Chancen für die Città Ticino

Autor(en): **Maggi, Rico / Wettstein, Felix**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **105 (2018)**

Heft 5: **Tessin : Infrastruktur, Territorium, Architektur**

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-823499

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

PIZZA

Résumé page 19
Summary page 19

wbw
5–2018

Chancen für die Città Ticino

Das Tessin sucht eine Vision

Was ist anders im Tessin als in der übrigen Schweiz? Warum ist das städtische Element weniger ausgeprägt? Welche Chancen bringen Gemeindefusionen und S-Bahn? Ein Architekt und ein Verkehrsökonom diskutieren über ihren Kanton.

Rico Maggi und Felix Wettstein

Felix Wettstein 85 Prozent des Territoriums des Tessins sind nicht oder nur sehr spärlich bebaut, während sich in den Talsohlen alles zusammenballt, was die moderne Gesellschaft auszeichnet: Flüsse, Strassen, Eisenbahnlinien, Hochspannungsleitungen und ein Grossteil der 340 000 Einwohner und 180 000 Arbeitsplätze drängen sich in meist engen Tälern und an den oft steilen Ufern der präalpinen Seen. Der zur Verfügung stehende Raum ist ein beschränktes Gut, und trotzdem wurde weitgehend verantwortungslos damit umgegangen.

Den Tessiner (Klein-) Städten fehlt es an städtischer Dichte, und die urbane Kultur ist wenig entwickelt. Die mittelalterlichen Altstädte wurden hier im 19. Jahrhundert nicht durch die für europäische Städte typische Blockrandstruktur ergänzt und weiterentwickelt. Die Industrialisierung ging am Tessin vorbei und das entsprechende Bevölkerungswachstum blieb aus. So wurden rund um die Altstädte freistehende Villen gebaut, die heute dem Druck der Verdichtung und der Immobilienspekulation nur selten standhalten können.

Erst ab den 1960er Jahren führte der durch den Tourismus und den Dienstleistungssektor ausgelöste Immobilienboom zu einem unkontrollierten und spekulativen Wachstum und zu verführerischem Reichtum. Ohne Planung und ohne städtebauliche Vision entstand in den letzen 50 Jahren die verbaute Landschaft, deren Mängel wir längst erkannt haben, deren Transformation jedoch noch Generationen beschäftigen wird.

Rico Maggi Der Ökonom kann diese Diagnose im Grossen und Ganzen teilen. Er ist damit einverstanden, dass sich das Tessin sowohl in der Entwicklung vor den Weltkriegen als auch danach vom Rest der Schweiz unterscheidet. Die beschränkte Industrialisierung fand in der ersten Phase im Wesentlichen entlang der Gotthardachse statt, nach Eröffnung des ersten Eisenbahntunnels. In der zweiten Phase prägten der Fremdenverkehr, die Nachfrage nach Zweitwohnsitzen und das schnelle Wachstum von Finanz- und Immobiliendienstleistungen das wirtschaftliche Geschehen. Das Sottoceneri wurde zum ökonomischen Powerhouse, im Bellinzonese gedieh die kantonale Verwaltung, im Locarnese entwickelte sich neben etwas Industrie vor allem der Tourismus, und die Täler entleerten sich, bzw. wurden zu Schlafzonen der Pendler. Diese Entwicklung verlief zwar schnell und auf engstem Raum, doch sie hat im Wesentlichen keine anderen räumlichen und urbanen Folgen gehabt als im Rest der Schweiz, nur sind diese aufgrund der Topographie sichtbarer.

