zeichnet in ihrem Verlauf einen ehemals wichtigen Verkehrsweg nach, welcher die Gemeindegrenzen über den Singspitz mit Italien verbindet. Mit dem Bau der Kantonsstrasse in den 1970er Jahren hat die Bedeutung der Strasse für den Durchgangsverkehr abgenommen, heute hat sie nur noch die Funktion einer Sommerstrasse zur Erschließung des Ortes Gamsen. Die Sanierung der Alten Landstrasse bietet die Chance das Dorf Gamsen mit seiner reichen Geschichte von einer Durchgangsstrasse in einen öffentlichen Raum für alle zu transformieren, die Sicherheit der Bevölkerung zu verbessern und technische Mängel zu beheben. Die neue Gestaltung der Alten Landstrasse rückt das historische Erbe von Gamsen in den Mittelpunkt. Die historische Struktur wird aufgewahrt, ehemals wichtige Dorfkerne werden in Szene gesetzt und für zukünftige städtebauliche Entwicklungen vorbereitet. Die Alte Landstrasse wird in Zukunft mehrheitlich als ein Verkehrskorridor: Zwischen den Dorfkörnern im Osten und Westen wird das Tempozone

von Innerorts (50 km/h) zum Wohnortfeld angepasst und auf Zone Tempo 30 reduziert. Die Funktion der Strasse wird erweitert und vielfältige, sichere Mobilitätsformen für zu Fuß Gehende, Velos und den motorisierten Individualverkehr ermöglicht. Die Strasse verbindet die beiden historischen Dorfkörner entlang der Alten Landstrasse und schafft den Zugang zum Oberdorf. Die beiden Dorfkerne, welche durch historische Gebäudeensemble geprägt sind, werden als Begründerzonen etabliert. Diese prägnanten Plotschienen markieren und unterstreichen den Charakter der historisch gewachsenen Quartiersstruktur. Die historischen Gebäude werden durch einen dem Oberdorf zugehörigen, ansonsten eher dunkler platziert und ausgerichtet. Das Dorf Gamsen wird mehrheitlich, neue Begründerzonen und Orte des Wohlfühls werden geschaffen. Ein zusammenhängendes, sicheres und höherwertiges Baumaterial, das sowohl Mobilität als auch Aufenthalt gleichberechtigt auslöst.

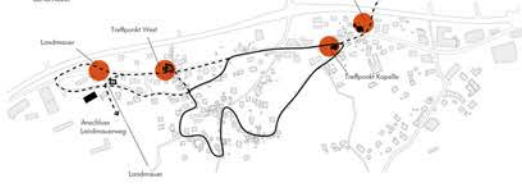
- Verkehrsbearbeitete Dorfstrasse
- Platzfäche im historischen Ensemble
- Historisches Ensemble entlang der Dorfstrasse
- Erhaltene Einzelbauten
- Bestehende Baulinien
- Landstrasse



Aufwertung Strassenraum

Die Alte Landstrasse wird zu einer verkehrsbearbeiteten Dorfstrasse, welche die Situation für Fuß, Gehende deutlich verbessert, und die Sicherheit erhöht. Die historischen Ensembles, die Bereich zwischen Schulhaus und Kapelle sowie bei der Einmündung der Wälggrasse, werden als identifikatorische Abschnitte herausgehoben. Mit einer platzsparenden Gestaltung und einem Begründer werden diese angeschlossen in Szene gesetzt. Mit dem Gestaltungskonzept wird ein vorhandene Qualitätsergangnis. Es werden unterschiedliche Konzepte vorgeschlagen und aufeinander abgestimmte Interventionen auf punktuellen Situationen beschrieben.

- Dorfweg (Bestand)
- Erweiterung Dorfwegung
- Neue Aufenthalts- / Treffpunkte
- Gebäude mit öffentlicher Nutzung
- Gebäude mit potentiell öffentlicher Nutzung
- Landstrasse



Erweiterung des Wegenetzes

Das bestehende Dorfwegung wird erweitert, neue Aufenthalts- und Treffpunkte werden geschaffen. Die Landstrasse wird mit einer platzsparenden Gestaltung in Szene gesetzt. Nördlich der Strasse entsteht eine kleine Parklandschaft mit einem Weg, der den bestehenden Dorfweg ergänzt. Die Weg wird südwärts weitergeführt. Das bestehende Gebäude könnte zu Wohnzwecken umgenutzt werden, im Erdgeschoss oder auch einen kleinen Ausstellungsraum zum Thema der Landstrasse einrichten. Entsprechend seiner historischen Bedeutung entsteht bei der Kapelle St. Sebastian ein Treffpunkt um die alte Linde. Um das Schulhaus entsteht ein weiterer Treffpunkt, ein öffentlicher und gemeinschaftlich orientierter Freizeitraum sowie ein Quartiersplatz. Das Erdgeschoss des ehemaligen Schulhauses könnte als Veranstaltungsort für Feste, Vorträge, Konzerte und die Gemeinde genutzt werden – ein neuer Ausgangspunkt der Dorfstrasse schafft einen direkten Zugang zum Außenraum. Die Obergeschosse können weiterhin für Spielplätze oder andere öffentliche Nutzungen verwendet werden. Die Parzellierung wird weitestgehend beibehalten, sodass die Umsetzung keiner Landumlegung/Anleihe bedarf.

- Dorfwegtrasse
- Alte Landstrasse verkehrsbearbeitet
- Bushaltestellen mit Einzugspfad
- Pappeln an wichtigen Anlauforten



Inszenierung der Dorfwege

Am Übergang zwischen Industrie und Siedlungsbereich werden die historischen Ortseingänge im Osten und Westen stärker markiert. In der Mitte des Dorfes wird der Zugang zum Oberdorf und zur Kantonsstrasse gestärkt. An den drei Anlauforten markieren Pappeln die Ensemble um die drei Bushaltestellen und ein neues so als die räumliche Strassenstruktur. Mit Balustraden und teilweise Einengungen des Strassenraums werden die Eingänge ins Dorf markiert. Das Gemeindegebiet im Osten wird hier neu gestaltet und ausgebaut, da dieses zum Industriegebiet an der Kantonsstrasse gehört, der Übergang ins Dorf befindet sich somit bei der Einmündung der Fabrikstrasse. In der Mitte, bei der Einmündung der Mundstrasse, wird mit gleichen Mitteln der neuere Ortseingang von der Kantonsstrasse akzentuiert.

- Auenwald
- Pappeln an den Dorf- und Zugängen
- Oberbäume
- Zierbäume
- Kulturlandschaft mit Oberbäumen und Wildhecken



Ortsbezogene Bepflanzung

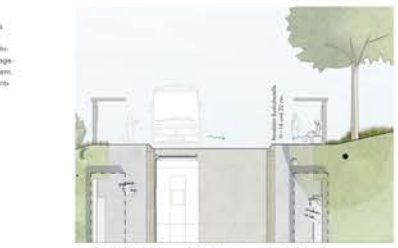
Das Dorf Gamsen ist eingebettet in eine eindrucksvolle Kulturlandschaft, geprägt durch Oberbäumen und Wildhecken. In vielen Freizeiträumen erhalten geblieben. Die neuen Aufenthaltsbereiche in den beiden Dorfkerne bringen diese durch ein Oberbäume prägen die Auen, holzbelebte, Zierbäume den Strassenraum. Bei der Landstrasse sowie umherob der Schulhaus entstehen zwei Rückfallzonen mit Auenwildgegräben, um die für das Rheintal typische Schwemmlandcharaktere abzubilden. Der Entwurf setzt auf Mischformen aus der unmittelbaren Umgebung: Fundries aus der Rhone wie auch in der Landstrasse Verwendung finden – ein wenig Gamsen aus den nahe gelegenen Steinbrüchen. Die beiden Dorfwege sowie der mittig gelegene Dorfweg mit den Bushaltestellen werden durch Pappeln markiert.



