

# Entwicklung des Maggiadelta

---



Projektarbeit Basisjahr D-BAUG  
Institut für Kartografie, ETH Zürich

Frühlingssemester, Juni 2012

Leitung: Prof. Dr. Lorenz Hurni

Autoren: Djalma Solcà, Robin Chiappa

## Inhaltsverzeichnis

Motivation und Ziele .....	3
Maggia: unabsehbarer Fluss .....	4
Lokalisierung und Beschreibung .....	4
Maggia vor der Kanalisierung .....	5
Entwicklung und Bau des Dammes .....	8
Wirkung über das Region des Delta .....	11
Besiedlung .....	11
Verkehr .....	13
Tourismus .....	16
Schlussfolge und Zukunftsprojekte.....	18
Referenzen .....	19

## **Motivation und Ziele**

Am Anfang war unser gewähltes Gebiet die Stadt Locarno. Unsere Wahl war motiviert, weil ein Gruppemitglied dort wohnt und auch weil, als wir kleinen waren, hatten wir von zwei wichtigen Bauwerken betreffend das Ort gehört. Diese zwei Projekte sind das Mappo-Morettina Tunnel und den Piazza Castello Kreisverkehr, die das Region stark verändert haben. Nach der Besprechung mit dem Betreuer haben wir vermutet dass, wir das Gebiet vergrössern mussten. So haben wir uns für das ganze Maggiadelta Gebiet entschieden. Eine der Gegenstände war die Korrektur der Maggiafluss, so haben wir unsere Arbeit widerherstellt. Unser Standpunkt ist gewechselt. Wir analysieren das Fluss mit seinen Eigentümlichkeiten und wie das die Region beeinflusst hat. Zuerst schauen wir die Lage bevor die Eindämmung und die abhängige Unsicherheit. Nachher behandeln wir der Bau der Dämme und die Schwierigkeiten während der Erstellung. Nächster Schritt ist die Entwicklung der Siedlung und der Wirtschaft nach der Fertigstellung des Bauwerks. In den letzten Kapiteln behandeln wir zwei spezifische Aspekte, das Verkehr und der Tourismus. Das erste Thema hat grossen und tiefen Änderungen in den letzten Jahren ausgehalten. Das zweite ist das erste Gewerbe der Region geworden und es hat seinem Wachstum erlaubt.

# Maggia: unabsehbarer Fluss

## Lokalisierung und Beschreibung

Der Maggiafluss entspringt auf dem Pizzo Cristallina und erstreckt sich über 56 Kilometer dem Sambuco-Tal, dem Lavizzara-Tal und dem Maggia-Tal entlang. Die Flussmündung bildet ein breites Delta, welches sich laufend vergrössert, um dann in den Lago Maggiore zu münden. Sein Einzugsgebiet erstreckt sich über 930 km<sup>2</sup>, eine Fläche so gross wie der Sottoceneri, und hat etliche Zuflüsse, wobei als die wichtigsten Melezza, Rovana und Bavona zu bezeichnen sind. Lange Trockenperioden und starke Regenfälle charakterisieren das spezifische Klima dieser Zone. In Zeiten starker Regenfälle schwillt der Fluss sehr stark an, wobei das Verhältnis von Minimal- und Maximalwassermenge 1/7000 betragen kann. Das vom Fluss zu Tal getragene Material ist beträchtlich. Dies weil der Fluss eine starke anfängliche Steigung aufweist, dazu kommt die brüchige Zusammensetzung des Flussbettes wobei auch die spärliche Vegetation den Erosionseffekt des Wassers verstärkt. Beweis dafür ist das weite Flussdelta, welches sich über die Jahrhunderte gebildet hat. Am meisten Material wird vom Fluss Rovana, im Mittel zwischen 50'000 und 100'000 Kubikmeter jährlich mitgeführt. Dieses Material hat das Flussdelta der Maggia wesentlich in seiner Beschaffenheit geprägt und das Flussbett immer wieder verändert. Mit der Fertigstellung des Drainage Stollens von Campo Valle Maggia und der Umleitung des Flusses Rovana hat sich das Problem weitgehend gelöst, sodass weit weniger Material im Fluss transportiert wird. Das Flussbett ist gewunden mit weiten Kiess- und Hochwasserbettzonen.