Sind also der verantwortungslose Umgang mit dem Boden, das spekulative Wachstum mit Blick auf verführerischen Reichtum – um Deine Ausdrücke zu verwenden – etwas für das Tessin Spezielles? Die Antwortet lautet: «Ja und nein». Einerseits lockte die Verführung, mittels Grundstückverkauf eine Rente zu sichern, nicht wie anderswo im urbanen Raum, sondern wie in den alpinen Tourismusorten zu einem guten Teil in der Bedienung einer auswärtigen Nachfrage nach Zweitwohnraum. Die entsprechende Verknappung des Bodens und die damit einhergehenden Preise führten zudem zu einer grösseren spekulativen Nachfrage und Bautätigkeit. Im letzen Jahrzehnt ist hingegen die spekulative Bautätigkeit im Geschäfts- und Wohnbereich am Abflachen, nicht anders als im Rest der Schweiz.

> **Gemeindefusionen in den Zentren erlauben es, in grösseren Projekten zu denken, welche Investitionen mit zeitgemässen Konzepten des öffentlichen Raums verbinden.** Rico Maggi

Hier wie dort scheint die hohe Architektendichte und -qualität kaum einen Einfluss auf die Qualität des Gebauten zu haben. Die politische Aufteilung auch des urbanen Raums in extrem kleine Gemeinden mit je einem eigenen kommunalen «Planer» hat im Tessin jahrzehntelang die ökonomische Logik verstärkt anstatt gelenkt. Jeder *Sindaco* hatte schliesslich ein Interesse, das eigene Land steueroptimal zu bewirtschaften.

Gerade hier besteht aber in Gegenwart und Zukunft die Chance, einiges zum Besseren zu ändern. Gemeindefusionen in den Zentren[1] erlauben es, in grösseren Projekten zu denken, die Investitionen in Geschäftsbauten mit Wohnraum und zeitgemässen Konzepten des öffentlichen Raums verbinden. Dies wird durch die Fertigstellung der Alpentransversalen erleichtert und gefördert, weil ein Hauptinvestor, nämlich die SBB, auf die Bahnhöfe und damit die Stadtkerne konzentriert ist und entsprechende Projekte im bahnaffinen Bereich vorantreibt. Eine Herausforderung besteht dabei in der dringenden Entwicklung einer Vision zur sinnvollen Nutzung der «S-Bahn Tessin» nach Eröffnung des Ceneritunnels,[2] damit die vielzitierte *Città Ticino* mehr bleibt als eine beschönigende Beschreibung einer noch fortschreitenden Zersiedelung.

Wettstein Das klingt ja ziemlich optimistisch! In der Tat bin auch ich der Meinung, dass einige Entwicklungen in die richtige Richtung verlaufen, insbesondere was AlpTransit, das neue Raumplanungsgesetz und die damit verbundene Revision des kantonalen Richtplans betrifft. Ziel ist es, durch die Förderung einer kompakten Siedlungsentwicklung der Zersiedelung der Landschaft und des Territoriums entgegenzuwirken.

Die Absicht ist gut, aber sind die Massnahmen und die Instrumente genügend griffig? Ist die Gesellschaft tatsächlich willig und fähig zu einem radikalen Umdenken? Und kommt die Reaktion nicht zu spät?

Es gilt, den eigentlich längst vollzogenen Wandel einer ländlich geprägten in eine urbane Gesellschaft zu gestalten. Felix Wettstein

Bedingung wäre, dass alle involvierten Parteien wie Planer, Bauherren, Politiker und Beamte lernen, urban zu denken und zu handeln. Es gilt, den eigentlich längst vollzogenen Wandel einer ländlich geprägten in eine urbane Gesellschaft auch zu akzeptieren und bewusst zu gestalten. Obwohl ich in gewissen Kreisen ein wachsendes Interesse für das Territorium feststelle, hinkt das Bewusstsein für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung nach wie vor Einzelinteressen hinterher.

Darum vertraue ich eher auf den Impuls, den das Infrastrukturprojekt der AlpTransit auslöst. Ich gehe mit dir einig, dass die Eröffnung des Ceneritunnels die Mobilität des Kantons mit einem Schlag radikal verändern wird. Die bis heute autonom wahrgenommenen Regionen könnten zu Quartieren einer Stadt zusammenwachsen. Dazu bräuchte es aber eine zukunftsgerichtete Vision, Gestaltungswillen und auch etwas Mut. Mir fehlt der Glaube, dass wir diese Herausforderung und Chance wirklich proaktiv angehen. Woran mag das liegen?

