

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Band: 29 (2016)
Heft: 6-7

Artikel: "Es gibt keine Neat" : Interview
Autor: Petersen, Palle / Wagner, Stefano / De Gottardi, Riccardo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-632955>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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

«Es gibt keine Neat»

Für die Tessiner Planer und Architektinnen sind die Versprechen der Gotthardachse noch lange nicht eingelöst. Drei Gespräche über Verkehr, Freiräume und Baukultur.

Text: Palle Petersen, Fotos: Anne Morgenstern



Stefano Wagner (52)

Der Raumplaner arbeitet bei Studi Associati und leitet das Agglomerationsprogramm von Lugano, die Quartierentwicklung Cornaredo und die Studien-gruppe für einen Albula-Nationalpark. In den Neunzigerjahren forschte er für die Alptransit-Planung und die ETH Zürich.

2020. Das Tessin träumt. Von Wirtschaftswachstum, von der Nähe zur Deutschschweiz, von einer urbanen Zukunft als «città Ticino». Nach Jahrzehnten der Zersiedelung hofft der Autokanton auf Veränderung. Hinter der Hoffnung stecken zwei Tunnel. Der eine ist der Gotthard-Basistunnel, 57 Kilometer lang und ein Jahrhundertwerk der Ingenieure und Gestalter (siehe Themenheft 4/16 «Gebaute Geschwindigkeit»). Seit Dezember 2016 verkürzt er die Fahrt von Zürich nach Bellinzona um fast eine halbe Stunde. Der andere ist der Ceneri-Basistunnel, 15 Kilometer lang und für den Regionalverkehr im Tessin weit wichtiger. Wenn er 2020 öffnet, erhält das S-Bahn-Netz Ticino-Lombardia einen Turbo im Herzen. Viertelstündlich fährt der «Tilo» dann von Lugano aus in 12 statt 23 Minuten nach Bellinzona und in 22 statt 55 Minuten nach Locarno. Die alte Zäsur zwischen Sopra- und Sottoceneri schmilzt dahin.

2020. Dem Tessin graut. Vor abends heimfahrenden Touristen, vor dem Tod der Valle Leventina, vor täglich über 200 Güterzügen. Jeder eine Blechlawine auf Schienen, bis zu 750 Meter lang und 4000 Tonnen schwer.

Hinter der Angst steckt ein halb fertiges Projekt. In den Neunzigerjahren hatte der Kanton die «gruppo di riflessione» um den Architekten Aurelio Galfetti eingesetzt, um zur Basisvariante des Bundes eine «variante ticinese» zu erarbeiten. Sie projektierte zwei Umfahrungstunnel um die Valle Riviera und Bellinzona, einen Kantonsbahnhof in der Magadinoebene und einen vor Lugano abzweigenden Ceneri-Basistunnel. Weil all dies fehlt, fahren die Züge von Biasca bis Camorino und südlich von Lugano auf der alten Strecke. Alptransit gilt im Tessin als Krüppel. Wie es weitergeht, steht in den Sternen.

Der kritische Planer

Stefano Wagner ist ein einflussreicher Planer im Kanton. Er leitet Testplanungen, Wettbewerbe und das Agglomerationsprogramm von Lugano. Wagner kennt das politische Spiel, die Zahlen und die Geschichte der neuen Eisenbahn-Alpentransversale.

Ist Alptransit ein verkrüppeltes Projekt?

Stefano Wagner: Das Ganze ist zumindest ungelöst. Ursprünglich ging es um einen Güterkorridor von der Nordsee zum Mittelmeer, von Rotterdam bis Genua. 30 Jahre und 30 Milliarden Franken später gibt es keine intakte Linie. Die Lötschbergachse ist zu steil für schwere Güterzüge, und die Gotthardachse hat riesige Fehlstellen im Norden und im Süden. Darum werden Güterzüge im Fünfminutentakt durch zwei Drittel des Kantons und die Städte Bellinzona, Lugano und Mendrisio donnern.

Warum ist die Gotthardachse nur teilweise gebaut?