Datum	Ort
1834	Peccia
1839	Peccia
1849	Peccia
1855 Juli	Tiefe Maggiatal
1868 September	Cevio
Ende '800	Bavonatal
1900 August	Losone
1924 September	Someo
1951 August	Ponte Brolla (Brücke Einstürzt)
1978 August	Maggiatal
1979 August-September	Campo Valle Maggia
1980	
1983 September	
1987 August	Bavonatal
1985	Bosco Gurin
1992 August	Bavonatal
1993 October	
2000 October	
2002 November	

Tabelle: Nicoletta Dutly-Bondiotti, Proteggersi con le pietre

Diese Charakteristik, entstanden durch die Ablagerung von Material durch die Strömung, verhindert zum Teil bei Hochwasser den raschen Abfluss des Wassers. Dank dieser Besonderheit gehört die Maggia zu den wichtigsten Flüssen Europas und obwohl er viele Dämme und Schutzzonen gegen die Wucht der Strömung besitzt, kann man ihn nicht als gebändigt bezeichnen. Die Errichtung der Dämme wurde oft erst nach Umweltkatastrophen mit Schäden und Opfern in Angriff genommen. Das beweist die Unvorhersehbarkeit des Flusses. Vorstehende Tabelle gibt, leider aber nicht vollständig, Zeitpunkt (seit dem 18. Jahrhundert) und die von den verschiedenen Hochwassern betroffenen Orte wieder.

## **Maggia vor der Kanalisierung**

Schon für das Jahr 1525 haben wir die ersten Zeugnisse aus Locarno, die dem Wunsch Ausdruck geben, Schutzzonen gegen die Wucht des Flusses zu bauen. Gross ist auch die Anzahl von belegten Wasserschäden und Überschwemmungen. Seit dem Mittelalter und bis ins 19. Jahrhundert hinein war der Fluss ein bevorzugter Weg für jeglichen Warentransport und ganz speziell für Holz. Der Holztransport hat starke Beschädigungen und Veränderungen am Flusslauf verursacht. Die Flösserei von Holz war nur mit einer starken Strömung möglich. Um das zu erlauben wurden sogenannte „carei“, quergestellte Hindernisse aus Stein gebaut (Abb.1). Sie waren auch nützlich für die Ablagerung von Schlamm nach einem Hochwasser. Zog sich der Fluss nach einem Hochwasser wieder zurück, konnte man diese Flächen als Viehweiden verwenden. Während im 19. Jahrhundert die Holzindustrie weiter wuchs, wurde die Flösserei 1870 gänzlich verboten und das Flussbett konnte sich erholen.