Maggi Wir sind uns einig: Es braucht eine Vision, aber wir sind skeptisch bezüglich der Wirkung von neuem Raumplanungsgesetz, revidiertem Richtplan und reduzierten Bauzonen. Es genügt eben nicht, der privaten Initiative, welche das Potenzial von AlpTransit in wirtschaftliche Entwicklung umwandeln soll, Leitplanken zu setzen. Was es braucht, ist kollektives

Was es braucht, ist kollektives öffentliches Handeln, welches den privaten Investitionen klare Signale für die gewünschte Entwicklung gibt. Rico Maggi

öffentliches Handeln, welches den privaten Investitionen klare Signale für die gewünschte Entwicklung gibt, sonst werden auf dem knapper werdenden Boden einfach die Preise steigen und die Spekulation zunehmen.

Solch kollektives Handeln beginnt mit einem urbanistischen Manifest, in welchem die Vision der *Città Ticino* mit AlpTransit skizziert wird – die Architekten sind gefordert! Als zweites sind in interdisziplinären Gruppen strategische Grossprojekte in den Städten zu entwickeln. Dazu bedarf es der Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung, um Grossinvestoren in privat-öffentliche Partnerschaften zu integrieren. Ein professionelles Projektmanagement bringt diese Projekte zur Reife. Die Wirtschaftspolitik begleitet den Prozess, indem sie die Integration von privater und öffentlicher Forschung und Entwicklung in diese Projekte fördert und damit die Schaffung von hochqualifizierten Arbeitsplätzen unterstützt. Die urbanen Grossprojekte werden mit strategischen Perlen entlang der S-Bahn untereinander verknüpft. – Alles nur ein Hirngespinst?

Wettstein Nein. Auf kantonaler Ebene braucht es eine neue Lesart des Territoriums, und AlpTransit könnte der Schlüssel dazu sein. Aber wie steht es mit der lokalen Ebene? Lugano, die wirtschaftliche Lokomotive des Kantons, tut sich schwer mit seinen Grossprojekten. Über verschiedene Stufen von Gemeindefusionen ist Lugano unter die Top Ten der Schweizer Städte aufgestiegen, und nähert sich von der Einwohnerzahl her St. Gallen und Luzern.

1 Lugano 2004 mit Breganzona, Cureggia, Davesco-Soragno, Gandria, Pambio-Noranco, Pazzallo, Pregassona, Viganello, 2008 mit Barbengo, Carabbia, Villa Luganese sowie 2013 mit Bogno, Cadro, Carona, Certara, Cimadera, Sonvico, Valcolla. Mendrisio 2009 mit Arzo, Capolago, Genestrerio, Rancate, Tremona sowie 2012 mit Besazio, Ligornetto, Meride. Bellinzona 2017 mit Camorino, Claro, Giubiasco, Gnosca, Gorduno, Gudo, Moleno, Monte Carasso, Pianezzo, Preonzo, Sant'Antonio, Sementina.
2 www.tilo.ch/de/Azienda/Progetti.html Seit Januar 2018 Neubaustrecke Mendrisio-Varese (-Malpensa), 2020 Ceneri-Tunnel mit Abzweigung nach Locarno.
3 www.lugano.ch/ambiente-territorio/grandi-progetti/tram.html Geplante Realisierung: 2020–2024.
4 www.lugano.ch/ambiente-territorio/grandi-progetti/campo-marzio.html.
5 www.cornaredo.ch Masterplan seit 2010 in Kraft, eine eigene Entwicklungsagentur besteht seit 2012.

