

Ein Salon für 20'000 Luganesi

Autor(en): **Riederer, Ursula**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **18 (2005)**

Heft 9

PDF erstellt am: **18.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122691>

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 Salon für 20000 Luganesi

Text: Ursula Riederer

Mit einem städtebaulichen Kraftakt will Lugano seinen Hinterhof in Cornaredo umbauen. Auslöser dafür ist der Bau eines Tunnels am nördlichen Stadtrand. Das Tunnelportal soll das neue Eingangstor, das Quartier der neue Empfangssalon Luganos werden.



Der Volksmund sagt den Luganesi nach, sie hätten einen Hang zum Gigantismus, wollten alles besser wissen und alles grösser machen. Das Bürgertum liess sich im 19. Jahrhundert am nördlichen Rand des alten Borgo herrschaftshäuslich nieder. Dort liegt heute das Machzentrum der Stadt: Anwälte, Treuhandfirmen, Immobilienhändler und die Geldfestungen wie Bottas Banco del Gottardo. Die Bevölkerung aber wurde an den Rand und in die umliegenden Dörfer gedrängt, wo eine wilde Zersiedlung einsetzte. Jeden Tag kehren die Leute nun zur Arbeit oder zum Einkaufen zurück. Meist mit dem Auto. Täglich werden in Lugano bis zu 100 000 Fahrten gezählt, ein grosser Teil davon von Pendlerinnen und Pendlern. Ein regionales Verkehrskonzept soll Linderung bringen. Zentrales Element ist der Vedeggio-Casarate-Tunnel, der ab 2010 den Norden Luganos mit der Autobahn verbinden soll. Der Tunnel erreicht die Stadt in Cornaredo, wo das Stadion gleichen Namens steht. Die Gegend ist heute der Hinterhof Luganos, wo sich all das versammelt, was von der Schöne Seite verbannt wurde: Einkaufszentren und Parkplätze, Garagen und Tankstellen, Bauunternehmen und Lagerschuppen, ein Multiplex-Kino und ein Schulcampus. Mitten drin schlummert wie eine verwunschene Insel der Trevano-Park, der einst die märchenhafte Residenz des russischen Barons Paul von Derwies umgab.

Projekt von gewaltigem Ausmass

Nun soll ein Masterplan Ordnung in dieses Agglomerationschaos bringen, das sich über fast eine Million Quadratmeter erstreckt, davon ein Viertel der Trevano-Park. In einem internationalen Ideenwettbewerb stellten die Stadt Lugano und die betroffenen Gemeinden Canobbio und Porza die Aufgabe, das Stadtbild neu zu formulieren, und zwar durch interdisziplinäre Gruppenarbeit. Als Gewinner zeichnete die Jury im Oktober 2004 ein Mailänder Team unter der Federführung des Städteplaners Federico Oliva aus. Für Oliva und seinen Architekten Cino Zucchi zeichnet sich urbane Qualität dadurch aus, «dass sie die gleichen Gefühle vermittelt, die in einer historisch gewachsenen Stadt empfunden werden». In ihrem Vorschlag prägt die scharfe Trennung zwischen den heterogenen Nutzungen das neue Stadt- und Landschaftsbild: Am Tunnelausgang wird der Verkehr über eine Art Brückenkreisel geleitet, der gleich über dem Fluss liegt. Ein Boulevard dient als Hauptverkehrsachse zur Innenstadt, wobei ein Park-and-ride-System zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr animieren soll. Die Neuordnung des Verkehrs sieht zwölf neue Parkhäuser und ein Lenksystem an den Autobahnausfahrten vor.

Ein Projekt dieses Ausmasses, das erst noch über den Kirch- turmhorizont der Beteiligten hinausgeht, hat es im Tessin bisher nicht gegeben. «Der Wille der verschiedenen Exekutiven, gemeinsamen Nutzungsplan und ein Projekt durch- zuziehen, ist ein Novum», sagt Stefan Wagner, Planer und Projektleiter. Indirekt spielte dabei auch das Wachstum der Stadt durch die Fusion von Lugano und acht Vorortsgemeinden zu «Lugano Nuovo» eine Rolle. Diese liess die Bevölkerung von 30 000 auf rund 50 000 anwachsen, das Stadt- gebiet vergrösserte sich von 12 auf 49 Quadratkilometer. Doch die grossen Pläne gefallen nicht allen. Schon im Vor- feld des Wettbewerbs wurde die Zusammensetzung der Jury kritisiert und bemängelt, da diese die Form, Machbar- keit und Wirtschaftlichkeit der Projekte getrennt beurteilt

Das Gebiet Cornaredo ist heute der Hinterhof Luganos. Hier soll ein einladender Stadt- eingang entstehen. Foto: Luftbild Schweiz

hatte. Einer der Wettbewerber, der gegen das öffentliche Vergabeverfahren rekurrierte, bekam vom Verwaltungsgericht zwar Recht und das Verfahren musste wiederholt werden. Am Ergebnis änderte sich nichts.