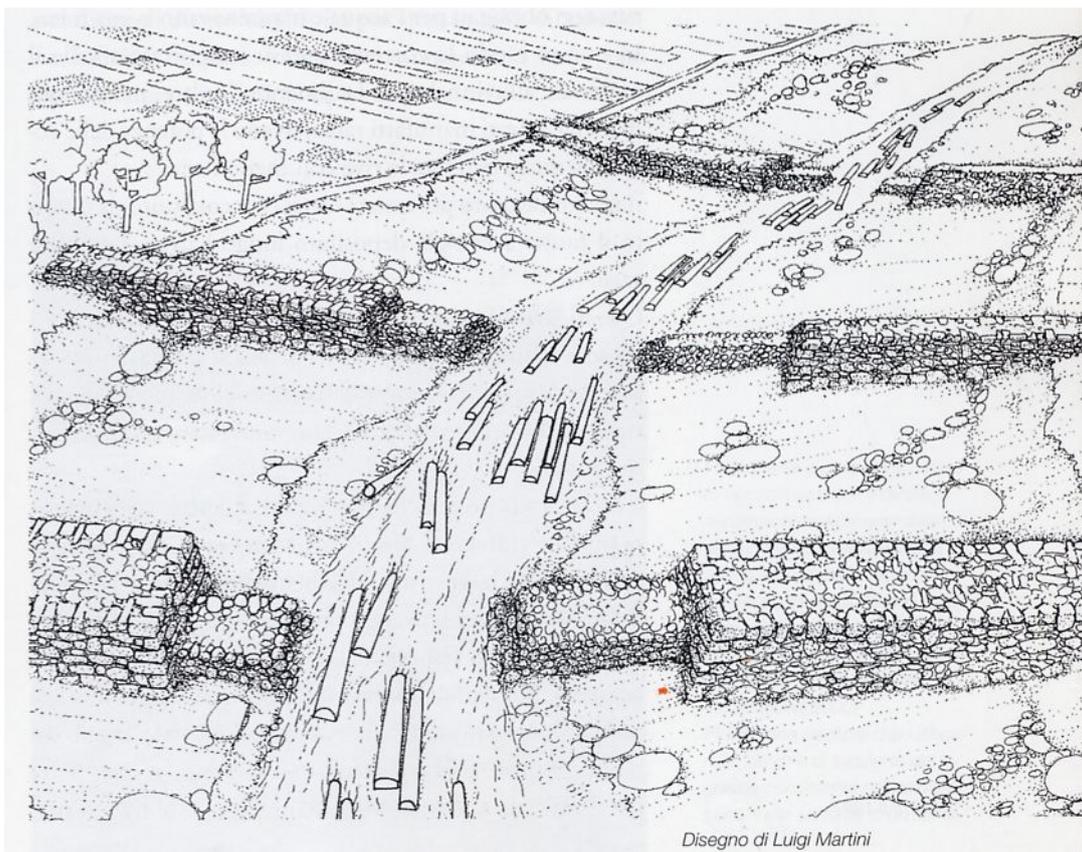


Abbildung 1: „carei“ in Maggiatal, Zeichnung von Luigi Martini.

Mitte 19. Jahrhundert veränderten sich die Strategien um sich gegen den Fluss zu schützen. Anders als bis anhin baut man dauerhafte Dämme längs des Flusses. Dies unterstützt von einer technische Entwicklung und der Neueröffnung der Bahnlinie und von Strassen, welche es ermöglichen, grosse Mengen Material zu verschieben. Mit diesen neuen Dämmen wollte man den Ackerboden verbreitern, besonders in Zeiten, wo die Landwirtschaft eine wichtige Rolle spielte und der Anbau brachliegender Flächen das Überleben sicherte. In 1853 wurde ein neues kantonales Gesetz über den Dammbau erlassen, 1855 und 1893 kamen weitere Gesetzesänderungen dazu. Diese Gesetze haben dazu beigetragen, die Schutzdämme weiter auszubauen, dies auch dank kantonaler Zuschüsse. Dazu kommt, dass auch 1871 bis 1877 die Eigenossenschaft finanzielle Zuschüsse bewilligt, an die Kantone verteilt und den Ausbau kontinuierlich überwacht. Spezielle Baugenossenschaften (Konsortien) haben die Verantwortung für den Bau zu übernehmen und der Unterhaltung der Bauwerke zu garantieren. In Berichten aus dem Jahre 1861 des Baudepartementes an den Regierungsrat erfahren wir, dass trotz brauchbarer Gesetze noch viel zu tun ist, um die bestehenden Probleme der Flüsse zu lösen. Mangelnde Koordination zwischen den beteiligten Gruppen (Gemeinden, Konsortium, Patriziat) bewirken, dass die Gesamtkoordination der Projekte fehlt. Die so umgesetzten Massnahmen waren wenig zielgerichtet, da kurzfristige Lösungen langfristige Probleme nicht lösen können. Das Finanzierungssystem geht ausserdem von den Steuerzahlern aus, was bewirkt, dass gewisse Arbeiten nur teilweise oder gar nicht ausgeführt wurden. Um dem entgegenzusteuern, werden die Projekte nur oberflächlich gehandhabt, dies um an Bundesgelder heran zu kommen. Um das vom Fluss transportierte Material in Grenzen zu halten, sollten Schleusen gebaut werden, welche den Wasserstrom verlangsamen und bewirken, dass das Material aufgehalten wird und nicht ins Tal treiben kann. Die Aufforstung von steilen Gebieten verhindert Bergrutsch und vermindert die Menge von Geröll in den Bächen. Damit kann man die Schäden und die Bauarbeiten talabwärts vermindern. 1864 ruft ing. Togni Felice von Chiggiogna ein Projekt ins Leben um die Maggia von Golino sulla Melezza bis zur Mündung zu kanalisieren. Der Auftrag wurde vom Regierungsrat gegeben, wird aber wegen zu hoher Kosten nie ausgeführt werden. 1868 wurde das das Gebiet um Locarno, insbesondere Locarno selber von einer grossen Überschwemmung betroffen. Vielleicht hat dieses Ereignis dazu geführt, den Start zur definitiven Eindämmung während der Jahre von 1891 bis 1904 des Maggiadeltas zu geben.

