

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 105 (2018)  
**Heft:** 5: Tessin : Infrastruktur, Territorium, Architektur

**Artikel:** Es braucht das Engagement aller  
**Autor:** Arnaboldi, Michele / Durisch, Ivo / Gottardi, Riccardo de  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-823500>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 13.02.2026

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







# Es braucht das Engagement aller

## Raumplanung im Tessin

**Die neue S-Bahn im Tessin verspricht ein Zusammenwachsen der Städte zur *Città Ticino*. Der neue Richtplan und mehrere Agglomerationsprogramme fördern ÖV und Langsamverkehr sowie Landschaftsparks. Doch warum sind Wettbewerbe im Tessin immer noch die Ausnahme?**

Michele Arnaboldi, Ivo Durisch, Riccardo De Gottardi und Ludovica Molo im Gespräch mit Tibor Joanelly und Daniel Kurz

**wbw** 2016 wurde der Gotthard-Basistunnel eröffnet, 2021 folgt der Ceneri-Basistunnel: Lugano und Bellinzona sind dann noch 12 Minuten Fahrzeit entfernt, Lugano und Locarno 30 Minuten, und seit Anfang 2018 ist die neue S-Bahnstrecke Mendrisio–Varese im Betrieb, die den Pendlerverkehr der Grenzgänger aufnehmen soll: Das Tessin erhält eine völlig neue Bahninfrastruktur, welche die regionalen Gleichgewichte revolutionieren könnte. Entsteht jetzt die vielzitierte *Città Ticino*?

**Riccardo De Gottardi** Wir werden im Tessin gewissermassen eine *Metropolitana* haben, eine komfortable U-Bahn – wie in Mailand zwischen Piazza Duomo und Stazione Centrale. Die Transportinfrastruktur schafft freilich nur eine Voraussetzung für regionale Gewichtsverlagerungen. Ins Spiel kommen auch andere Faktoren: die bestehenden Standortpotenziale der einzelnen Regionen und das Verhalten der Akteure im Raum. Besonders hoch ist das Potenzial im Dreieck Lugano-Varese-Como.

**wbw** Wie schafft man es, dass dabei eine *Città Ticino* entsteht, und nicht nur ein *Agglomerato insubrico*?

**De Gottardi** Der Kanton favorisiert in seiner Pla-

nung die Verdichtung nach innen, zu den Zentren hin. Auch die S-Bahn wird dafür sorgen, dass sich die *Città Ticino* eher kompakt entwickelt, ausgehend von den Bahnhöfen. Zusammen mit den neuen Strecken sind die Bahnhöfe in Bellinzona und Lugano tiefgreifend erneuert worden, und in Minusio, Stabio, San Antonino und Mendrisio San Martino werden neue Stationen gebaut.

**Ivo Durisch** Die *Città Ticino* ist nicht radial organisiert wie eine traditionelle Stadt, sondern linear und verästelt. Darum kann man nicht wirklich von einer Metro sprechen, die ein Zentrum mit der Peripherie verbindet. Wir haben fünf Städte im Tessin – Chiasso wurde bis jetzt noch nicht erwähnt – und jede einzelne muss die zentripetale Entwicklung fördern. Die Bahnhöfe haben diesen Effekt bisher nicht gehabt. Sie bleiben peripher, bis jetzt haben nur die Hochschulen dort ihre Bauprojekte (siehe S. 30).

**De Gottardi** Klar, einige Dinge sind noch nicht wie in Zürich. Aber dort gibt es die S-Bahn seit fast dreissig Jahren, wir stehen am Anfang.