Das Musikschloss des Barons

Das Pièce de résistance ist der Trevano-Park, die letzte grosse, ebene Grünfläche der Stadt. Von der glorreichen Vergangenheit zeugt noch immer der orientalische Brunnen aus Bronze von 1677 in der Nähe des Haupteingangs. «Vermutlich der grösste in Europa», sagt Nadir Sutter, Mitbegründer des Komitees zur Wiederbelebung des Parks. Sutter hat den verborgenen Schatz gehoben, als er 1991 im Auftrag der Gesellschaft zur Erforschung der Musik in der italienischen Schweiz begann, die Musikgeschichte des Schlosses Trevano zu erforschen. «Wir hoffen, dass der Park nicht noch mehr an Boden verliert und dass die Tunnelabdeckung beim Ausgang begrünt wird», sagt Sutter, «wer jemals diesen Park besucht und seiner Fantasie freien Lauf lässt, kann noch immer erraten, was hier einmal war.»

Das legendäre Schloss, das Baron Paul Georgewitsch von Derwies im Jahr 1871 auf dem Hügel erbauen liess, dominierte die Gegend. Man nannte es auch «Château de la musique», denn der Baron liess auf der hauseigenen Bühne Opern und Konzerte geben, die den Vergleich mit den besten Häusern Europas nicht scheuten. Da der letzte Besitzer beträchtliche Steuerschulden hinterliess, ging nach dessen Tod 1934 die Immobilie samt Park an den Kanton Tessin über. Dieser brauchte Bauland für seine Schulen, und so endete das Märchenschloss 1961 durch 230 Kilo Dynamit in Staub und Asche. An seiner Stelle stehen nun die Fachhochschule für Technik, das Gymnasium von Canobbio und die Berufs- und Gewerbeschule. Zwar sind solche Bausünden nicht wiedergutzumachen. Doch bietet sich die Chance, das, was übrig geblieben ist, neu zu beleben.

Der halbverfallene Gutsbetrieb, die Masseria, wo im alten Torkel noch immer Wein gekeltert wird, könnte ein Musterbetrieb werden. Die von dichten Büschen überwucherte hauseigene Gaszentrale, die aus einem Gemisch von Wasser und Erdöl Energie für die Beleuchtung lieferte, könnte als einstige Weltneuheit bestaunt werden. Das «Schweizerdorf», eine bemerkenswerte Mischung aus russischer Datscha und Schweizer Chalet, wo einst das Schlosspersonal wohnte, ist bereits renoviert worden.

Grüne Zukunft für den Fluss

Wenn alles planmässig abrollt, öffnet sich der Tunnel 2010 in eine Flussparklandschaft, rollt der Verkehr auf der neuen Hauptachse, flankiert von der Park-and-Ride-Anlage. Daneben können die Leute dem Cassarate entlang ins Stadtzentrum flanieren und auch die grüne Lunge sollte bis dann zumindest teilweise gemäss dem Masterplan umgesetzt sein. Gute Aussicht auf Realisierung hat ferner die Allmendwiese, das Erholungsgebiet des neuen Quartiers Cornaredo. Allerdings ist in der Tessiner Finanzmetropole das Ineinandergreifen von öffentlichen und privaten Interessen, das Public-Private-Partnership, über ein so grosses Stadtgebiet und einen so langen Zeitraum noch nicht ganz geläufig, wie Stefan Wagner einräumt. Über das Wann und Wie der Ausführung der Pläne befinden die Kantonsbehörden und die Verkehrskommission. Dabei wird sich zeigen, welche Kräfte unterliegen und welche die Oberhand gewinnen – ob die Stadt ihrem Ruf folgt und das Tunnelportal ein grosszügiger Empfangssalon ist. •

Wettbewerb Cornaredo, Lugano

Von 41 Kandidaturen für den 2003 international ausgeschrieben Ideenwettbewerb wurden 14 Planungsteams zur Teilnahme eingeladen, darunter 5 aus der Schweiz, 6 aus Italien und 3 aus Deutschland.

--> Prämiert im 1. Rang/1. Preis:

Federico Olivo, Milano (I); Cino Zucchi, Fabio Torta, Patrizio Torta, Andreas Kipar, Lanfranc Senn, Marco Ponti

--> Prämiert im 2. Rang/2. Preis:

Stefano Boeri, Milano (I); Luigi Brenni, Mendrisio; Kees Christiaanse, Zürich und Köln (D); Martin Schirmer, Veitshöchheim (D)

Jury

--> Präsident: Rico Maggi, Professor für Wirtschaft an der Universität der italienischen Schweiz, Lugano

--> Ordentliche Mitglieder: Henk Hartze, Architekt, Städteplaner, Niederlande; Alessandro Balducci, Städteplaner, Italien; Willi Hüster, Verkehrsingenieur, Schweiz

--> Vertretung des Gemeinwesens: Je ein Vertreter der Stadt Lugano, der Gemeinden Canobbio und Pregassona (jetzt Lugano), des Departements Raumplanung des Kantons Tessin und Lorenzo Custer als Vertreter der Umweltorganisationen

--> Ausserordentliche Mitglieder: Robin Winogrand, Landschaftsarchitektin, Deutschland/USA; Giorgio Giudici, Bürgermeister Lugano; Diego Giovanoli, Schweiz, ehemals Denkmalpflege Graubünden; Attilio Gorla, Baudepartement des Kantons Tessin



Masterplan, Gebiet im Endausbau

- 1 Tunnelportal
- 2 Kreisel über dem Cassarate-Fluss
- 3 Via Sonvico, zum Boulevard umgebaut
- 4 Park-and-Ride-Anlage
- 5 Stadion Cornaredo, Reste des Trevano-Parks
- 6 Fachhochschule SUPSI, Standort des Schlosses
- 7 Orientalischer Brunnen
- 8 Gutsbetrieb Maseria
- 9 «Schweizerdorf»
- 10 Allmendwiese