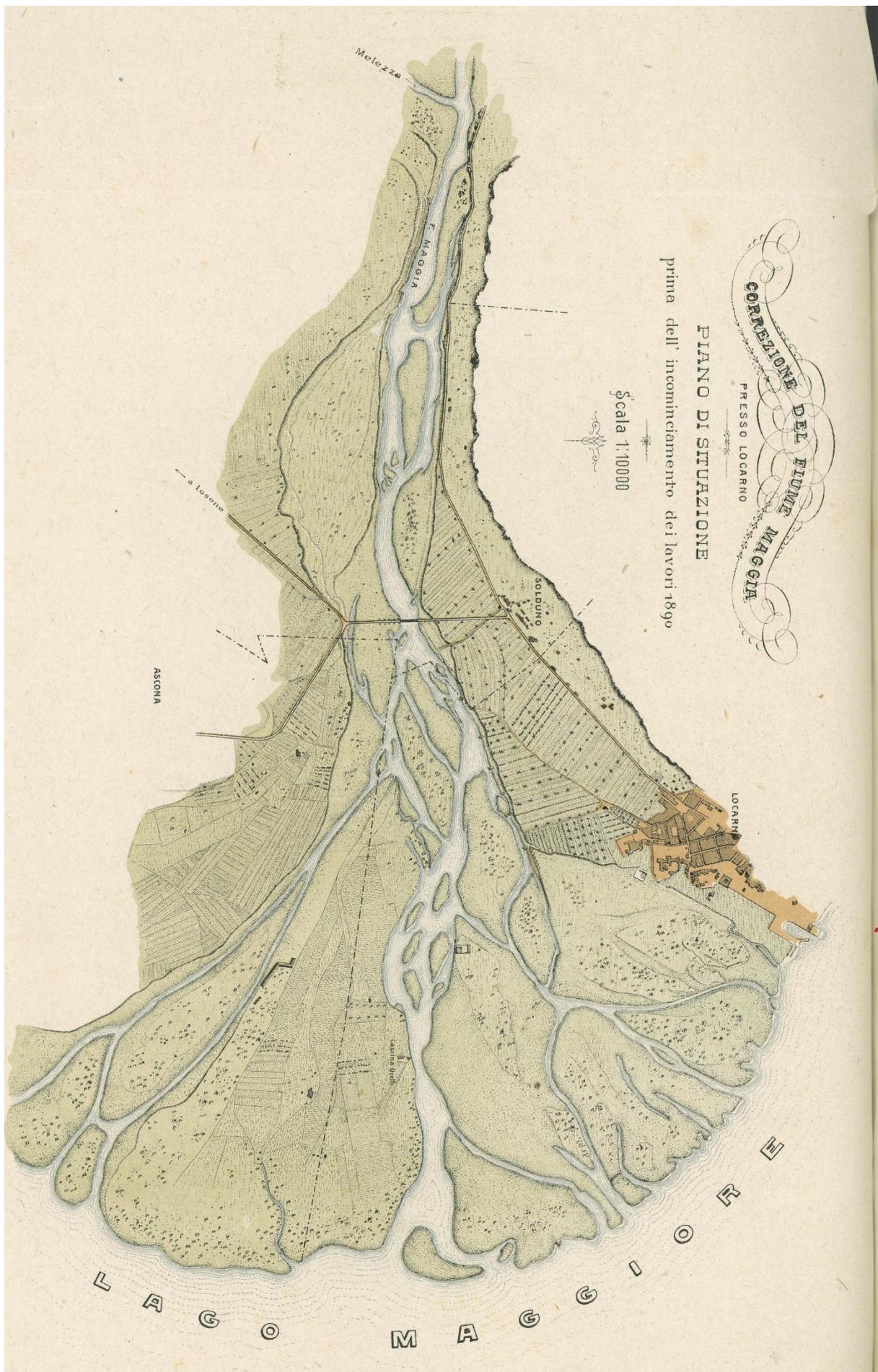


Abbildung 2: Maggia bevor die Eindämmung (1890).

