

# Erhaltet die Magadinoebene! : der BSA Tessin unterstutzt den Ausbau der bestehenden Hauptstrasse zur Schnellstrasse Bellinzona-Locarno

Autor(en): **Magginetti, Renato**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **97 (2010)**

Heft 6: **et cetera Mahendra Raj**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-144786>

## **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.

und Privatpersonen, der den Bodenverbrauch fördert statt eindämmt.

Was also können Massnahmen für eine vernünftige Siedlungs- und Landschaftsentwicklung sein? Die Haltung der Ausstellungsmacher korrespondiert mit dem zeitgemässen raumplanerischen Konsens, der die Zersiedelung mässigen will, ohne radikal vorzugehen. Industriebrachen in den Städten sollen umgenutzt, in urbanen Räumen soll ebenso wie in der Agglomeration verdichtet gebaut und eine Siedlungsentwicklung nach innen gefördert werden. Regionale Planungen müssen gegenüber kommunalen mehr Gewicht erhalten und die vielenorts zu grossen Baulandreserven redimensioniert werden. In diesen Punkten sind sich viele Fachleute einig. Offen ist, wie weit die Bevölkerung ihre Ansichten teilt, die Zersiedelung als solche wahrnimmt und überhaupt als störend empfindet. Auf diese Fragen kann die Ausstellung, die im Herbst von Aarau nach Bern und später durch die Schweiz weiterreisen wird, vielleicht Antworten liefern.

Anna Schindler

Stadt vor Augen – Landschaft im Kopf. Eine Ausstellung über die Verwandlung der Schweiz. Bis 24. Oktober 2010, Naturama Aarau, jeweils Dienstag bis Sonntag 10 bis 17 Uhr.



Bild: Jung Späthiger

Blick in die Ausstellung «Stadt vor Augen – Landschaft im Kopf»

## Erhaltet die Magadinoebene!

**Der BSA Tessin unterstützt den Ausbau der bestehenden Hauptstrasse zur Schnellstrasse Bellinzona–Locarno**

Mit Interesse und grosser Besorgnis hat die Tessiner Sektion des BSA die Abstimmung und die Debatte um die Schnellstrassenverbindung Bellinzona–Locarno verfolgt. Nach dem Ausgang der Abstimmung haben wir den Willen der kantonalen Behörden begrüsst, die Diskussion mit allen Beteiligten wieder aufzunehmen, die sich im demokratischen Meinungsfindungsprozess gegenüber gestanden sind. In diesem Sinn erachtet der BSA Tessin die Gründung eines politischen Komitees als unumgänglich und hat die ersten Entscheidungen dieses Gremiums begrüsst, das heisst den Willen, die Magadinoebene nicht zu beeinträchtigen. Als Grenze für die Bebauung wird dabei die bestehende Eisenbahnlinie angenommen. Diese darf nicht überschritten werden. Die bestehende Brücke über die Magadinoebene, genannt «Ponte dello Stradonino», soll erhalten bleiben. Dazu werden vier Streckenführungen oder «Korridore» evaluiert, von denen zwei am Fuss der Berge verlaufen und eine das Trasse der bestehenden Kantonsstrasse aufnimmt.

Die spätere Entscheidung des politischen Komitees und der kantonalen Behörden, ein einziges Planungskonsortium mit der Ausarbeitung der verschiedenen Varianten und ihrer Evaluation zu betrauen, können wir jedoch nicht nachvollziehen. Wir haben unsere Meinung am 25. September 2008 in einem Brief an den Regierungsrat Marco Borradori im Namen der Berufsverbände FUS, SIA und BSA kundgetan. Leider stiessen unsere Besorgnis und unsere Vorschläge bei den kantonalen Behörden auf kein Gehör. Deshalb hat der BSA Tessin beschlossen, einen eigenen konstruktiven Beitrag zu leisten. Wir haben uns entschieden, in der Gruppe «Piano di Magadino, Bellinzona, Locarno» mitzuwirken, welche sich in Zusammenarbeit mit der ATA-SI (dem Verein für Verkehr und Umwelt der italienischen Schweiz)

bereits mit dem Thema der «Schnellstrasse» beschäftigt, und unsere praktische Erfahrung als Architekten und Planer in diese Forschungsarbeit einzubringen. So haben wir mehrere Monate lang mit einem gemeinsamen Ziel eng zusammengearbeitet und sind heute stolz darauf, das gemeinsame «Projekt des BSA und der ATA für eine Schnellstrasse Bellinzona–Locarno» präsentieren zu können.