Eine Tramlinie soll die lokalen Verkehrsprobleme lindern und das Valle di Vedeggio an die Innenstadt anbinden.[3] Nur, das Tram endet seltsamerweise im Zentrum, und die Entwicklungsgebiete Cornaredo und Pian Scairolo werden erst in späteren Etappen erschlossen. Der heutige Zonenplan ist völlig veraltet und muss dringend neu gestaltet werden. Dieser Prozess muss zwingend mit einem Wettbewerbsverfahren eingeleitet werden, in dem über ein urbanistisches Leitbild und dann über einen Masterplan nachgedacht wird. Und wie steht es um das strategisch unverzichtbare Kongresszentrum auf dem *Campo Marzio,* über das man nun seit Jahrzehnten spricht und bereits drei Architekturwettbewerbe durchgeführt hat?[4] Warum geht das alles so langsam?

Maggi Ich würde die Gründe in der politökonomischen Dynamik der letzten fünfzig Jahre suchen. In den grossen Schweizer Städten hat sich im Lauf der wirtschaftlichen Entwicklung eine breite links-bürgerlich-grüne Mittelschicht gebildet. Diese politische Mehrheit von gut situierten Lohnabhängigen kombiniert eine bürgerliche Finanz- und Wirtschaftspolitik mit einer links-grünen Sozial- und Umweltpolitik. Wirtschaftsförderung geht dabei einher mit Infrastruktur und Wohnungsbau. Die Entwicklung in Lugano war ganz anders. Einerseits wurde die Steuerlast vor allem vom Finanzplatz (d.h. den juristischen Personen) getragen, und andererseits wanderten die politisch Engagierten in die umliegenden Gemeinden ab. Damit entwickelte sich eine rechtsbürgerliche politische Struktur, die zwar einzelne Grossprojekte andachte, aber mit Ausnahme des Kulturzentrums LAC (wbw 1/2–2016) keine breite Unterstützung für ihre Realisierung fand.

Die Verkehrsplanung wurde losgelöst von einer urbanen Entwicklungsstrategie sektoriell betrieben, was z.B. eine zügige Entwicklung des *Nuovo Quartiere Cornaredo* verhinderte.[5] Auch die grosszügigen Gemeindefusionen haben mangels Gesamtstrategie nicht zu einem erfolgreichen Agglomerationsprogramm geführt. Aber vielleicht bringt die Zukunft ja Besserung, weil das grössere Stadtgebiet und die Umschichtung der Steuereinnahmen infolge der Finanzkrise Lugano anderen Schweizer Städten ähnlicher machen.

Wettstein Die Zivilgesellschaft und die Politik haben wirtschaftliche Impulse von aussen wie den Tourismus, den Finanzplatz und schliesslich AlpTransit immer dankbar, aber auch passiv und unvorbereitet angenommen. Nun muss das Tessin lernen, die Zügel der Entwicklung selbst in die Hand zu nehmen. Dazu gehört auch die Erkenntnis, dass Städtebau nicht der Dynamik des freien Marktes überlassen werden kann. Die öffentliche Hand muss selbstbewusst, lenkend und vorausschauend auftreten und dabei den Blick über die Alpen wagen. —

Rico Maggi (1951) ist ordentlicher Professor für Volkswirtschaftslehre an der Università della Svizzera italiana in Lugano und Direktor des Istituto Ricerche Economiche (IRE). Er befasst sich mit Fragen des Verkehrs sowie der Stadt- und Regionalentwicklung. Maggi ist Autor zahlreicher wissenschaftlicher Publikationen.

Felix Wettstein (1962) studierte Architektur an der ETH Zürich und der Harvard GSD. Er ist Partner von studio we architetti in Lugano, Präsident der *Commissione del paesaggio* des Kantons Tessin und Dozent im Master Architektur und Struktur an der Hochschule Luzern.