Übersichtsanlage West | 1:1000



Strassenabschnitte T30
Auf der Straßenseite wird ein mit Randstreifen abgegrenztes Terrain erstellt, das ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten ist und nicht befahren wird. Die Regelbahn befindet sich über den Kreuzen von Fußwegen in den gemeinsamen Bereich der punktuellen Einengungen gem. Regelbahn -Strassenabschnitte T30 mit Ortsverkehrs- (vgl. Schnitt ganz rechts).



Strassenabschnitte mit Bushaltestelle

Dargestellt ist die neue Haltestelle Landstrasse mit der Regelbahnabschnitt T30. An dieser Haltestelle können auch zwei Busse kreuzen, falls in beide Richtungen gleichzeitig halts, sofern es der Fahrplankonzeption des Busangebots dienlich ist. Bestehend und ein erhöhter Einzugspfad erstellt, je nach auf der Straßenseite integriert im Terrain. Ebenfalls in beide Richtungen ein gedeckter Unterstand möglich. Anmerkung zu den anderen beiden Haltestellen:
Die Haltestelle Gamsen Dorf ist ähnlich, wobei aus Platzgründen (Erhaltung Projektanliegen) die Fahrbahnbreite leicht reduziert ist, um landschaftsgerechte Bereiche zu ermöglichen. Weiter ist aufgrund der Platzverhältnisse nur einseitig ein gedeckter Unterstand möglich.

- Mischverkehrsfläche (Begründerzone)
- Fahrbahn Tempo 30 Bus + Velo - 50V
- Fahrbahn Tempo 50
- Bushaltestellen (Bus S11 / S21)
- Fußgänger
- Gehweg



Mobilitätsplanung West | 1:1000

Gesamtkonzept

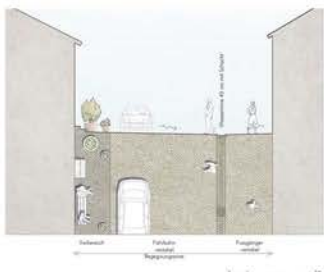
Entlang der Alten Landstrasse wurden in verschiedenen Epochen Bauten errichtet, daneben hat sich südlich und etwas höher gelegen ein Ortsteil, der Oberdorf, etabliert. Im heutigen Ortsbild bilden die historischen Bauten vor allem ein zwei- bis dreigeschossiges Ensemble. Zum einen beim Schulhaus und der Kapelle, zum anderen bei der Einmündung der Würggrasse. Dort ist das Strassenbild eng, die Strasse schlingt sich zwischen den dicht stehenden Bauten durch. Die neue Gestaltung der Alten Landstrasse rückt das historische Erbe von Gamsen in den Mittelpunkt. Die historische Struktur wird aufgewertet, ehemals wichtige Dorfkerne werden in Szene gesetzt und für zukünftige städtebauliche Entwicklungen vorbereitet. In den Abschnitten zwischen den historischen Ensembles und den Dorfkernen begleiten parkhaft und locker gesteuerte neue Baumgruppen die Strasse, teilweise kombiniert mit neuen, öffentlichen Parkplätzen. Das neue, homogen durchgeführte Totraff, sorgt für eine sichere und hindernisfreie Fußgängerführung. Die bestehende Dorfengung wird ausgebaut und durch neue Außenbereiche höher Freizeitebene ergänzt. Das Dorf Gamsen erfährt eine spürbare Revitalisierung. Es entstehen zusätzliche Begegnungsräume und attraktive Orte zum Verweilen. Insgesamt konzentriert sich ein zusammenhängendes, sicherer und lebenswerter Freiraum, der Mobilität und Aufenthalt gleichsam ermöglicht.

Städtebauliches Potenzial

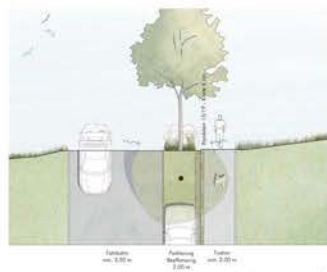
Entlang der Alten Landstrasse befinden sich viele unbenutzte, eingetragene Parzellen. Es ist davon auszugehen, dass die Flächen mittel- bis langfristig überbaut werden. Der Alten Landstrasse kommt dann eine höhere Bedeutung zu. Während der Strassenraum bei den historischen Ensembles eng gefasst ist, öffnen sich die Bereiche vor Bauten neueren Datums mit Vorgärten zur Strasse hin. Das Strassenbild zeigt sich unregelmäßig, da diese Vorgärten unterschiedlich ausformuliert sind. Versorcht, z.B. beim Debbokke aus der Jährhunderthausen, die auf Platz 2579 ist ein anlehnendes und organisch eingegrenztes Vorgarten zu finden. Mehrheitlich sind aber versiegelte Vorgärten, zu dicht stehende Gebäude mit Schattensituationen oder Zufahrten über Wiesen zu Bauten, die sich von der Strasse distanzieren wollen, zu finden. Auf Grund der weichen, die Strasse schumelnden Bauten ist hier der Landschaftscharakter in Form der Obstweisse geprägt. Die Alte Landstrasse verfügt über wenig Baumgruppen und vermag so keinen eigenen / prägenden Charakter zu entwickeln. Mit der aktuell geplanten Umgestaltung ist die Strasse als für die Zukunft. Damit das städtebauliche Potenzial noch stärker genutzt werden kann und die Attraktivität des Strassenraums erhöht wird, sind ein Leitbild und sogar Verschriften für die Gestaltung der Vorgärten wichtig. Die den Ort prägenden Obstweisse sollen nicht verschwinden, sondern in Neubebauungen als Thema in der Umgebungsgestaltung aufgenommen werden. Das flussende Grün soll die Hausbauten umspielen und bis zur Strasse reichen, Sichtstriege in die Landschaft sollen erhalten bleiben. Zusätzlich und Parkplätzen sind möglichst zu beschaffen, sozial Fläche wie möglich ist unversiegelt zu halten. Baumaße werden möglichst erhalten und neu gegliedert, sie tragen zum grünen Strassenbild bei. Somit würde langfristig das Spiel zwischen engen, minimalistisch geprägten historischen Ensembles und grünen Zwischenbereichen noch ausgebaut, die Strasse als Lebensraum noch attraktiver.