Stefano Wagner: Die Netzlösung, also der Entscheid für zwei Achsen, ist das Resultat politischen Seilziehens und reduzierte die Mittel für die Gotthardachse. Dennoch trägt das Tessin eine Mitschuld. Die Italiener führen Güter weitläufig um die Agglomerationen und wollten die «gronda ovest», die westliche Dachrinne. Im Monte Ceneri hätte ein einspuriger, reiner Gütertunnel Richtung Varese geführt, wo es weder Seen noch komplizierte Berge gibt, dafür Terminals und den Flughafen Malpensa. Das Geld hätte sogar für die nördlichen Umfahrungstunnel gereicht. Doch man glaubte, Entscheide gegen Italien durchsetzen zu können. Dabei gibt es eine einfache Wahrheit: Während das Nordschweizer Städtenetz sein Umland beherrscht, funktioniert das Spiel Zentrum-Peripherie mit der lombardischen 9-Millionen-Metropole im Rücken völlig anders.

Warum hat man die teurere Linienführung gewählt?

Stefano Wagner: Weil man zwei Massstäbe vermischte. Die «gruppo di riflessione» wollte Probleme des regionalen Personenverkehrs auf dem europäischen Güterkorridor

lösen und bei der Fahrt durch das Siedlungsgebiet städtebauliche Projekte anstossen. Jahrelang beschäftigte uns der Traum einer neuen Stadt mit Kantonsbahnhof in der Magadinoebene. Das ist so irrsinnig, als baute man einen Zürcher Kantonsbahnhof in Oerlikon, nur weil sich dort ein paar Gleise kreuzen. Nun haben wir einen Abzweiger nach Locarno und zwei teure Viadukte, unter denen die Umfahrung Bellinzona und die «Stazione Ticino» möglich bleiben, aber nie realisiert werden.

Profitiert vom Ceneri-Basistunnel das gesamte Tessin?

Stefano Wagner: Sicher stärkt dieser das Tilo-Netz. Im Mendrisotto wiegen die Güterzüge die schnellere Verbindung in den Norden aber auf. Ausserdem leben im Sottoceneri zwei Drittel der Bevölkerung auf 14 Prozent des Kantonsgebiets, bei den Arbeitsplätzen und im Luganese ist die Konzentration noch stärker. Darum profitiert vor allem der Sopraceneri von der neuen Nähe zum Wirtschaftsmotor – allen voran Locarno, das vom Güterverkehr verschont bleibt. In Nachbargemeinden mit tiefen Steuern und Seesicht, wie Gordola und Tenero, wird derzeit Wohnraum für jene aus dem Boden gestampft, die sich Lugano nicht mehr leisten können. Immerhin passiert das nicht auf der grünen Wiese.

Der Tilo sorgt für Verdichtung in den Agglomerationen?

Stefano Wagner: Das ist die positive Seite. Er steht zugleich für ein dezentrales Siedlungsmodell. In der Veduggioebene entsteht eine neue Stadt in typisch schweizerischer Manier. Da wird parzelliert, jeder nimmt seinen Architek-

«Nach 30 Jahren und 30 Milliarden gibt es keine intakte Linie.»