Résumé

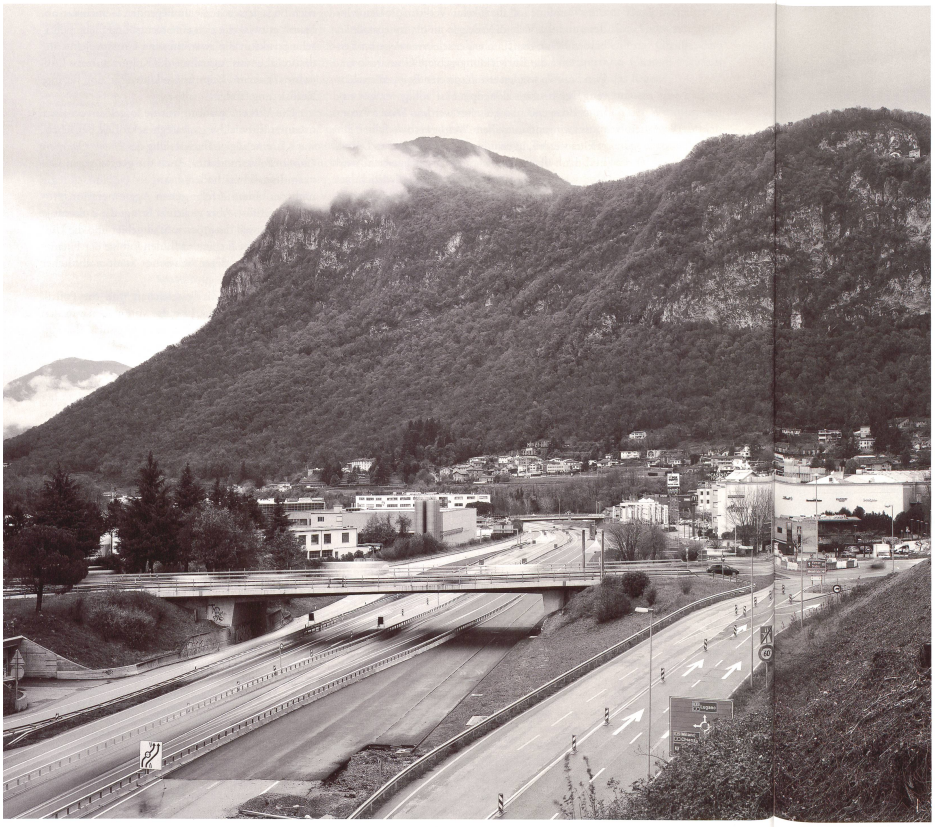
Des perspectives pour la *Città Ticino*

Le Tessin à la recherche d'une vision

Les villes du Tessin ne se sont pas développées au 19ème siècle comme ailleurs, peu de quartiers urbains denses se sont créés et, à quelques exceptions près, on constate un manque de culture urbaine. En lieu et place, c'est le boom immobilier de l'après-guerre qui a occupé presque tout le paysage. De grands projets comme le tram ou de nouvelles zones de développement n'avancent presque pas dans la ville de Lugano. Et pourtant, avec l'ouverture du tunnel du Ceneri, le canton du Tessin va disposer d'un réseau RER rapide qui va révolutionner les relations spatiales. Des fusions de communes à grande échelle ont amélioré la marge de manœuvre pour un développement régional ciblé. Ce qu'il faut maintenant, c'est une vision orientée vers l'avenir et des actes collectifs et publics qui envoient des signaux clairs aux investisseurs privés.

Summary

New Chances for the *Città Ticino*

Ticino searches for a vision

In the 19th century the towns in Ticino did not grow like elsewhere, hardly any dense urban districts were developed and an urban culture is, by and large, lacking. Instead the real estate boom of the post-war era has covered the entire landscape. To the present day in the city of Lugano major projects such as the tram or new development areas make little progress. With the opening of the Ceneri Tunnel the Canton of Ticino will have at its disposal a rapid rail network that revolutionizes spatial relationships. Large-scale fusions of communities have improved the scope for goal-oriented regional development. What is needed now is a forward-looking vision and collective public action that gives private investors clear signals.