Übersichtplan Ort | 1:1000



Strassenabschnitte Dorfkerne
Diese Planung gestaltet Strassenabschnitte und Teil der Begegnungsräume. Dennoch wird die Verkehrsplanung strukturiert, so dass auch für den Fußgänger ein zentraler, und für den Radfahrer ein zentraler, welche Teile vorwiegend des Zufahrtsebenen zugewiesen sind, wobei verkehrstechnisch auf der gesamten Strassenfläche Fußgänger Vorrang haben und innerhalb der Zone überall queren können.



Strassenabschnitte T30 mit Grünelement
Zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung werden auf der Strecke verschiedene Grünelemente in das Strassenraum integriert. Es handelt sich um Baumgruppen, teilweise mit Parkierungsmöglichkeiten zwischen den Bäumen. Im Bereich der Grünelemente wird die Fahrbahn entsprechend reduziert. Diese Einengungen wirken auch geschwindigkeitstendenz und passen zum neuen anlehnenden Charakter der Alten Landstrasse. Die daraus resultierenden Einengungen für das Kreuzen von Fußwegen sind in Bezug auf die Verkehrslenkung auf der Alten Landstrasse vorzuziehen und für den Verkehrsbedarf für weniger Breiten jeweils vor oder nach der Einengung möglich.



Mobilitätskonzept Ort | 1:1000



Historischer Dorfkerne
Dorfkerne, - und zugehörige Landstrasse
Öffentliche Grünräume
Bestehende Bauten
Bauten im Revue
Parkplätze/Projektbaum
Begrünung
Bushaltestelle

Flussendes Grün / Obstweisse
Vorgärten bestehend aus Obstweisse
Historisches Ensemble
Erhaltene Einzelbauten
Bestehende Gebäude
Projektbaue Einzelbauten
Projektbaue Neubauten
Projektbaue Vorgärten
Altkern

Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept verfolgt das Ziel, die Verkehrssicherheit im Straßengebiet entlang der Alten Landstrasse zu erhöhen und ein ausgeglichenes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer sicherzustellen. Grundzüge bilden die unterschiedlichen Strukturen sowie die unterschiedlichen Bedürfnisse von Fußgängergruppen und Fußgänger, Wohnwagen, ÖV-Nutzer und den motorisierten Verkehr. Durch gezielte bauliche und betriebliche Eingriffe werden ein Strassenraum, der klar, lebbar ist, Orientierung bietet und die Außenluftqualität nachhaltig stärkt. Das Konzept folgt dem Grundsatz, dass Verkehrsregeln und Geschwindigkeit strikt erforbar sein müssen.

Ein zentraler Bestandteil ist die Reduktion der Fahrgeschwindigkeit. Zwischen der Fahrbahn in Öden und ab der Wohnzone im Westen wird die Tempolimit auf 30 km/h festgelegt. Diese Maßnahme regelt auf die hohe Verkehrsdichte und sorgt für eine ruhige, übersichtliche Verkehrsführung. Die Geschwindigkeitseinstellung trägt zur sicheren Schaltung und erhöht die Sicherheit bei Hauszufahrten. In den historischen Dorfkerne wird das Tempo auf 20 km/h reduziert. Die Begegnungsräume tragen der Enge des Strassenraums, des schmalen Querschnitts und der hohen Außenluftschicht Rechnung und schaffen einen gleichbedeutenden, sicheren Verkehrsraum.

Im Bereich der Bushaltezone wird die Fahrbahn bewusst enger, wodurch ein klarer Eingangsraum in den beidseitig orientierten Charakter der Alten Landstrasse entsteht. Im Westen bildet eine überhöhte gestaltete, begrünte Insel eine weitere räumliche Markierung, die ohne Sichtbehinderungen auskommt und das Eingangsraum weicher der Landstrasse überleitet.

Die Fußgängerführung wird wesentlich gestärkt. Entlang der Alten Landstrasse verläuft auf der Südseite ein durchgehendes Totraff, das bestehende Lücken schließt und eine sichere Wegführung für alle Altersgruppen schafft. In den Dorfkernebereichen (Begegnungsräume) übernimmt eine Wasserlinie aus Kopfsteinpflaster sowohl eine Einengungsfunktion als auch eine taktile Leitfunktion. Die Wasserlinie der Gebäude erhalten eine differenzierte Farbgebung des Belags, welche einen hellgrünen Charakter nicht nur macht und die Orientierung verbessert. Totraffbereiche kommen nur in Bereichen ohne LKW-Verkehr zur Anwendung, um die Sicherheit zu gewährleisten.

Aus Platzgründen und bewacht auf eine separate Verkehrsfläche weichen. Die reduzierten Geschwindigkeiten ermöglichen eine sichere Ablenkung der Fahrbahn und unterstützen das Ziel eines ruhigen, gemeinsamen Verkehrsraums.

Das Fußwegenetz wird im Westen durch die aufgewertete Grünzone weicher der Landstrasse erweitert. Die bestehende Ringweg gewinnt dadurch an Attraktivität, und der untere Abschnitt der Landstrasse kann gemeinschaftlich besser genutzt werden. Zusätzlich entsteht im Umfeld des Schulhauses eine neue Fußwegverbindung auf Grundlage der Kontinuität. Sie stärkt die Anbindung des Bebauungsbereichs westlich von Big Ols und verbessert die Verbindung nach Gamsen über den Grundweg.

Alle drei Bushaltestellen liegen innerhalb der beruhigten Zone mit Tempo 30 und gewährleisten sichere Wege insbesondere für Schüler. Jede Haltestelle verfügt über eine 22 m hohe Personelleuchte, bedingt der Strasse (passiv) integriert im Totraff. Bei der Fiktivstraße Landstrasse ist beidseitig ein Untergrund möglich, bei den übrigen beiden Haltestellen jeweils in eine Fahrbahn. Insgesamt wird die Funktionskraft und Attraktivität des ÖV deutlich erhöht.

Zur weiteren Verkehrsberuhigung werden Parkierungsmöglichkeiten entlang der Fahrbahn angeordnet. Die Autoabstellplätze erhalten versenktgestaltete Beläge und werden durch Baumreihen beschattet. Die Verkehrsberuhigung, Höhe reduziert und die optische Einengung des Fahrbahnraums verstärkt. Vorkipplagen werden unter den Bäumen angeordnet und fördern die soziale Mobilität ohne zusätzlichen Flächenverbrauch.

Mit der Neukonzeption wird die Alte Landstrasse verkehrstechnisch und so auf die heutige Verkehrssituation als historische und städtebauliche Verkehrsachse abgestimmt. Zudem wird so der Durchgangsverkehr gerade auf die dafür vorgesehenen verkehrstechnischen Kontexte gelenkt. Neu entsteht auf der Alten Landstrasse ein Mobilitätsraum, der Klarheit, Sicherheit und Rückmeldung in den Vordergrund stellt. Die Maßnahmen unterstützen eine stabile Wahrnehmung des Verkehrsraums, stärken die soziale Mobilität und erhöhen die Lebensqualität im Dorf. Das Konzept verbindet funktionale Anforderungen mit einer präzisen, reduzierten und zukunftsorientierten Gestaltung des öffentlichen Raums.