Stefano Wagner

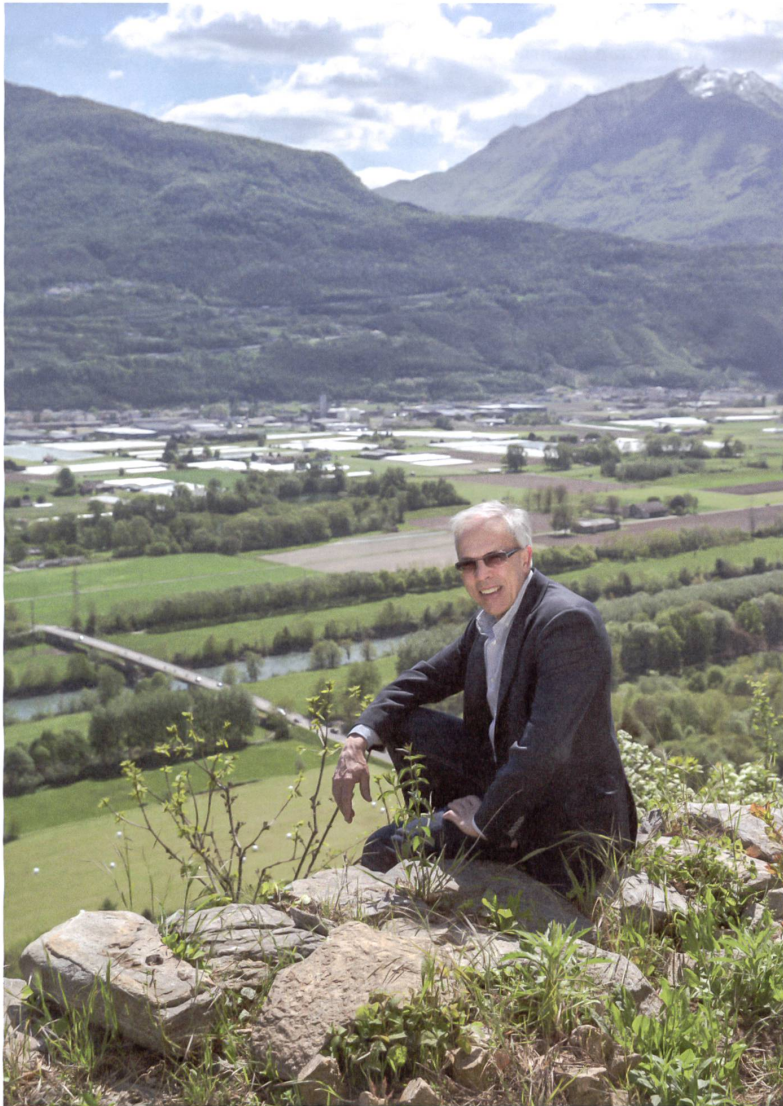
ten, und dann entsteht Chaos. Nun müssen wir nachrüsten, denn in der Realität der Planung kommen Infrastrukturen stets zu spät. Weil wir jahrelang über Architektenträume diskutierten, wurde der Agglomerationsverkehr vernachlässigt. Längst existiert auf dem Papier das Projekt «Tram-Treno», ein Hybrid wie die Zürcher Glattalbahn. Doch die Schmalspurbahn von Ponte Tresa über den Flughafen Lugano wird frühestens bis 2027 als Tram zum Bahnhof verlängert. Der zweite Ast von Cornaredo im Norden bis zum Gewerbegebiet Pian Scairolo im Süden dauert mindestens bis 2035. Das ist zu spät, denn nun hinkt der öffentliche Nahverkehr in den Agglomerationen dem Regionalverkehr hinterher.

Was ist das Problem im Agglomerationsverkehr?

Stefano Wagner: Vernünftige Mobilität gelingt nur, wenn auch die Feinverteilung schnell, bequem und zuverlässig ist. Aufgrund der Grösse und der Anzahl Arbeitsplätze ist das Luganese spielentscheidend. Doch nun sind die Entwicklungsgebiete entlang der Linie weiter als die Infrastruktur, und wir müssen über Buslinien mit hohen Kapazitäten nachdenken. Am Bahnhof Lugano sieht es ähnlich aus. Der Umbau mit Fachhochschule, Shopville, Busbahnhof und Unterführungen dauert bis 2025, trotzdem löst er wichtige städtebauliche Probleme nicht: Die Schlucht, die früher noch ausserhalb lag, zerschneidet weiterhin die Stadt, und im Süden bleibt ein Bahnübergang mit Schranken bestehen. Beides zeigt, wie hier das 21. auf das 19. Jahrhundert prallt. →

«Endlich gelingt es, die Magadinoebene als Freifläche zu sichern.»

Riccardo De Gottardi



Riccardo De Gottardi (59)

Der Direktor der Raum- und Mobilitätsentwicklung des Territorialdepartements des Kantons Tessin. Er studierte und doktorierte in Freiburg zu den Themen Volkswirtschaft, Verkehrsplanung und -ökonomie.

→ Ein unfertiger Güterkorridor für Europa, eine dezentrale Entwicklung in der Region, Infrastrukturlücken in der Agglomeration. Ist das Tessin unvorbereitet und zu langsam? In keinem Kanton gibt es mehr Autos pro Kopf und eine schlechtere Luft. Morgens und abends verstopfen 63 000 Grenzgänger das Mendrisiotto. Geschmacklose Bauten säumen die Kantonsstrasse von Bellinzona nach Locarno. Wie bringt man Schweizer und Ausländer in Züge und Busse? Wie fördert man Baukultur zur qualitätsvollen Innenentwicklung?