**Michele Arnaboldi** In unseren Tälern wird man vom Fortschritt noch nicht profitieren.

**De Gottardi** Ein Stückweit schon! Mit den neuen schnellen Verbindungen Bellinzona-Lugano-Locarno profitieren auch die Täler. 2021 wird zudem das ganze Bussystem stark ausgebaut, man kann sogar sagen: revolutioniert. Ein erster Schritt wurde schon 2016

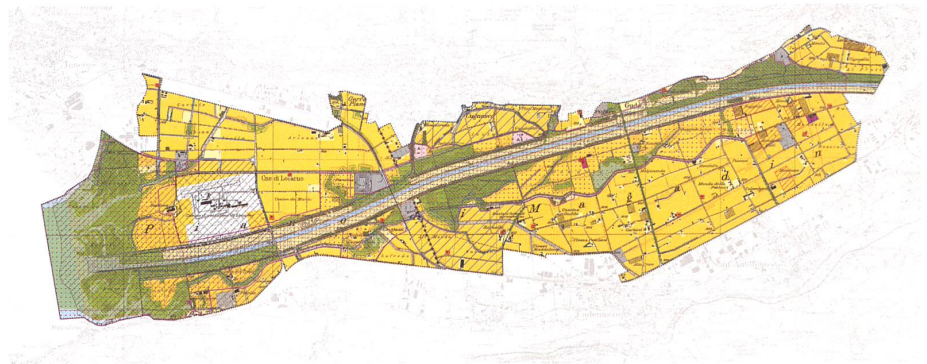
**Die S-Bahn wird dafür sorgen, dass sich die *Città Ticino* eher kompakt entwickelt, ausgehend von den Bahnhöfen.** Riccardo De Gottardi

im Mendrisiotto und 2014 in der Agglomeration Bellinzona gemacht. Gleichzeitig laden wir die Gemeinden ein, ihre Planungen zu aktualisieren.

**wbw** Das führt uns zur Frage der Verdichtung: Der Kanton revidiert soeben seinen Richtplan im Hinblick auf das neue Raumplanungsgesetz. Sind Auszonungen – und Verdichtungen – darin ein Thema?

**De Gottardi** Aufgrund der Berechnungen des Bundes müssen im Tessin insgesamt keine Auszonungen vorgenommen werden. In bestimmten Gemeinden können aber Umzonungen oder sogar Auszonungen nötig werden. Daran arbeiten wir im Moment. Die Gemeinden müssen jetzt ein Konzept zu ihren Wachstumsaussichten vorlegen, das den Baulandbedarf aufzeigt und eine Strategie zur Mobilisierung ihrer bestehenden Reserven beinhaltet.