## Entwicklung und Bau des Dammes

Am 23. Mai 1890 gibt der Regierungsrat dem Departement für öffentliche Bauten den Auftrag, die Planung der Maggiaumleitung von der Brücke bei Ascona bis zur Mündung in Angriff zu nehmen. Die Projektierung war sicher nicht einfach aufgrund der Unvorhersehbarkeit des Flusses. Während die Art des Eingriffes klar war, war dagegen sehr schwer einzuschätzen, wie breit der Kanal werden sollte. Man hatte zu wenige Daten über eine zu kurze Zeitspanne zur Verfügung. Dies machte es schwierig, die Wassermenge genau abzuschätzen. Folgende Faktoren mussten berücksichtigt werden: das Wassereinzugsgebiet, der Höchstwasserstand aus dem Jahre 1868, die beförderte Materialmenge, der Einfluss des Sees usw. Schlussendlich entschied man sich für einen Doppelprofilkanal, mit einem Schnitt von 160 Metern und einer Länge von über 3 Kilometern. Der innere Kanal zwischen den zwei überschwemmbareren Dämmen besitzt eine Durchflussmenge von  $700 \text{ m}^3$ , eine Breite von 50 Metern mit zwei seitlichen Hochwasserbetten. Die Steigung beträgt  $4.72 \text{ ‰}$  mit einer maximalen Wassermenge von  $1800 \text{ m}^3$  im Falle eines Hochwassers. Dieser Wert wurde für 200 Millimetern Regen pro Tag über dem ganzen Wassereinzugsgebiet von  $930 \text{ km}^2$  geschätzt<sup>1</sup>. Am 29. Oktober wurde das Konsortium für die Maggia Umleitung mit Kantonal- und Bundesunterstützungen gegründet. Die ersten dringenden und genehmigten Arbeiten waren die Schutzzone rechts vor der Brücke, um das Wasser zum Kanal und westlich der „Orelli“-Gebäuden abzuleiten, dies um zu vermeiden, dass bei Hochwasser das ganze Gebiet und die umstehenden Gebäude zerstört würden. Am 7. Februar 1891 starteten die Arbeiten mit der Gleislegung für den Materialtransport und den Erdarbeiten am rechten Ufer. Das zum Bau notwendige Material kam aus dem neu ausgehobenen Steinbruch von Arbigo bei Losone. Im September waren die dringendsten Arbeiten, trotz sommerlichen Hochwasserperioden, fertig. Zwischen 1892 und 1895 nutzte man die Flussströmung zur Verschiebung von Geröll innerhalb des mittleren Kanals. So erhielt der Bau schrittweise die gewählte Form. Um dies zu erreichen, baute man einen 10 bis 15 Meter breiten Kanal, durch Damm und queren Sperren ergänzt. An einigen Stellen wurden überschwemmbarere Damme errichtet, um gefährlichen Hochwassersituationen vorzubeugen. In der nächsten Phase wurde die bestehende Struktur verstärkt und eine Sperre 150 Metern nach der Brücke erstellt. Das Ziel der Sperre war, das Flussbett vor Erosion und die Fundamente des Viaduktes im Allgemeinen zu schützen.

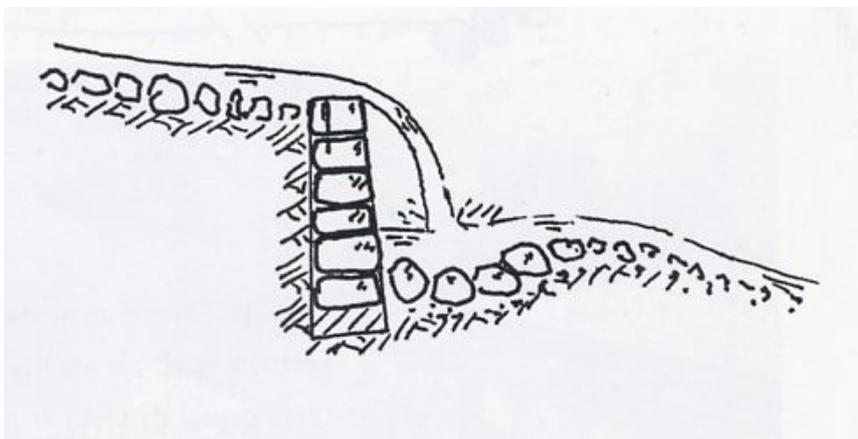


Abbildung 3: Sperre bei der Brücke

<sup>1</sup> Daten von Delegazione Consortile, La correzione del fiume Maggia.