Auf in die Urbanität!

Riccardo De Gottardi kennt solche Fragen. Der Leiter der Tessiner Raum- und Mobilitätsentwicklung sitzt vor einer Zeichnung des Gottharddurchstichs und rasselt Prognosen für das Jahr 2030 herunter: 45 000 neue Einwohner, 17 Prozent mehr Autoverkehr, 93 Prozent mehr öffentlicher Verkehr.

Viele erwarten Kongresse, Pendler, Touristinnen und neue Zuzüger im Tessin.

Was erwarten Sie von Alptransit?

Riccardo De Gottardi: Einen Lötschbergeffekt wie in Visp wird es kaum geben. Anderthalb Stunden nach Zürich sind zum Pendeln zu lang, dazu kommt die kulturelle und die sprachliche Grenze. Alptransit bringt dennoch Chancen und hat – als Zündfunke für das S-Bahnnetz Tilo – den Kanton bereits verändert: 2005 kam der Halbstundentakt, 2008 die leichten Flirt-Züge, 2012 der kantonale Tarifverbund. Ab 2017 führt eine neue Linie via Varese zum Flughafen Malpensa. Seit 2004 haben sich die Passagiere im Tilo-Netz verdoppelt, und bis 2025 rechnen wir mit einer weiteren Verdoppelung. Dabei ist der Basistunnel am Gotthard, denn er halbiert die Fahrzeiten zwischen Lugano und Bellinzona oder Locarno. Parallel zum Regionalverkehr arbeiten wir an sechs Agglomerationsprogrammen mit Schwerpunkt ÖV und Langsamverkehr und verbesserten die Busnetze.

Wie steht es um den Autokanton Tessin?

Riccardo De Gottardi: Wir sind schon zufrieden, wenn wir das meiste Mobilitätswachstum mit dem öffentlichen Verkehr auffangen können. Deshalb ändert sich das Strassennetz nur punktuell, und wir setzen beim ruhenden Verkehr an. Pendler sitzen fast ausnahmslos allein im Auto und parken gratis beim Arbeitgeber. 2015 hat das Parlament deshalb zwei Millionen Franken gesprochen, um gemeinsame Fahrten zu fördern. Ausserdem hat es für Einrichtungen über fünfzig Parkplätze eine Gebühr von ein bis dreieinhalb Franken pro Platz und Tag eingeführt, die dem ÖV zukommt. Allerdings wurde das Referendum ergriffen, und im Juni entscheidet das Stimmvolk.

Raumplanung ist mehr als Verkehrsmanagement.

Was passiert entlang der S-Bahn-Linien?

Riccardo De Gottardi: Zurzeit werden ein Dutzend Bahnhöfe neu oder umgebaut. Parallel ermutigen wir die Gemeinden zu städtebaulichen Entwicklungen. Lugano und Mendrisio bauen Fachhochschulen direkt neben den Bahnhöfen. Castione mit einem grossen Industriegebiet nördlich von Bellinzona revidiert den Ortsplan. Im ganzen Kanton gibt es solche Chancen: Rund um die Bahnhöfe liegen 1500 Hektar Bauzonen, kaum die Hälfte davon ist bebaut. Hier könnten mehr als 100 000 neue Einwohner leben und Dienstleistungen ansiedeln. Natürlich ist das Theorie, doch um am richtigen Ort zu verdichten, passen wir bis 2018 unseren Richtplan an das 2013 revidierte Raumplanungsgesetz an.