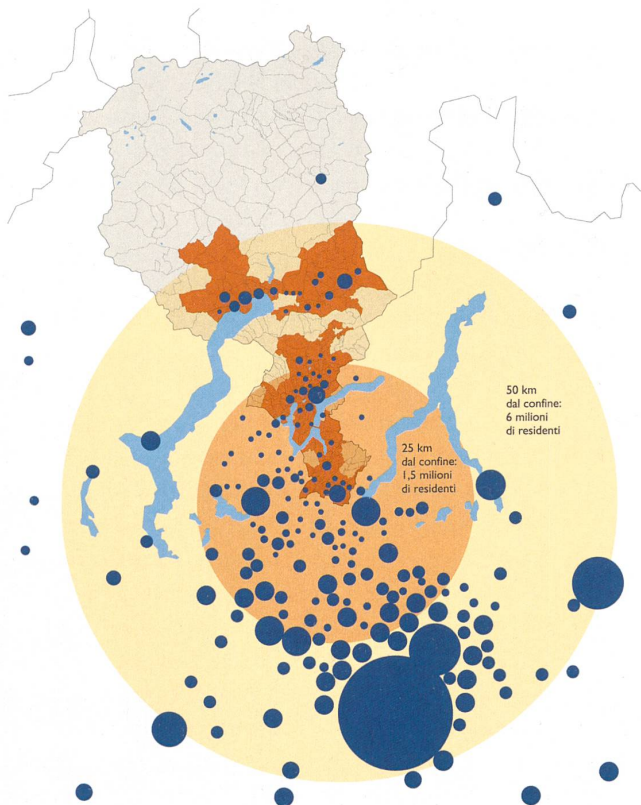




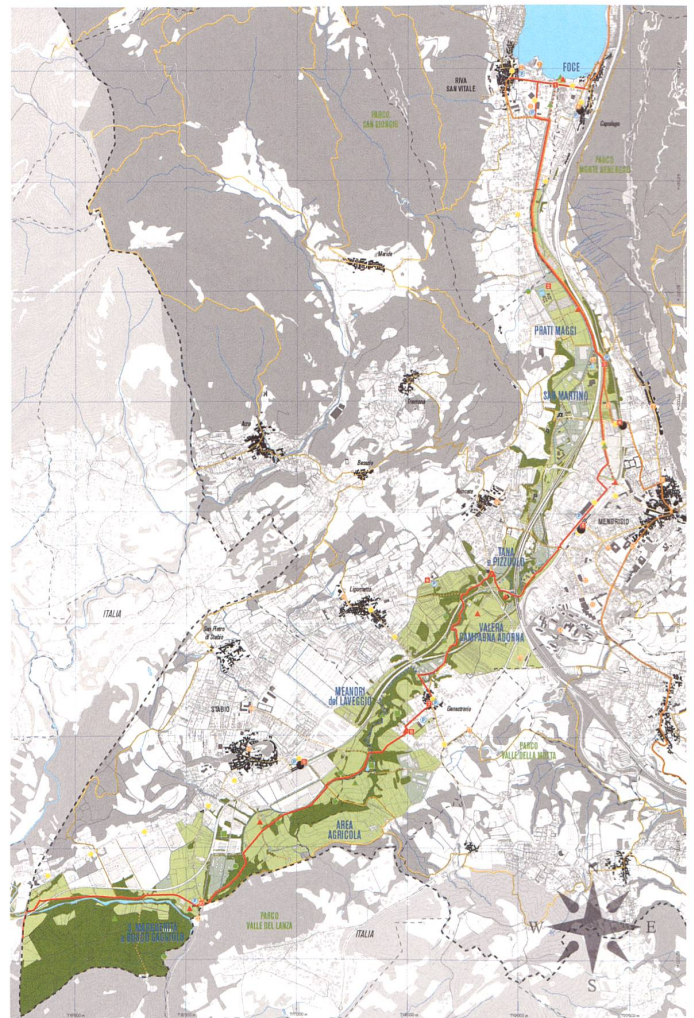
Die zentralen Bereiche der Magadinoebene zwischen Camorino und Tenero wurden 2014 durch einen kantonalen Nutzungsplan (PUC) als Landschaftspark ausgeschieden. Der unbebaute Freiraum soll erhalten werden.

Feuchtgebiet von nationaler Bedeutung  
Fruchtfolgeflächen, Landwirtschaft

Ab 2020 wird das Tessin durch ein zusammenhängendes S-Bahn-Netz erschlossen.



Das Tessin liegt an der Peripherie eines Grossraums mit über sechs Millionen Einwohnern – es ist zugleich Arbeitsort für zahlreiche Grenzgänger.



Der Parco del Laveggio als Agglomerationspark im Mendrisiotto



**Ludovica Molo** Hier wäre eine Bauzonen-Börse interessant. So könnte man an zentralen Lagen wirklich verdichten und zugleich in der Peripherie die Landschaft entlasten.

**Arnaboldi** Als Alternative zu kostspieligen Auszonungen arbeitet der Kanton Graubünden mit dem Instrument der Reservezone. Das ist ein interessanter Ansatz.

**Durisch** Das Problem liegt im grenzenlosen Wachstum und im enormen Druck auf die knappen und immer mehr verbauten Talböden. Dieses Wachstum stellt auch der neue Richtplan nicht in Frage. Darum haben wir eine kantonale Initiative lanciert, die das Kulturland wirksam schützen will.