Lichtkonzept

Für die Beleuchtung des Strassenraums wird ein ruhiges, einheitliches Erscheinungsbild angestrebt. Zum Einsatz kommt ein einziger Masttyp mit einer Höhe von 6-7 Metern. Die Lichtmasten werden in einem regelmäßigen Abstand von 15-20 Metern gesetzt, sodass eine gleichmäßige Ausleuchtung gewährleistet ist. In der Tempo 30 Zone erfolgt die Positionierung auf der Straßenseite, um die Fahrgäste zu beleuchten und die Sicherheit zu erhöhen. Im Dorfkerne hingegen werden die Masten versprengt angeordnet, um die Flächen optimal ausleuchten.



Detailplan Dorf kern West | 1:200



Schnitt B-B' Wohnhaus | 1:100

Dorf kern West

Um das ehemalige Restortort Boccino bildet sich der westliche Dorf kern West. Am Übergang von der Strasse in den Dorf kern findet sowohl ein Geschwindigkeitswechsel von Tempo 30 zu einer Begrenzungszone als auch ein Belagwechsel von Asphalt zu einem Kopfsteinpflaster statt. Mit der Pfählung von Fassaden zu Fassaden wird die historische Ensemble von Gamsen besonders hervorgehoben. Auf westlicher Seite des Boccino entsteht ein kleiner Freizeitsitz als Treffpunkt.



Detailplan Landmauer | 1:200



Schnitt A-A' Landmauer | 1:200

Landmauer

Die Landmauer ist das verlorene Kulturgut in Gamsen und seit 1984 ein Baudenkmal von nationaler Bedeutung. Im 14. Jahrhundert als Teil einer gegen sächsische Angriffe errichtete ist sie heute das einzige und gut erhaltene solche Relikt im schweizerischen Alpenraum. Das gegenüberliegende Landmauer findet jedoch ein Schattendasein - das historisch bedeutende und eindrückliche Bauwerk verdient mehr Beachtung und soll auch von der Strasse aus erkennbar sein. Das Projekt erhält die Prägnanz und Sichtbarkeit der Landmauer durch zwei Strategien: Am westlichen Durchgang führt neu ein Entwicklungsfeld durch einen Ausweitung bis zur Mauer, wo ein Bereich zum Betreten und Betreiben der Mauer geschaffen wird. An der Stelle, wo sich Strasse und Landmauer kreuzen, erhält der Strassenbelag ein diagonales Band aus in Einbauten eingebetteten gerillten Fliesen. Das Band fungiert als optische Fortsetzung der Mauer und stellt eine symbolische Trennlinie zu der Landmauer dar. Der Verkehr in der Tempo 30 Zone wird in diesem Abschnitt durch schmale Betonpflaster mit Fugen verlangsamt.



Visualisierung Botschaftsseite Landmauer



Visualisierung Teilortskern ehemaliges Schulhaus



Detailplan Dorfkerne Ost | 1:200



Schnitt C-C' Kapelle | 1:100

Dorfkerne Ost

Der zweite, kleinere Dorfkerne im Osten der Landstrasse ist durch die geplante Platfläche ebenfalls als historisches Ensemble erkennbar. Entsprechend seiner historischen Bedeutung umfasst bei der Kapelle St. Sebastian ein Teilortskern um die alte Ende – ein Ort um sich zu versammeln oder im Schatten des grossen Baums zu verweilen. Um das ehemalige Schulgebäude entsteht ein öffentlicher und gemeinschaftlich orientierter Platz mit diversen Nutzungen. Die entlang des Gebäudes etwas höher liegende Fläche kann als Festplatz für Events und Veranstaltungen genutzt werden. Daran angrenzend bietet ein Quartiersplatz, eingebettet in eine Obstbaumallee, ein grosszügiger Raum für Bewegung und Spiel. Verschiedene Aufenthaltsbereiche werden vernetzt. Das Quartiersfeld grenzt an eine Kaffeehütte mit Picknick-Tischen, eine öffentliche Toilette wird in das bestehende kleine Lager-Gebäude eingebaut. Gegen Norden weist sich das Terrain leicht ab. Eine grosszügige Regenwasserfläche, eingebettet in die Vegetation des Auenwaldes, sammelt das Regenwasser, fließt es an der Oberfläche und kühlt somit den Raum. Da sich das Gebiet in einer Zone mit lockeren Bodenbedingungen befindet, sind die Regenwasserflächen versiegelt und über ein Zulaufrohr an das Abwasseretz angeschlossen. Zum ökologischen Konzept gehören auch Lebensräume in den Wildblumen mit geeigneten Strukturen in Form von Steinhaufen und Totholz.



Schnitt D-D' ehemaliges Schulhaus | 1:200

Schnick Schnack Schnuck

4. Rang / 4. Preis

Forster paysages SA, Prilly (Jan Forster, Melina Kistani)
aterlier mor& architectes sàrl, Sion (Muriel Coquoz, Rachel Caillère)
Citec Ingénieurs Conseils SA, Sierre (Pierre Favre, Gaetan Buscaglia)
Alberti Ingénieurs SA, Lausanne (Julien Monney)



Der Projektbeitrag „Schnick Schnack Schnuck« setzt sich mit hoher Sensibilität mit der komplexen Aufgabenstellung auseinander.

Die Verfasser: innen entwickeln ein klar strukturiertes Grundgerüst, das die verschiedenen Teilbereiche als öffentliche Freiräume lesbar macht und funktional miteinander verknüpft. Der Strassenraum wird durch eine nachvollziehbare Hierarchisierung der Verkehrsflächen gegliedert. Die Führung von motorisiertem Verkehr, Langsam Verkehr und öffentlichen Räumen ist grundsätzlich schlüssig gelöst und bietet eine gute Grundlage.

Die Ausgestaltung des Strassenraums erfolgt über eine präzise Materialisierung. Der vorgeschlagene Belags- und Farbwechsel dient dabei als gestalterisches wie funktionales Instrument. Die Aufenthaltsbereiche werden durch vollflächige, grossformatige Natursteinplatten markiert. Eine Natursteinrinne trennt nahezu durchgehend die Fahrbahn von Fussgängerbereich. Die südliche Trottoirzone, die insgesamt positiv bewertet wird, weist jedoch einzelnen Engstellen auf, in denen der Fussgängerinnen und Fussgänger gezwungen sind, auf die Fahrbahn auszuweichen. Dies wird aus Sicherheitsgründen kritisch beurteilt.

Insgesamt erinnert das Materialisierungskonzept eher an Situationen in Agglomerationsgemeinden und erscheint für das dörfliche geprägte Gamsen nicht in allen Teilen adäquat.

Eine Aussage zur westlichen Einfahrt Gamsen wird vermisst; Die Verkehrssituation in diesem Bereich wird nicht verbessert. Die zusätzlich vorgeschlagene, dicht Baumbepflanzung zwischen der Einfahrt West und der Alten Landmauer wird hingegen begrüsst.

Durch punktuelle Bepflanzungen wird der Strassenraum wiederholt verengt, wodurch eine Temporeduktion erzielt werden kann. Die Bushaltestellen sind unterschiedlich ausgebildet. Das Versetzten

der Haltestellen in beiden Richtungen ermöglicht weiterhin ein Überholen haltender Busses durch Autos und Fahrradfahrern, was aus sicherheitstechnischer Sicht als unzureichend beurteilt wird.