Verdichten ist gut, steigert aber auch den Druck auf die Freiräume. Im Richtplan ist die Magadinoebene ein Park. Was passiert hier? →



- Planung im Tessin**
- |||| Alptransit-Basistunnel am Gotthard (2016) und am Ceneri (2020)
 - Alptransit Sopraceneri, offene Strecken (zurückgestellt)
 - |||| Alptransit Sopraceneri, Tunnel (zurückgestellt)
 - Alptransit Sottoceneri (zurückgestellt)
 - «Tilo» S-Bahnnetz Ticino-Lombardia
 - «Tram-Treno» Agglomerationsprogramm Lugano (2027)
 - «Tram-Treno» (nach 2035)
 - «Parco di Magadino» (regionale Gesamtplanung 2014)

Plan: Hochparterre
 Quellen: Richtplan Tessin 2009, Tilo-Fahrplan 2018, Agglomerationsprogramm Lugano 2016

→ **Riccardo De Gottardi:** Wichtig ist, was nicht passiert. Hier leben 4000 Pflanzen- und Tierarten, und das Ticino-Delta ist eine wertvolle Moorlandschaft. Die Idee einer Art Central Parc stammt aus den frühen Neunzigern. Endlich gelingt es nun, die Freiflächen für Landwirtschaft und Erholung zu sichern. Die Ausbreitung von Industrie- und Siedlungsgebiet ist gestoppt. Das ändert zunächst wenig: Der Flughafen bleibt, es gibt keine Auszonungen und keine Änderungen für Jäger und Fischer. Die Alptransit-Umfahrung von Bellinzona und die geplante Verknüpfung der Autobahnen A2 und A13 liegen ausserhalb des Perimeters und bleiben weiterhin möglich.

Wenn sich vorerst so wenig ändert, warum war der Weg zum «Parco di Magadino» dann so lang?

Riccardo De Gottardi: Der Parco ist Teil der ersten regionalen Gesamtplanung im Kanton. In seiner Grösse und seiner Nutzungsvielfalt ist er mit bisherigen Nutzungsplänen, die auf den Naturschutz fokussieren, nicht vergleichbar. Das Verfahren war darum für uns so neu wie aufwendig. Wir mussten mehr als ein Dutzend Gemeinden, den Flughafen und die Bahn, Naturschützer, Landwirte und Industrielle überzeugen. Seit 2009 definiert der Richtplan 2350 Hektar entlang des Ticino als Park. 2014 genehmigte das Parlament den Nutzungsplan und die Organisation einer Stiftung, die dieses Jahr ihre Arbeit beginnt.

Wie funktioniert diese Stiftung, und was sind ihre Ziele?

Riccardo De Gottardi: Sie soll bilden und beleben, schützen, aufwerten und auch Sponsoren suchen. Alle Interessensgruppen sind beteiligt, es gibt einen Direktor, ein Budget und einen Vierjahresplan. Der Bund unterstützt die laufenden Ausgaben, der Kanton und die Gemeinden teilen sich die Investitionen von sechs Millionen Franken bis 2019. Mit dem Geld werden Wege für Fussgänger, Reiter, Velos und Roller verbessert und ein Besucherzentrum für Ausstellungen und Führungen gebaut.

Das Bewusstsein für Baukultur fördern

Tilo als Kern einer vernünftigeren Mobilität, Verdichtung um die Bahnhöfe und gesicherte Freiräume. Währenddessen erlebt Bellinzona einen Bauboom. Das Land im Beamtenstädtchen ohne See ist günstiger als in der Touristenstadt Locarno und in der Bankenstadt Lugano. Während Letztere aus allen Nähten platzt, hat Bellinzona noch Freiräume und ist von Alptransit unmittelbar betroffen. Im April 2017 fusioniert die Stadt mit zwölf umliegenden Gemeinden. Doch wie sicher ist es, dass Gross-Bellinzona um die Bahnhöfe wächst? Wie ist es um den öffentlichen Raum bestellt? Was taugt das Gebaute?

Ludovica Molo beschäftigen solche Fragen. Sie ist Architektin und Direktorin des Architekturforums i2a – istituto internazionale di architettura.

Welche Bedeutung hat Alptransit für das Tessin?

Ludovica Molo: Das Projekt beschert der Region zwei Probleme: Alptransit müsste bis Mailand reichen, endet aber in Lugano und bringt dem Mendrisiotto nur Lärmschutzwände. Die Valle Leventina dagegen wurde untertunnelt. Weil Alptransit so teuer ist, stehen nun die Frequenzen der legendären Bergstrecke mit den Kehrtunneln und der Tilo-Linie zur Diskussion. Natürlich ist die Leventina strukturschwach, doch eine reduzierte Mobilität wäre das Ende für das Tessin. Die Chance: Der Ceneri-Basistunnel macht den Tilo zur Metro der «città Ticino». Davon profitiert vor allem Bellinzona.