### Die Strasse durch die Ebene

Die Magadinoebene ist die grösste zusammenhängende Ebene des Kantons Tessin. Ihre spezifischen geografischen, klimatischen und landschaftlichen Eigenheiten stellen ein wertvolles Kulturgut für die ganze insubrische Region dar. Seit den sechziger Jahren hat die Ebene verschiedene unzusammenhängende und widersprüchliche Entwicklungen erlebt, die der Umweltqualität mehr geschadet als genützt haben. Wir sind überzeugt, dass es unsere Pflicht ist, dieses Kulturgut möglichst klug zu nutzen, um den Wert der Landschaft und der darin erhaltenen Spuren der Geschichte zu bewahren. Die grossen Infrastrukturprojekte stellen dabei die einzigen und vielleicht die letzten Möglichkeiten dar, die uns bleiben, um Orte wieder aufzuwerten, die in der jüngeren Vergangenheit schwer beeinträchtigt worden sind. Wir sind deshalb entschlossen zu beweisen, dass es mit der Instandstellung der bestehenden Strasse möglich ist, ein hochwertiges landschaftsarchitektonisches und städtebauliches Projekt zu realisieren, mit dem sich nicht nur die Mobilität verbessern lässt, sondern auch die Lebensqualität in der Magadinoebene in ihren wichtigsten Komponenten: Leben, Arbeiten, Mobilität und Erholung.

Wir schlagen deshalb vor, die bestehende Strasse auszubauen, um das Verkehrsproblem zu lösen und eine sparsame Nutzung von Landschaft und Ressourcen sicherzustellen, vor allem aber, um eine Landschaft, die ohne übergeordnete Ideen und Visionen, ohne Planungskultur verwandelt wurde, wieder aufzuwerten. Eine Landschaft neu zu gestalten heisst ihre prägenden Charakteristika zu analysieren, hierarchisch zu ordnen und strate-



«La Strada del Piano», Projekt für eine Schnellstrassenverbindung A2-A13, Bellinzona-Locarno. – Bild: FAS Ticino/ATA Associazione Traffico Ambiente

gisch neu zu bewerten. Die Magadinoebene ist ein Naturraum, der im Norden und im Süden von Bergen begrenzt wird. Durch die Ebene zieht sich von Osten nach Westen der kanalisierte Fluss Ticino. Die Eisenbahnlinie bildet im Norden die Grenze des Naturparks «Parco del Piano del Magadino», dessen natürliche und landwirtschaftliche Eigenheiten als Erholungsraum geschätzt und bewahrt werden. Ebenso wichtig ist der Flussraum, der sich als «Parco Fluviale» vom See bis mindestens nach Biasca erstrecken sollte. Klar begrenzt das Trasse der Eisenbahn weiter eine südlich, am Fusse der Berge gelegene, weite Fläche, die sich von Osten nach Westen erstreckt. In diesem Teil

der Ebene ist die Präsenz verschiedener historischer Dorfkerne entlang des Gebirgssufes noch stark spürbar, die vor allem auf den Schwemmkegeln der verschiedenen Bergbäche entstanden sind.

Im Lauf der Zeit haben diese Dörfer ihre Siedlungsgebiete in Richtung der Eisenbahnlinie ausgedehnt. Sie sind ausgefranst und haben mit dem Bau grosser Industrie- und Einkaufskomplexe und der dazugehörigen Erschliessung in der Ebene, zwischen einem Dorf und dem andern, einen grossen Teil ihrer kompakten Erscheinung und ihrer Identität verloren.

Die Werte und die Regeln, welche diese Dorfkerne einst strukturierten und bestimmten, müs-

sen wieder an Bedeutung gewinnen. Die Ortschaften brauchen erneut klare Grenzen, innerhalb derer sie wachsen und sich verdichten können.