Besonders hervorzuheben ist der respektvolle Umgang mit der Alten Landmauer. Das Freistellen der Mauer nördlich der Landstrasse, ihre Präsenz im öffentlichen Raum. Der neu geschaffene öffentliche, kleine Platz mit Tischen und Bänken, Veloabstellplätzen und Parkplätzen wird positiv gewürdigt. Das Versetzen des Speichers mit Integration von Toilettenanlagen erscheint an diesem Standort hingegen nicht notwendig und zu aufwendig.

Die einfache Gliederung des Freiraums beim Schulhaus in drei unterschiedliche Bereiche wird als angemessen und stimmig beurteilt. Die geringe Eingriffstiefe wird ausdrücklich positiv bewertet.

Die Jury würdigt die sorgfältig ausgearbeitete Arbeit. Insgesamt überzeugt der Beitrag durch seine konzeptionelle Klarheit. Er vermag jedoch in der räumlichen Ausdruckskraft nicht in vollem Masse zu überzeugen.



Neuer Willkommensbereich für die Besucher der Landmauer

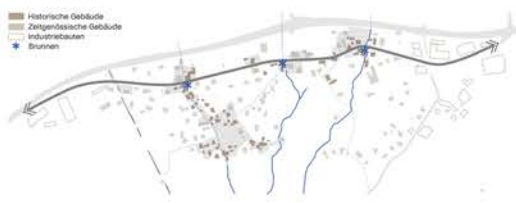
Einleitung
Gamsen bietet heute zwei Lesarten. Im Norden, entlang der Kantonsstrasse, entwickelt sich ein vorwiegend industriell-gewerbliches Gefüge, geprägt von einem funktional ausgerichteten Strassennetz. Im Süden hingegen trägt die Alte Landstrasse ein feineres, mit Wohnbauten strukturiertes Gefüge, meist niedrige, ältere Wohnhäuser, deren Wege sich durch sukzessive Ergänzungen gebildet haben – ausgehend von der historischen Wegführung.

Elementen zusammen, wie etwa den steinernen Brunnen – historischen Markern der ehemaligen hydrographischen Strukturen und ihrer Nutzung im dörflichen Alltag.

Auf den ersten Blick erscheint sie als eine einfache Erschliessungstrasse. Doch im Alltagsgeschehen zeigt sich deutlich die historische Struktur. Die Alte Landstrasse ist mit wichtigen ortsbildprägenden Elementen verbunden, insbesondere mit den historischen Landmauern, die den wesentlichen Dorfergang markieren. Entlang ihres Verlaufs passiert sie historische Baugruppen, die sich zu Weilerstrukturen formieren, sowie die Kapelle St. Sebastian. Sie setzt sich auch aus Feinern, aber bemerkenswerten

Von Osten nach Westen verbinden sie sich mit einem feinen, dichten Wegenetz, das sich nach Süden ausbreitet. Dieses Netz führt Fusswege bis zum Waldrand und zum Hang und bietet vielfältige Varianten des Durchquers. Die entlang der Alten Landstrasse stehenden Brunnen fungieren als historische Figuren dieser Abzweigungen nach Süden. Sie kreuzen Strassen- und Wasserläufe und machen jene natürlichen Strukturen sichtbar, die heute größtenteils kanalisiert und im Dorfbild unsichtbar geworden sind.

Die Durchquerung der Weiler – eine vom Wasser geformte Dorfstruktur



Fusswege und öffentliche Freiräume

Das Projekt stützt sich auf bereits bestehende Situationen entlang des Strassenverlaufs und entwickelt daraus strukturierende öffentliche Räume. Ein durchgehender Gehweg auf der Südseite bildet die Grundlage für eine kontinuierliche Fusswegverbindung. Er begleitet die Strasse und weist sich an den historischen Bezugspunkten, um sichere öffentliche Räume für Fussgänger zu schaffen und das bestehende Kulturerbe aufzuwerten. Diese Räume werden durch ein Set gemeinsamer Gestaltungsprinzipien klar definiert und erkennbar – angelehnt an das historische Dorf. Ausformulierung von Schwellen im Bodenbild, durchgehender Natursteinbelag, adequate Mobilität sowie eine Farbpalette, die auf die bestehenden Materialien wie Stein und Holz Bezug nimmt. Die beiden Dorfzweige spielen in dieser Lesart eine Schlüsselrolle: Sie führen das Bild der Dorfstrasse ein und verankern dessen Wahrnehmung im Ortsmassstab von Gamsen.

gemächert nutzbaren öffentlichen Raum mit neuen öffentlichen WC-Anlagen. Im Süden wird das Gemeindegebäude umgenutzt, um den Verein «Landmauer» dazumensetzen zu beherbergen und den historischen Tourismus rund um die Mauer und das Dorf zu fördern. Diese erste Inszenierung des westlichen Eingangs vermittelt unmittelbar das Bild einer Dorfstrasse, die wesentlich zur Identität von Gamsen gehört.

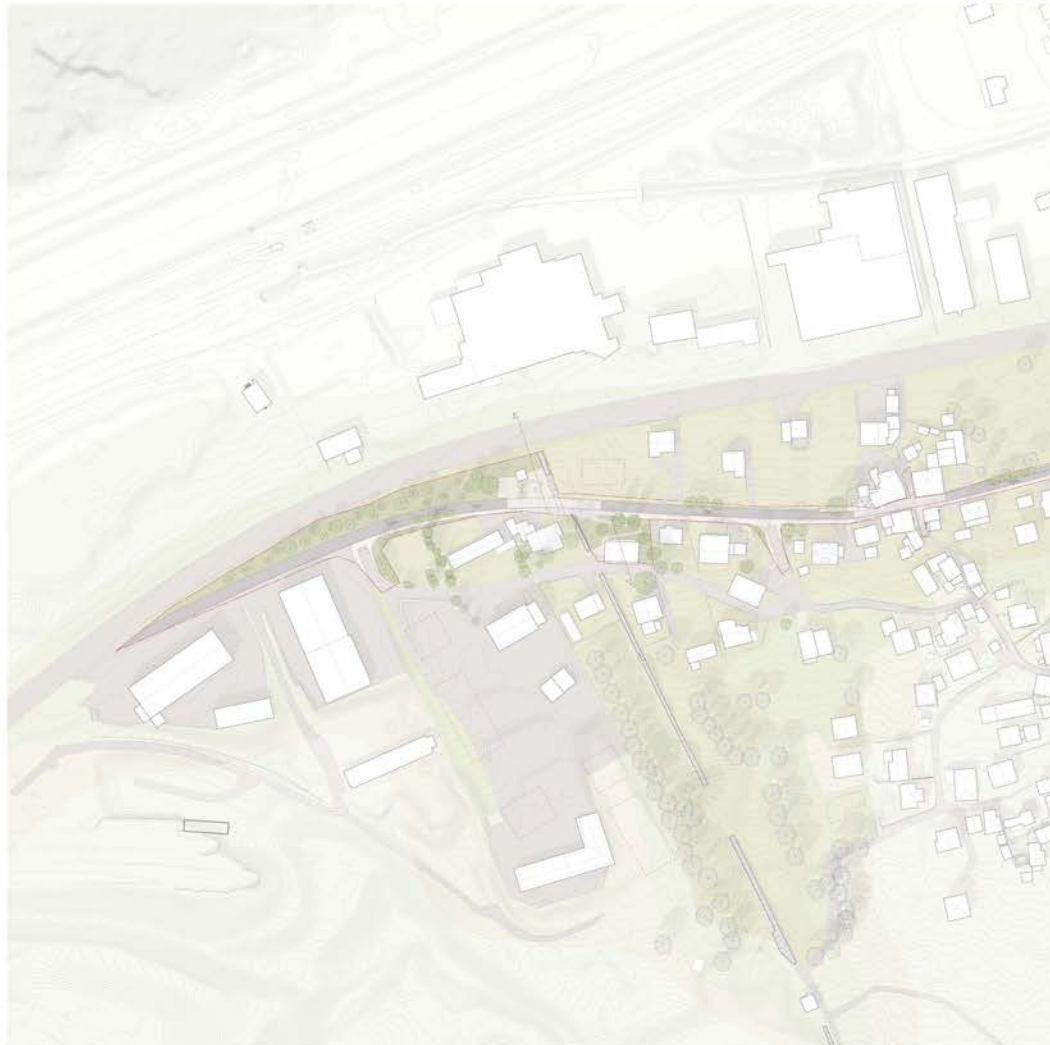
Der erste identifizierte Weiler wird – ebenso wie die im Ort verteilten öffentlichen Brunnen – durch die Gestaltung des Bodenbelags sichtbar gemacht. Der Asphalt wird unterbrochen und durch einen durchgehenden Natursteinbelag ersetzt, wodurch der historische Weiler in einer zurückhaltenden, naturresonanten Weise erkennbar wird.