Was geschieht zurzeit in Bellinzona?

Ludovica Molo: In den letzten fünf Jahren schossen Wohnblöcke wie Pilze aus dem Boden. Der Massstab ist suburban, und die öffentlichen Räume sind schwach. Keine Ah-

«Das Tessin muss konsequenter sein und richtig Stadt bauen.»

Ludovica Molo



Ludovica Molo (48)

Die Direktorin des Architekturforums i2a – istituto internazionale di architettura leitet das Architekturbüro studio we in Lugano, unterrichtet in Luzern und ist Mitglied in der Berner Stadtbildkommission.

nung, wie lang der Boom anhält. Unkoordiniert und mutlos wie die Entwicklung läuft, verpasst man Chancen. Bellinzona und Umgebung hätten sie: die SBB-Werkstätten <officine> beim Hauptbahnhof, die Papierfabrik in Giubiasco, das Industriegebiet Arbedo-Castione.

Wie kann Bellinzona die Möglichkeiten nutzen?

Ludovica Molo: Der Kanton muss konsequenter sein: richtig Stadt bauen und die Freiräume dazwischen schützen. Wie der <Parco di Magadino> zeigt, greift der Schutz allmählich, doch für die Verdichtung fehlen Ideen. Endlich sitzen professionelle Planer in der Kantonsverwaltung, und der Richtplan gibt Richtlinien zur Verdichtung vor. Doch wie Qualität sichern? Dafür brauchen wir starke Bauämter in den Gemeinden. Heute setzen sie den Investoren kaum Schranken, und diese sind zu wenig kultiviert, um von sich aus auf gute Architektur zu setzen. Auf beiden Seiten fehlt das Bewusstsein, dass Bauen eine öffentliche Angelegenheit ist und wer baut, auch etwas zurückgeben muss. Es ist das alte Lied von Erdgeschossnutzungen, öffentlichem Raum und Baukultur.

Was sollen engagierte Gemeinden konkret tun?

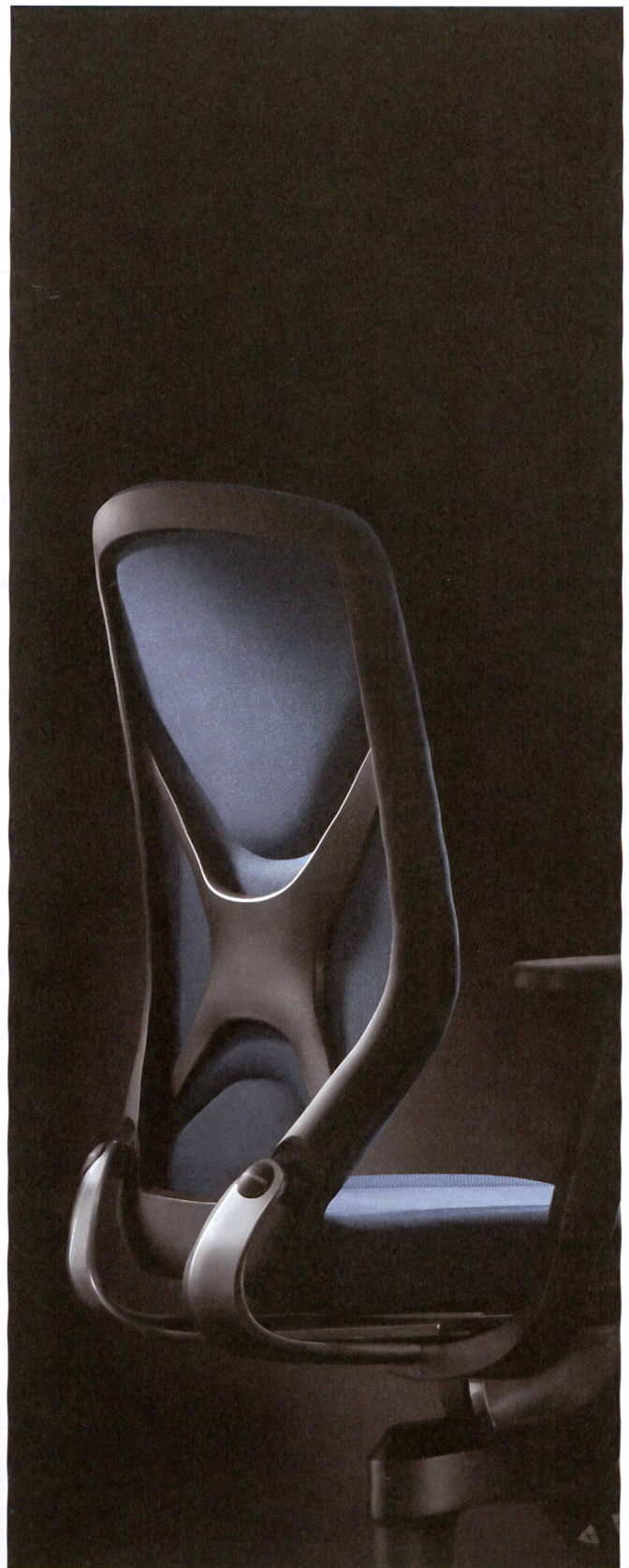
Ludovica Molo: Wir brauchen mehr Gestaltungspläne, Testplanungen und Wettbewerbe, ausserdem systematische Anreize wie Mehrausnutzung oder schnellere Prozesse, wenn gewisse Standards erfüllt werden. Denkbar wären auch Börsen für Bauzonen und Ausnutzungsanteile. Der Kanton muss Vorschläge und Vorgaben machen, denn kleine Gemeinden sind rasch überfordert, und es gibt kaum Projektentwickler oder Wohnbaugenossenschaften, die Neues wagen. Die in Bellinzona geplante Fusion ist darum essenziell. Nur gemeinsam lassen sich vernünftige Ideen entwickeln, und Gross-Bellinzona braucht ein urbanes Projekt. Schliesslich beginnt die Verdichtung im Kopf der Leute. Damit sie gelingt, müssen wir Vorbilder schaffen.