**wbw** Enthält der neue Richtplan konkrete Vorstellungen, wie das Wachstum in einer zentral gelegenen Stadt wie zum Beispiel Mendrisio räumlich organisiert werden soll?

**De Gottardi** Hier sind die regionalen Agglomerationsprogramme wichtig – da haben wir zusammen mit den Gemeinden auf regionaler Ebene mitgemacht. Sie helfen, eine koordinierte Siedlungs- und Verkehrspolitik zu entwickeln und gemeindeübergreifende Projekte erfolgreich zu starten.

**Arnaboldi** Es geht vor allem um die öffentlichen Räume, die Wegnetze in den Ortschaften. Die müssen wir in ihrer Qualität stärken. Heute glaubt nie-

**Wenn wir die Elemente der Landschaft stärken, können wir auch der Entwicklung des Siedlungsraums eine Struktur geben.** Michele Arnaboldi

mand mehr, dass quantitative Verdichtung alleine Identität schafft. Im Tessin haben wir zudem eine sehr stark prägende Landschaft, die unser Territorium strukturiert. Wenn wir die Elemente der Landschaft stärken, können wir auch der Entwicklung des Siedlungsraums eine Struktur geben. Damit meine ich vor allem auch die Landschaft der Infrastrukturen: Flüsse, Wege, Grünzonen, Landwirtschaft und so weiter.

**wbw** Das Tessin ist ein Grenzkanton. Wie wirkt sich das auf die Planung aus?

**Durisch** Die Landesgrenze ist eine allgegenwärtige Realität im Tessin. Aber wir haben grosse Mühe, etwa im Agglomerationsprogramm über die Grenze hinweg zu denken. Im Bereich des ÖV fehlen auch die rechtlichen Instrumente. Die Pläne bleiben so Stückwerk.

**wbw** Gibt es denn offizielle Koordinationsgremien über die Grenze hinweg?

**De Gottardi** Das ist eine lange Geschichte – es sind zwei Welten! Wir führen seit Jahren Gespräche mit der Region Lombardei, doch in Italien sind die Strukturen ganz anders; die Provinzen Como oder Varese haben kaum eigene Kompetenzen. Man muss sich an die Region Lombardei in Mailand wenden, dort wird man nicht selten an Rom verwiesen...

**Molo** Das ist eine andere Situation als in Basel oder Genf. Der Motor, die Grossstadt – ein enormer Ballungsraum – liegt ausserhalb. Das macht die Planung im Tessin so schwierig.

**De Gottardi** Im Umkreis von 25 Kilometern leben anderthalb Millionen Menschen, im Umkreis von 50 Kilometern sechs Millionen. Das erzeugt Druck.

**Im Umkreis von 25 Kilometern leben anderthalb Millionen Menschen, im Umkreis von 50 Kilometern sechs Millionen. Das erzeugt Druck.** Riccardo De Gottardi

Aber es gibt auch eine Abschottungstendenz im Tessin: Die Initiative *Prima i nostri* für einen Inländer-vorrang am Arbeitsmarkt macht deutlich, dass das Bild einer gemeinsamen Region auch bei uns abgelehnt wird.

**wbw** Haben die Schwierigkeiten damit zu tun, dass man sich als Peripherie dieser Grossstadt behaupten muss?

**Molo** Von der übrigen Schweiz trennen uns die Alpen, und vor uns liegt eine riesige Grossstadt – die von Genua bis Venedig reicht. In unseren Nachbarprovinzen wird vor allem gewohnt, während die Arbeitsplätze in Mailand liegen – oder eben im Tessin. Die Löhne und Arbeitsbedingungen sind extrem verschieden, daher die enormen Pendlerströme über die Grenze.