Im Osten wird der Weiler mit der Kapelle und der alten Schule durch denselben Natursteinbelag gefasst und zu einem zusammenhängenden öffentlichen Raum vereint. Die bestehende Mauer wird von der Strasse aus zu einem zugänglichen Obstgarten umgestaltet. Über ein System von Sitzstufen wird der Fussweg bis zum darunterliegenden Passerplatz geführt. In diesem Zusammenhang könnte das Gebäude der alten Schule ein neuer sozialer Treffpunkt werden – mit Café oder Dorfladen im Erdgeschoss – während in den Obergeschossen weiterhin ein Angebot für die Kinder des Dorfes besteht. Diese Sequenz bildet das östliche Gegenstück zum westlichen Eingang und vollendet das Bild einer durchgehenden Dorfstrasse.

Schema der öffentlichen Räume und der fussläufigen Kontinuität



Kapellenplatz und durchgehender Belag von Fassade zu Fassade



Plan 1:1000

Schema der Verkehrsführung



Schema der Strassenquerschnitte, Verkehrsberuhigungen und Bushaltestellen



Geschwindigkeitsreduktion

Die Alte Landstrasse bleibt an ihren beiden Enden – in Einklang mit der gewerblichen und industriellen Prägung der betrachteten Abschnitte – auf 50 km/h begrenzt. Im besetzten Bereich führt das Projekt eine klar erkennbare Tempo-30-Zone ein, unterstützt durch ein vereinfachtes Strassenprofil, einen großzügigen Gehweg sowie seitliche Einengungen, welche die Geschwindigkeit auf der Geraden wirksam moderieren. An den Eingängen zur Tempo-30-Zone markieren aufgeschaltete Schwellen, kombiniert mit seitlichen Verengungen in Fahrtrichtung, den Wechsel des Geschwindigkeitsregimes. Das Zusammenspiel dieser Massnahmen verbessert die Lesbarkeit der Strassenräume und gewährleistet ein sicheres und komfortables Umfeld für alle Verkehrsteilnehmenden.

Gestaltung der Knotenpunkte

Innerhalb der Tempo-30-Zone gilt an den öffentlichen Kreuzungsgrundrisslich Rechts vor links, entsprechend den gesetzlichen Vorgaben. Wo die Sichtverhältnisse keine ausreichende Sicherheit gewährleisten, wird ein durchgehender Gehweg eingesetzt, der die Fussgängerführung priorisiert und die Vorrangstellung der Hauptsache klärt. Im Bereich der 50-km/h-Strecke werden die Knotenpunkte ebenfalls durch durchgehende Gehwege markiert, was die Lesbarkeit und Sicherheit für Fussgänger erhöht. Die privaten Zufahrten bleibt die Kontinuität des Gehwegs systematisch erhalten – ein klarer Ausdruck des öffentlichen Raums und einer unterbrechungsfreien Fussmobilität.

Strassenquerschnitte

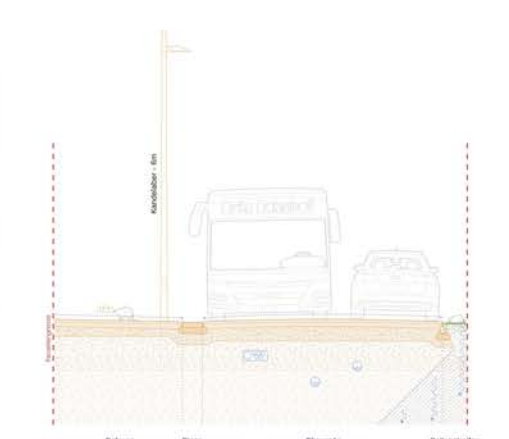
In der 50-km/h-Zone weist die Fahrbahn eine Breite von 6 m auf, wodurch ein komfortables Kreuzen zweier Personenkraftwagen bei erlaubter Geschwindigkeit möglich ist. Begegnungen mit Lastwagen erfolgen bei reduzierter Geschwindigkeit problemlos. In der Tempo-30-Zone wird die Breite auf 5 m reduziert. Das Kreuzen zweier Autos bleibt gewährleistet, während seltener Manöver durch eine überfahrbare Mulde zwischen Fahrbahn und Gehweg ermöglicht werden. Die Positionierung von Kandlestern am Gehwegrand

verhindert jedoch ein regelmässiges Befahren des Gehwegs und beschränkt dies auf punktuelle Situationen – zugunsten der Fussgänger Sicherheit. In einzelnen Weilern kann die Fahrbahn lokal schmaler als 5 m werden; eine Mindestbreite von 3,50 m bleibt jedoch auf dem gesamten Verlauf gewährleistet. Damit ist der Durchlass für Schwerverkehr und Einsatzfahrzeuge sichergestellt.