Welche Rolle spielen die Architektinnen und Architekten?

Ludovica Molo: Eine viel zu kleine. Leider fehlt uns eine Debattierkultur. Die <Tessiner Schule> hat uns eine schwere Erbschaft hinterlassen, und bei Fachveranstaltungen kommen nur wenige Architekten. Das i2a will darum den Diskurs zwischen Planern, Behörden und der Zivilgesellschaft fördern. Die vielen Besucher aus weiten Kreisen zeigen, wie sehr die Fragen des Territoriums drängen. Zaghaft erkennt nun auch die Fachwelt, dass man diese nicht in einem autonomen Fachdiskurs lösen kann. Unsere Generation muss Brücken bauen. Tendenza-Altmeister wie Luigi Snozzi haben gezeigt, wie man Planung und Architektur gemeinsam denkt und mit der Gesellschaft Allianzen schmiedet.

Die Tessiner Utopie

2050. Ein dichtes Netz von Zügen, Trams und Bussen erschliesst die <città Ticino>, dazwischen fahren Autos von selbst. Die Leventina ist ein Homeworking-Hotspot. Locarno ist für Kongresse international beliebt. Die Valle Maggia zeigt dem Alpenraum, wie zukunftsfähiger Tourismus funktioniert. Bellinzona macht Medizinalforschung auf Spitzenniveau. Im Magadinopark tummeln sich Familien zwischen Bio-Precision-Farmen für die Region. In Lugano zeichnet ein neuer Bankenboom eine Skyline. Im Mendrisiotto produziert eine saubere Industrie. Die Menschen arbeiten und leben dichter und kollektiver, in robusten und schönen Bauten, umgeben von öffentlichen Räumen, die diesen Namen verdienen. Die Grenzen zum Koloss Mailand sind durchlässiger denn je, und die gut ausgebildeten Tessiner haben keine Angst vor Grenzgängen. Und was bringt die Realität? ●



Mit dem **IN** definiert Wilkhahn das Sitzen neu. Schon wieder. Die patentierte 3-D-Kinematik Trimensionen® sorgt für ein noch nie dagewesenes Komforterlebnis. Sie sitzen tatsächlich «in» und nicht nur «auf» dem Stuhl. IN ist Liebe auf den ersten Sitz.

Wilkhahn