**wbw** Und was ist für Sie das positive Bild? Wohin will sich das Tessin selber entwickeln?

**Durisch** Statt ausländische Arbeitnehmer zu diskriminieren, ist es besser, unsere Bürger zu schützen, indem wir das Wachstum bei uns einschränken und Landschaft und Kulturland erhalten. Man muss wissen: Im Tessin haben wir seit jeher unser bestes Land an Auswärtige verkauft. Zuerst an die Deutschen und Deutschschweizer, dann an internationale Industriefirmen, die von billigen Grenzgängern und günstigen Steuern profitieren. Allmählich erwacht das Bewusstsein, dass der Boden nicht vermehrbar ist. Das versteht ein rechter Wähler genauso wie ein linker. Das ist der Sinn des *Parco del Laveggio* im

Raum Mendrisio, den der Verein *Cittadini per il territorio* vorgeschlagen hat. Es geht uns darum, die Reste an schöner Landschaft unter Schutz zu stellen – auch wenn das längst keine ideale Landschaft mehr ist: Das Tal des Laveggio ist von Industriezonen und Verkehrsinfrastrukturen durchzogen. Die Initiative stammt übrigens aus einer breiten Bürgerbewegung, nicht von Architekten. Immerhin ist unsere Idee jetzt in den kantonalen Richtplan und ins Agglomerationsprogramm Mendrisiotto aufgenommen worden. Und es gibt bereits Teilprojekte: Riva San Vitale erar-

**Allmählich erwacht das Bewusstsein, dass der Boden nicht vermehrbar ist. Das versteht ein rechter Wähler genauso wie ein linker.** Ivo Durisch

beitet ein Renaturierungsprojekt am Fluss, und der Kanton hat einen Teil des Freiraums unter Schutz gestellt.

**Molo** Ein grünes Band mitten in der Agglomeration – das ist ein sehr starkes Bild! Darum eignet sich der *Parco del Laveggio* so ausgesprochen als Modell.

**wbw** Ein zweiter wichtiger Agglomerationspark im Tessin ist in der Magadinoebene geplant. Dort kommen viele Aspekte der Planung zusammen: die Schliessung der Autobahnlücke A13 zwischen Camorino und Gordola, der öffentliche Raum, die Landschaft. Die zentralen Talflächen werden der Bebauung entzogen, Verdichtung ist nur am Rand der Ebene möglich. Wie setzen Sie das um?

**De Gottardi** Wir sprechen vom ersten Gebiet im Tessin, wo eine Gesamtplanung zustande gekommen ist. Aufgrund dieser Planung hat man die Idee des *Parco del Piano di Magadino* entwickelt, der jetzt eine Realität ist. Daneben ist zurzeit das Projekt der Autobahn in Bearbeitung, sie wird weitgehend unterirdisch verlaufen. Ihr Bau gibt uns die Chance, die bestehenden Ortsdurchfahrten neu zu gestalten.

**Arnaboldi** Für mich ist es unbegreiflich, dass der Park und die neue Strasse nicht gemeinsam als übergreifendes Projekt geplant werden! Das Konzept für den Langsamverkehr muss mehr sein als die Summe verschiedener Velo- und Spazierwege. Er sollte stark auf die Bahnhöfe ausgerichtet sein, einer klaren Strategie folgend. In den Dörfern haben wir die Chance, die öffentlichen Räume neu zu gestalten. Ich verstehe die Angst des Kantons vor einer gemeinsamen Planung nicht...

**De Gottardi** Und ich verstehe ihr Problem nicht. Es gibt im Richtplan ein Konzept für eine regionale Planung, die auch eine Strassenhierarchie vorgibt. Jetzt ist man bei der Entwicklung der verschiedenen zusammenhängenden Projekte.

**Arnaboldi** Ein Konzept ist kein Projekt. Zwischen dem kantonalen Richtplan und der Gemeindeplanung fehlt eine Zwischenstufe: ein Projekt als gemeinsame Idee, an das sich die Gemeinden anhängen können.