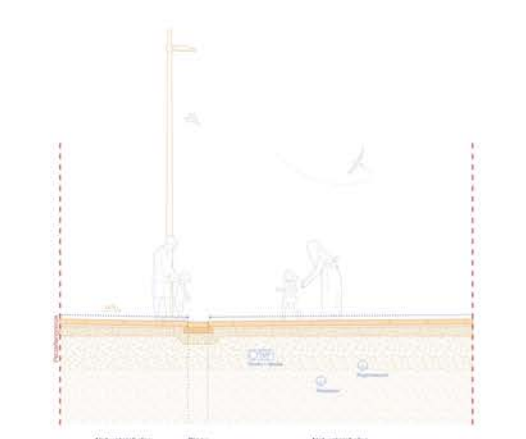
Schema für Bus-Bus Begegnungen



Typenschnitt – Chaussée und Gehweg 1:100



Typenschnitt – Durchgehender Belag von Fassade zu Fassade 1:100





Beleuchtungskonzept : 145 Kandelaber



Baumkonzept

- Baumbestand und -erhalt : 17/17
- Vorgeschlagene Bäume : 490



Prinzipeschema zur Regenwasserbewirtschaftung



Bushaltestellen

In der Tempo-30-Zone liegen die Bushaltestellen direkt auf der Fahrbahn und entsprechen den Anforderungen des BVIH. Ihre Lage in Verbindung mit dem vereinigten Strassenprofil verhindert ein Überholen des haltenden Busses und erhöht die Sicherheit der Fahrgäste. Im 50-km/h-Abschnitt ist die öffentliche Haltestelle als "gemeinsame Haltestelle für beide Fahrrichtungen" ausgebildet. Sie ist mit einer "Fahrbahnverengung auf 3,50 m" kombiniert, sodass ein Überholen des haltenden Busses in keinem Fall möglich ist. Diese Konfiguration sorgt für einen klaren, sicheren und gut lesbaren Betriebsablauf für alle Verkehrsteilnehmenden.

Parkierung

In der Nähe der «Landmauer» werden mehrere Parkplätze angeordnet, die den Zugang zu dieser regionalen Sehenswürdigkeit verbessern. Sie fügen sich in einen kleinen öffentlichen Platz ein, der mit Tischen und Bänken ausgestattet ist und einen einladenden Aufenthaltsraum schafft. Ergänzend wird dort auch "Veloabstellraum" vorgesehen, um die aktive Mobilität zu fördern. Ein weiterer Veloabstellbereich befindet sich in unmittelbarer Nähe der Schule und stärkt die Erreichbarkeit sowie die Selbstständigkeit der Schülerinnen und Schüler.

Baumbestand

Alle bestehenden Bäume bleiben erhalten. An vielen Stellen werden die bestehende Strassenkante und der heutige Strassenraum beibehalten, um den Boden nicht weiter zu versiegeln und die entlang der Strasse stehenden Bäume nicht zu gefährden. Dieser Ansatz ist Teil eines übergeordneten Konzepts der Ressourcenschonung bei der Neugestaltung.

Einige neue Pflanzungen begleiten die Straße: Am westlichen Eingang wird der Wisenstreifen zwischen der Kantonsstrasse und der Alten Landstrasse großzügig mit Bäumen bepflanzt, um einen visuellen Filter zur Straße zu schaffen und Schatten zu spenden. Dieser Vegetationsfilter wird vor der Landmauer unterbrochen, um diese möglichst sichtbar zu halten. Einige neue Bäume werden auch im Pausenhof der Schule sowie vereinzelt in Bereichen gepflanzt, die vom

Verkehr und der Mobilität nicht genutzt werden, zum Beispiel an bestimmten Kreuzungen.

Zwei neue, markante Bäume werden zudem vor der Schule gepflanzt. Diese Solitäräume sollen diesem öffentlichen Raum eine neue Bedeutung verleihen. Schließlich werden auch die verschiedenen Fahrbahneinengungen, die der Verkehrsberuhigung dienen, mit neuen Bäumen bepflanzt. Zudem spielen diese Rücksprünge eine wichtige Rolle bei der Regenwasserbewirtschaftung.

Regenwasserbewirtschaftung

Das obige Schema veranschaulicht das Grundprinzip der Regenwasserbewirtschaftung: Das in die Mulde (Cunette) abfließende Wasser wird in die Chicanen geleitet. Diese sind im Unterbau mit porösen Materialien aufgebaut, in denen das Wasser sehr schnell versickern

kann. Bei Starkregen, wenn die Infiltration nicht ausreicht, führt ein Oberlauf das überschüssige Wasser in das konventionelle Entwässerungsnetz ab.

Die Rückhaltung eines Teils des Regenwassers begünstigt die Entwicklung der Vegetation, erfordert jedoch eine Pflanzenwahl, die an diese besonderen hydrologischen Bedingungen angepasst ist.

Die gleichen Prinzipien gelten für den grünen Seitenstreifen: Poröse Materialien und Abdeckkroste maximieren die Infiltration und minimieren das Überschwemmungsrisiko. Dieser Streifen wird ebenfalls mit Strauden- und Blütenpflanzen bepflanzt und entwickelt sich zu einem ästhetischen und länderspezifischen Element der Alten Landstrasse.

Auswahl der Baum- und Pflanzenarten

Die im gesamten Projekt gewählten Arten müssen mehreren Kriterien entsprechen: sie sollen an zukünftige klimatische

Bedingungen angepasst sein und im öffentlichen Raum zusätzliche Nutzungen ermöglichen und nicht ausschließlich dekorativ sein.

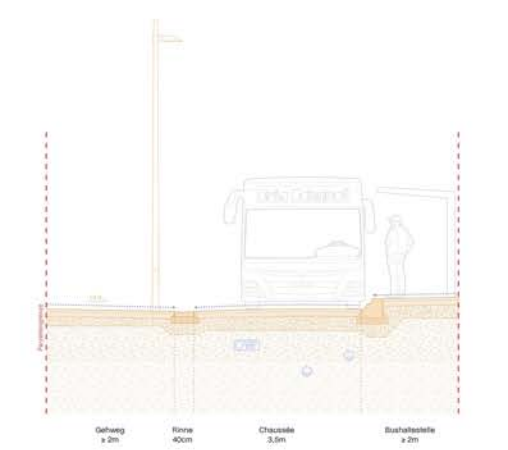
So liefert beispielsweise im Schulhof der Walnusbaum schmackhafte Nüsse, der Holunder Blüten zur Herstellung von Sirup, und der duftende Lavendel.

Erlang der Straße werden hingegen fruchtlose Baumarten bevorzugt – aus praktischen Gründen und zur Reduktion des Unterhalts. Beispiele hierfür sind die Längerriche Eiche oder der Ahorn, die beide sehr gut an die klimatischen Bedingungen angepasst sind. In den Regengärten kommen Arten zum Einsatz, die starke hydrologische Schwankungen tolerieren, wie etwa die Pappel oder die Birke.

Der sogenannte „drainierende“ Seitenstreifen wird mit pflegeleichten Sträudern bepflanzt – beispielsweise Blütroter Storchschnabel, Wald-Salbei oder Astern, die der Alten Landstrasse Farbe und Vielfalt verleihen.