Unsere Vorfahren hatten gelernt, ihre Häuser dort zu bauen, wo das Land nicht anders genutzt werden konnte: weder als Weide, noch als Wiese, weder als Acker noch als Wald. Sie beherrschten die Kunst, die Häuser rund um Begegnungsräume (sehr schöne strategische, stimmige Orte) zu gruppieren, eines nahe zum andern zu bauen, um sich vor der Kälte der Winter und vor der Hitze der Sommer zu schützen und um dazwischen Raum zu schaffen: öffentliche ebenso wie private, intime Räume, mit denen sie sich identifizieren,

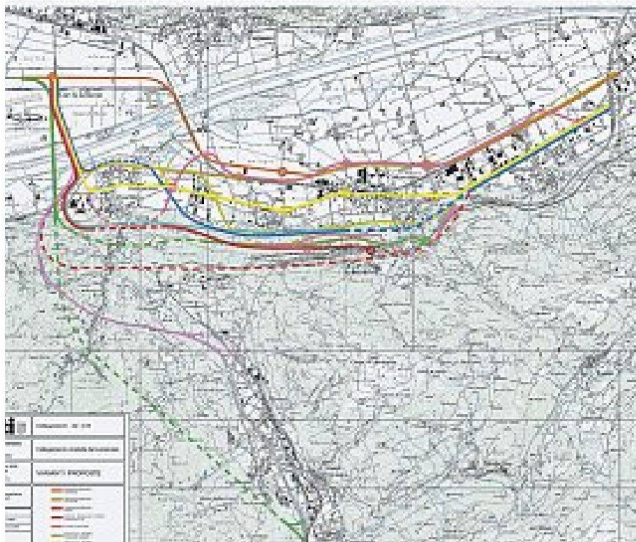
# sitzen.

**sedorama**

Stühle | Tische | Objektmöbel  
www.sedorama.ch



Bilder: FAS Ticino/ATA



- Dipartimento del territorio Variante 95
- Dipartimento del territorio Variante 98
- Dipartimento del territorio Galleria
- Caramma – De Giovanetti (12.2002)
- Anastasi – Panoramica
- Giacomazzi F. (09.2007) Panoramica intelligente
- Giacomazzi F. (09.2007) Spina dorsale con by-pass
- Bacchetta Cattori (12.2007) Tracciato Nord
- Bacchetta Cattori (12.2007) Tracciato Sud
- Nater P. (12.2007) Galleria Rivera – Quartino
- Wandeler H. (12.2007) Variante EEE
- WWF – Ass. Piano di Magadino (02.2005) Pedemontana 1
- WWF – Ass. Piano di Magadino (02.2005) Pedemontana 2
- Guidotti / Snozzi

Evaluierte Streckenvarianten 2008

in denen sie kommunizieren konnten. Ein sparsamer Umgang mit Boden und Ressourcen war eine lebensnotwendige Pflicht. Sie sollte noch heute zentral sein. Deshalb ist es so wichtig, die Grenzen der Ortschaften zu definieren: damit sie sich vom Fuss der Berge bis zur Eisenbahnlinie erstrecken können, damit die Verbindung zwischen den Hügeln und der Ebene bestehen bleibt.

Der Bahnhof wird jeweils zum «Tor des Parks der Magadinoebene» ebenso wie zum «Tor zur Stadt». So entstehen neue Beziehungen und Verbindungen, Fussgängerachsen zwischen dem Bahnhof und den alten Dorfkernen, um die herum sich ein neues, dichtes städtisches Siedlungsgewebe bildet. Es müssen Häuser gebaut werden, die dem öffentlichen Raum Halt zu geben vermögen; die Strassen und Plätze dagegen gehören fortan den Fussgängern, den spielenden Kindern und den Jugendlichen – und dazu müssen wir die zur Zeit herrschenden obsoleten Bauvorschriften überwinden. Vorbildhaft ist da das Beispiel der Gemeinde Monte Carasso, deren Planung seit 30 Jahren erfolgreich besteht.