**De Gottardi** Sie sind Architekt, Herr Arnaboldi, aber wir sprechen hier von Raumplanung.

**wbw** Architekten im Tessin beklagen oft, dass grössere private Projekte und kommunale Planungen ohne Wettbewerbe entwickelt werden. Könnte der Kanton nicht aktiver Qualität einfordern?

**Molo** Zu einer proaktiven Planung gehört, dass man Wettbewerbe macht, auf allen Ebenen: von Testplanungen bis hin zu Projektwettbewerben. Das muss auch für Private gelten. Im Tessin sind viele Gemein-

**Zu einer proaktiven Planung gehört, dass man Wettbewerbe macht, auf allen Ebenen: von Testplanungen bis hin zu Projektwettbewerben. Das muss auch für Private gelten.** Ludovica Molo

den zu klein und nicht in der Lage, die privaten Interessen zu kontrollieren. Ihre Ortsplanung übergeben sie oft den wenigen, immer gleichen Planungsbüros; es fehlt eine Qualitätskontrolle, auch in der Umsetzung.

**Arnaboldi** Investoren und Generalunternehmer haben im Tessin keinen Druck, gute Projekte zu entwickeln. Wettbewerbe werden nicht gefordert.

**Molo** Wir Architekten fordern seit Jahren, dass endlich das Amt eines Kantonsarchitekten geschaffen wird. Das könnte viel für die Qualität bewirken!

**Durisch** Der Kantonsarchitekt ist politisch vom Tisch: Die Stelle war jahrelang im Etat vorgesehen, blieb aber unbesetzt. Mit dem letzten Finanzplan hat das Parlament diese Stelle eliminiert.

**wbw** Könnte der Kanton nicht trotzdem eine Moderatorenrolle spielen und Gemeinden schon in frühen Planungsstadien begleiten, um Qualität einzufordern?

**Durisch** Damit es für den Kanton etwas zu moderieren gibt, braucht es zuallererst das Engagement der Bürger: Sie müssen den Gemeinden kritisch auf die



Finger schauen. In Mendrisio haben die Beschwerden der Bürger gegen das Verkehrs- und Bauchaos in der Zone rund um das Einkaufszentrum Foxtown schliesslich dazu geführt, dass der Kanton einen Baustopp angedroht hat; in der Folge wurde ein neuer Zonenplan erarbeitet.

**wbw** Der Kanton kann immerhin signalisieren, dass gewisse Bedingungen erfüllt sein müssen, damit er eine kommunale Planung bewilligt, er kann zum Beispiel einen Wettbewerb fordern.

**De Gottardi** Wir empfehlen den Gemeinden immer solche Verfahren. Studienaufträge und Testplanungen spielen eine wachsende Rolle. Nur ein Beispiel: Die Stadt Bellinzona, die vor einem Jahr eine grosse Eingemeindung vollzog, hat soeben eine Botschaft zu ihrem kommunalen Richtplan vorgelegt. Mit dem Ziel, Zersiedlung und Verkehrswachstum in den Griff zu bekommen, wird sie eine Testplanung starten.

**wbw** Verbessern Gemeindefusionen die Voraussetzungen für die Planung?

**De Gottardi** Sicher. Bis vor 15 Jahren hatten wir im Tessin fast 250 Gemeinden, jetzt sind es noch 130. Es ist eine Strategie des Kantons, dass man diese Massstäbe ändert.

**Molo** Die Fusionen sind natürlich eine fantastische Sache. Aber das kulturelle Problem bleibt bestehen. Es fehlen eine urbane Kultur und Planungstradition, die privaten Interessen herrschen vor.

**Durisch** Ein Problem ist auch, dass die Gemeinden im Tessin kaum je selbst Bauland kaufen, um ihre Planung oder öffentliche Räume zu sichern.