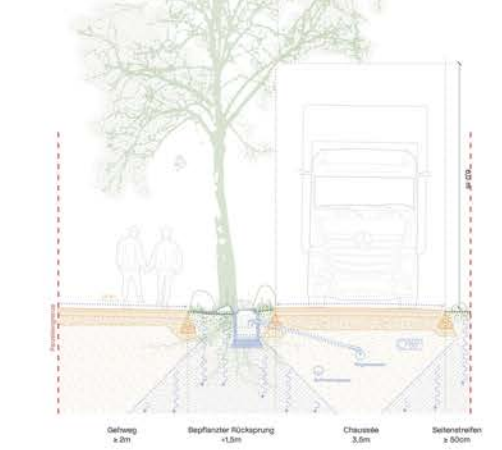
Typenschnitt - Bushaltestelle

1:20



Typenschnitt - Rücksprung

1:50



Blick in Richtung Alte Schule



Plan 1:1000



Plan 1:1000

5.2 PROJEKTE IM ZWEITEN RUNDGANG

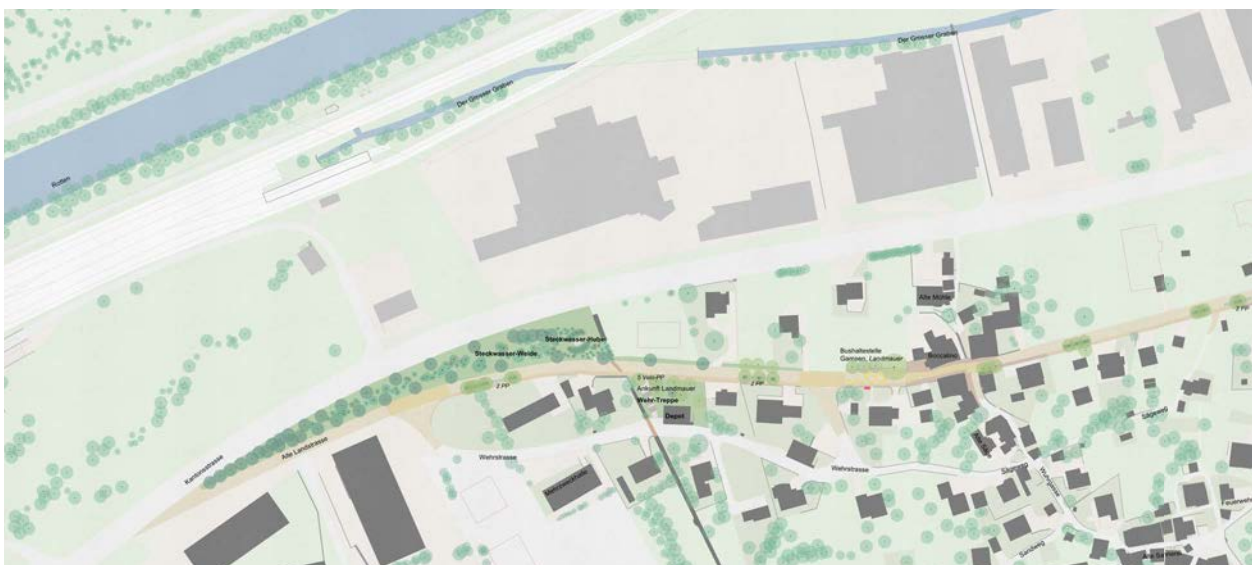
GAMSA

gruppe F | Freiraum für alle GmbH, Berlin (Andreas Kurths, Julia von Rinck, Carlos Zaspel)
Amelie Rost Architect, Berlin (Alma Clausen, Jan Bosscher)
stratmo Strategische Mobilitätsplanung Rammert & Hausigke GbR, Berlin (Chiara Stix, Alexander Rammert)



NEXUS

Büro PLAN A+ AG, Brig (Claudio Andenmanten, Gian-Luca Kämpfen)
VW Architekten ETH BSA SIA, Visp (Xenja Grand, Andreas Catanese)
Planax AG, Eyholz (Reinhard Imoberdorf, Carine Ceppi, Heinz Zimmermann, Fynn Glenz)



5.4 PROJEKTE IM ERSTEN RUNDGANG

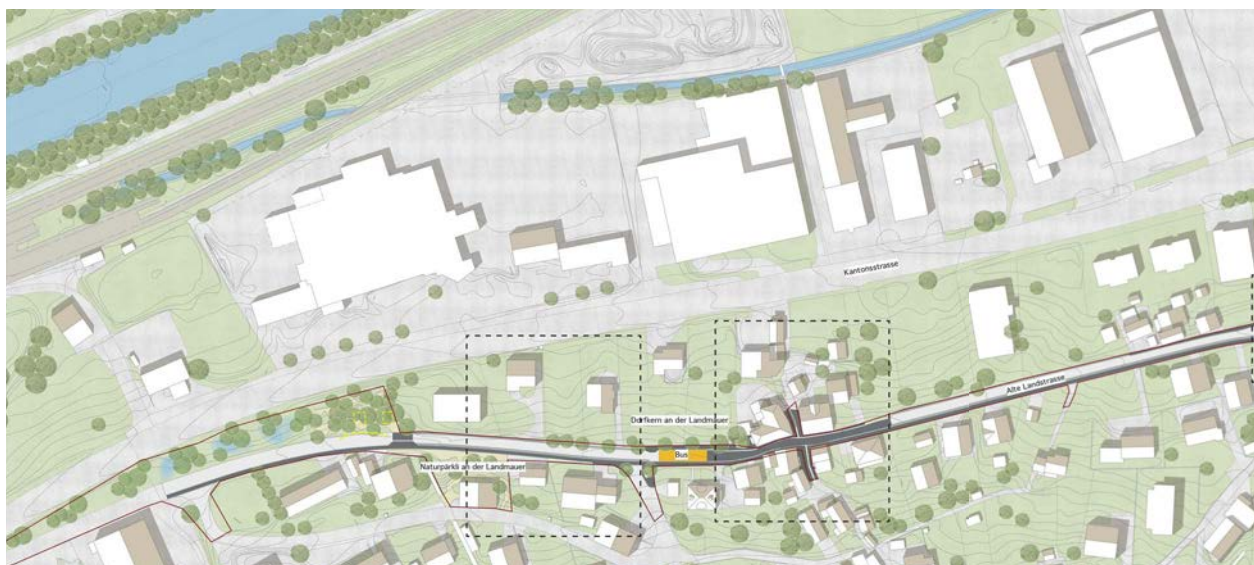
DREI MAL DREI

einenkel landschaftsarchitektur GmbH, Leipzig (Cathleen Einenkel-Schwager)
tagebau architekten + designer, Leipzig (Henning Rambow)
StadtBahnGestaltung, Leipzig (Stephan Besier)



GAMS SCHÖN VIEL POTENTIAL

SIMA | BREER, Winterthur (Tanja Oehninger, Vanessa Mariacher, Rolf Heinrich Breer)
RWPA, Winterthur (Peter Wehrli)
urbanista.ch, Zürich (Thomas Hug-Di Lena, Camillo Schwarz)



PROJEKTWETTBERB
ALTE LANDSTRASSE, GAMSEN



IMPULS

S2L GmbH, Zürich

(Tim Furrer, Marine Gigandet, Clara Gross, Mira Meyer, Martin Oravec, Jan Stadelmann, Daia Stutz)



PORTA STELLARIS

CYCLUS GmbH, Zürich (Adrian Ulrich, Luke Knöpfli, Juliette Luggen)

Zumstein Architekten ETH SIA, Zürich (Patrik Zumstein)

PLANE RAUM., Zürich (Fabio Trussardi, Nadine Geissmann, Vivian Kleger)



PROJEKTWETTBERB
ALTE LANDSTRASSE, GAMSEN