#### Aufwertung des Langsamverkehrs

Zwischen einem Dorf und dem andern gibt es trotz den zahlreichen Industriehallen, Einkaufstempeln und den Verkehrsverbindungen noch immer viel freien Grünraum. Vor allem aber sind diese Zwischenzonen von Wasserläufen durchzogen, von künstlichen Kanälen, welche die Bäche am Fuss der Hügel – dem einstigen Seeufer – verbinden und in den Fluss leiten. Diese Wasserläufe müssen wieder aufgewertet werden mit flankierenden Grünräumen und Alleen, die mit grossen Bäumen bestückt werden, Eichen, Pappeln oder Eschen. Sie sollen die wichtigen pflanzlichen

Korridore zwischen den Hängen und dem Fluss Ticino kennzeichnen.

Diese Lektüre der Topografie und der Morphologie und vor allem der Vorschlag zur strukturellen Wiederaufwertung der alten Ortschaften sowie der Freiräume dazwischen stellt den entscheidenden Schlüssel zum Verständnis der einzigartigen Landschaft der Magadinoebene dar. Damit wird die Begründung zum Ausbau der bestehenden Strasse plausibel. Sie soll in eine schnelle Verbindung zwischen dem Autobahnanschluss Bellinzona-Süd und dem Tunnel «Mappo-Moretina» verwandelt werden. Geplant ist eine Strasse, die bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 80 km/h einen steten Verkehrsfluss ohne Unterbrechungen erlaubt. Bei den Durchfahrten der Ortschaften Sant'Antonino, Cadenazzo, Contone und Quartino-Cadepezzo wird die Strasse doppelt geführt. Die beiden zentralen, schnellen Fahrspuren verschwinden in einem unterirdischen Tunnel, der das jeweilige Dorf unterquert. Die beiden seitlichen Fahrbahnen, die langsameren Geschwindigkeiten vorbehalten sind, bleiben an der Erdoberfläche und queren die Dörfer als Lokalstrassen. Diese Lösung garantiert den Erhalt der Dörfer, vom Fuss der Berge bis zur Eisenbahnlinie und zum Naturpark und gewährleistet, dass nur der lokale Binnenverkehr in und durch die Ortschaften fließt.

Eine Ausnahme stellt Cadenazzo dar. Hier kommen in der Nähe des Bahnhofs die Bahnlinie und die kantonale Strasse zusammen. Die Schnellstrasse fällt mit der Grenze des Dorfs zur Magadinoebene zusammen.

In Quartino schlagen wir eine neue Ausfahrt vor: auf der anderen Seite des Bahntrassees, wo es möglich ist, eine Überführung zu bauen, um die

Beeinträchtigung des bewohnten Teils von Quartino durch den Verkehr zu mindern. An dieser neuralgischen Stelle verzweigen sich die Verbindungen, einerseits nach Locarno/Ascona, andererseits in den Gambarogno und weiter nach Italien auf der andern Seite des Sees.

In diesem Kontext nimmt der öffentliche Verkehr, im Besonderen die Eisenbahn, eine zentrale Rolle ein. Die Bahnstationen werden – den Haltestellen einer Metro vergleichbar – zu strategischen Schlüsselstellen gegenüber den Ortschaften sowie den Industrie-, Gewerbe- und Einkaufsgebieten.

Ein Netz von Fahrradwegen verbindet die Dörfer. Es baut auf der antiken Strassenverbindung am Fuss der Hügel und auf existierenden kleineren Querstrassen auf. Im Kern der Magadinoebene dienen Fahrradwege dagegen in erster Linie touristischen Zwecken und zum Besuch des Parks. Diese beiden unterschiedlichen Wegnetze überlagern sich in den bestehenden Siedlungen, die schon ihrer Lage wegen Ebene und Berge verbinden.

Der Langsamverkehr erfährt in unserem Projekt eine Aufwertung. Jedes Dorf wird mit einem Netz an Wegen und Verbindungen erschlossen, das ein Vorwärtskommen zu Fuss oder mit dem Fahrrad ungefährlich und angenehm macht. In jedem Dorf wird der Bahnhof die künftige Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs werden, von der aus die städtischen Zentren leicht und rasch erreicht werden können.

Renato Maggini

Übersetzung: Anna Schindler  
testo originale: www.wbw.ch

Der Erstabdruck der Bilder erfolgte in: archi 2/2010,  
La strada del Piano