**Molo** Ich glaube aber, dass gerade heute ein Mentalitätswechsel stattfindet. Das Bewusstsein für die gebaute Umwelt nimmt zu, die Bürger sind interessiert und haben auch etwas zu sagen. Es gibt im Tessin gute Fachleute und Institutionen. Damit das Wachstum Lebensqualität bringt, braucht es kollektives Denken und bessere Zusammenarbeit. —

*Michele Arnaboldi* (1953) studierte Architektur an der ETH Zürich. Seit 1985 führt er ein erfolgreiches Architekturbüro in Locarno. Seit 2002 ist er Entwurfsprofessor an der Accademia di architettura in Mendrisio, er leitet dort das Forschungsprogramm *Spazio pubblico nella Città Ticino di domani* und das *Laboratorio Ticino*.

*Riccardo De Gottardi* (1957) promovierte in Ökonomie an der Universität Fribourg und spezialisierte sich in Karlsruhe in Verkehrsökonomie und -planung. Nach Tätigkeiten beim Kanton Tessin und bei Güller & Arendt in Zürich ist er seit 2002 Direktor des Bereichs Raumentwicklung und Mobilität im *Dipartimento del territorio* des Kantons Tessin.

*Ivo Durisch*, Informatikingenieur ETH, ist Koordinator des Vereins *Cittadini per il territorio*. Er ist Mitglied des Gemeinderats von Riva San Vitale und Fraktionschef der Sozialisten im Kantonsparlament.

*Ludovica Molo* studierte Architektur an der ETH Zürich. Sie lebt in Lugano, ist Partnerin von studio we architekten und leitet das *Istituto internazionale d'architettura iza*. Sie unterrichtet im Master an der Hochschule Luzern. Seit 2016 ist Ludovica Molo Zentralpräsidentin des Bundes Schweizer Architekten BSA.

#### Résumé

### Il faut l'engagement de tous L'aménagement du territoire au Tessin

De nouvelles infrastructures ferroviaires comme le tunnel de base du Ceneri et le nouveau tronçon Mendrisio-Varese apportent au Tessin un système de RER efficace qui va créer un rééquilibrage régional. Le plan directeur cantonal est justement en phase de révision et plusieurs programmes d'agglomérations devraient promouvoir la densification vers l'intérieur, mais aussi la qualité de vie dans les centres. Des projets de parcs naturels dans la plaine de Magadino et dans la vallée du Laveggio près de Mendrisio ont pour but de préserver les restes de paysages non construits dans les agglomérations et d'en faire profiter la population. La position frontalière du canton en bordure de la grande agglomération milanaise constitue un des grands défis – la coordination transfrontalière est difficile. Des regroupements communaux à grande échelle ont renforcé les communes tessinoises. Malgré tout, on critique le fait que des intérêts privés prévalent sur ceux de la collectivité. Les concours dans les processus de planification et chez les investisseurs privés constituent encore et toujours une exception. Le canton devrait-il exercer davantage d'influence et exiger de la qualité? Des débats publics, la critique et l'engagement des citoyens sont une condition préalable pour que de grands projets soient développés avec suffisamment de soins.

#### Summary

### Commitment from All Sides is Needed Land use planning in Ticino

New railway infrastructures such as the Ceneri Base Tunnel and the newly built Mendrisio-Varese line give Ticino an efficient rapid rail system that will shift regional balances. The cantonal structure plan is being revised and several agglomeration programs are intended to encourage the inward increase in density while also improving the quality of life in the centres. The aim of projects to create landscape parks in the Magadino Plain and the Laveggio Valley near Mendrisio is to preserve the remnants of free landscape in the conurbations and to allow them be experienced. Among the major challenges is the canton's border situation at the edge of the greater Milan area—cross-border coordination is difficult. Large-scale incorporations have strengthened communities in Ticino. Nevertheless, criticism has been voiced that private interests are often given priority over public ones. In planning procedures and among private investors competitions still remain the exception. In this respect should the canton assume more influence and insist on quality? Public debates, criticism from and involvement of citizens are required to ensure that sufficient care is taken in developing large projects.