Im September 1896 wurden die noch nicht beendeten Dämme von einem Hochwasser mit 1170 m<sup>3</sup> Durchfluss auf die Probe gestellt. Das Bauwerk erfüllte gänzlich seinen Auftrag, abgesehen von einigen wenigen Sachschäden. Folgende Verbesserungsarbeiten wurden in Angriff genommen: Verbesserung der Tragfähigkeit der Dämme, Verlängerung der Dämme und Anfügen weiterer Seitenkonstruktionen. Im Sommer 1900 konnte man das Anfangsprojekt und seine Korrekturen als abgeschlossen betrachten. Schon in August des gleichen Jahr traf ein riesiges Hochwasser den Kanal. Die Regenfälle waren intensiver als beim Hochwasser 1868, was eine Bresche in den rechten Damm vor der Brücke schlug. Das Wasser riss die Steinkonstruktionen hinter dem Damm und Teile der Strassen ein, um dann in sein altes Bett bei Ascona zu fließen. Dieser Abfluss senkte die Stärke des Wassers unter der Brücke und vermied so weitere Schäden. Dagegen kam es zu Schäden an den beweglichen Dämmen und an den Seitenkonstruktionen. Als Grund dafür wird das Fehlen eines Hochwasserbett an der linken Uferseite angegeben. Im folgenden Schadensbericht wurde die Notwendigkeit von weiteren Korrekturen auf der linken Seite gefordert. In den nächsten Jahren wurde der Kanal nochmals korrigiert und die Schutzvorrichtungen auf der linken Seite verlängert. Auch werden auf der rechten Seite weitere Änderungen angebracht. Am 30 Juni 1907 stiegen die Kosten des gesamten Projektes auf über 1'538'000 Franken.



# Wirkung über das Region des Delta

## Besiedlung

Am Anfang des 19. Jahrhunderts gab es nur wenige Bewohner im Maggiadelta und deren Anzahl ging ständig zurück. Locarno und Ascona zusammen hatten knapp über 2000 Einwohner. Die Gründe dafür waren die geographische Isolation und wirtschaftliche Gründe im Allgemeinen. Es gab nur wenige und schlechte Verbindungswege. Die häufigen Hochwasser beschädigten oder unterbrachen regelmässig die einzige Strasse zwischen den zwei Dörfern und verhinderten die Ansiedlung oder die Nutzung des Deltas. Die Strasse nach Bellinzona ist schlecht es gab keine Brücke über den Ticino. Sie wurde im 18. Jahrhundert zerstört. Die Wirtschaft basierte auf Fischerei, Landwirtschaft, Tierhaltung und Holzhandel. Dazu gab es eine starke Auswanderung wegen Arbeitsmangel und fehlender Zukunftsperspektiven. Die Situation verbesserte sich im 20. Jahrhundert mit der Wiederherstellung der Verbindungswege, dem Start von Tourismustätigkeit und den Hotelbetrieben. Die Einbindung der Gotthardachse und des übrigen Kantons wird durch den Bau der neuen Strasse nach Bellinzona und dem Wiederaufbau des Brücke vorangetrieben. 1816 wurde das Brücke über der Maggia fertig gestellt, aber schon ein Jahr später vom Fluss schwer beschädigt. 1887 wurde sie dann endgültig wieder hergestellt und verband damit Ascona und Locarno. Der Beginn der Dampfschiffahrt und der Anschluss an die Eisenbahn 1884 reissen die Region für immer aus ihrer Isolation und fördern die wachsende Tourismusindustrie. Die schwierige Eindämmung der Maggia hat eine Hauptrolle dabei gespielt. Zuvor brachliegendes Gelände wurde bewirtschaftbar und die Region untereinander verbunden. Während dem Bau wurde der neue schachbrettförmig Zonenplan des neuen Quartiers auf dem Delta gutgeheissen, wobei erst nach 1918 die wirklichen Bauarbeiten beginnen. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts verzeichnet die Region um das Delta eine mässige demographische Entwicklung, Industrie und Tourismus beginnen zu wachsen. Während den Zwanzigerjahren zieht es viele Intellektuelle, Künstler und politische Flüchtlinge in die Gegend.

### Locarno

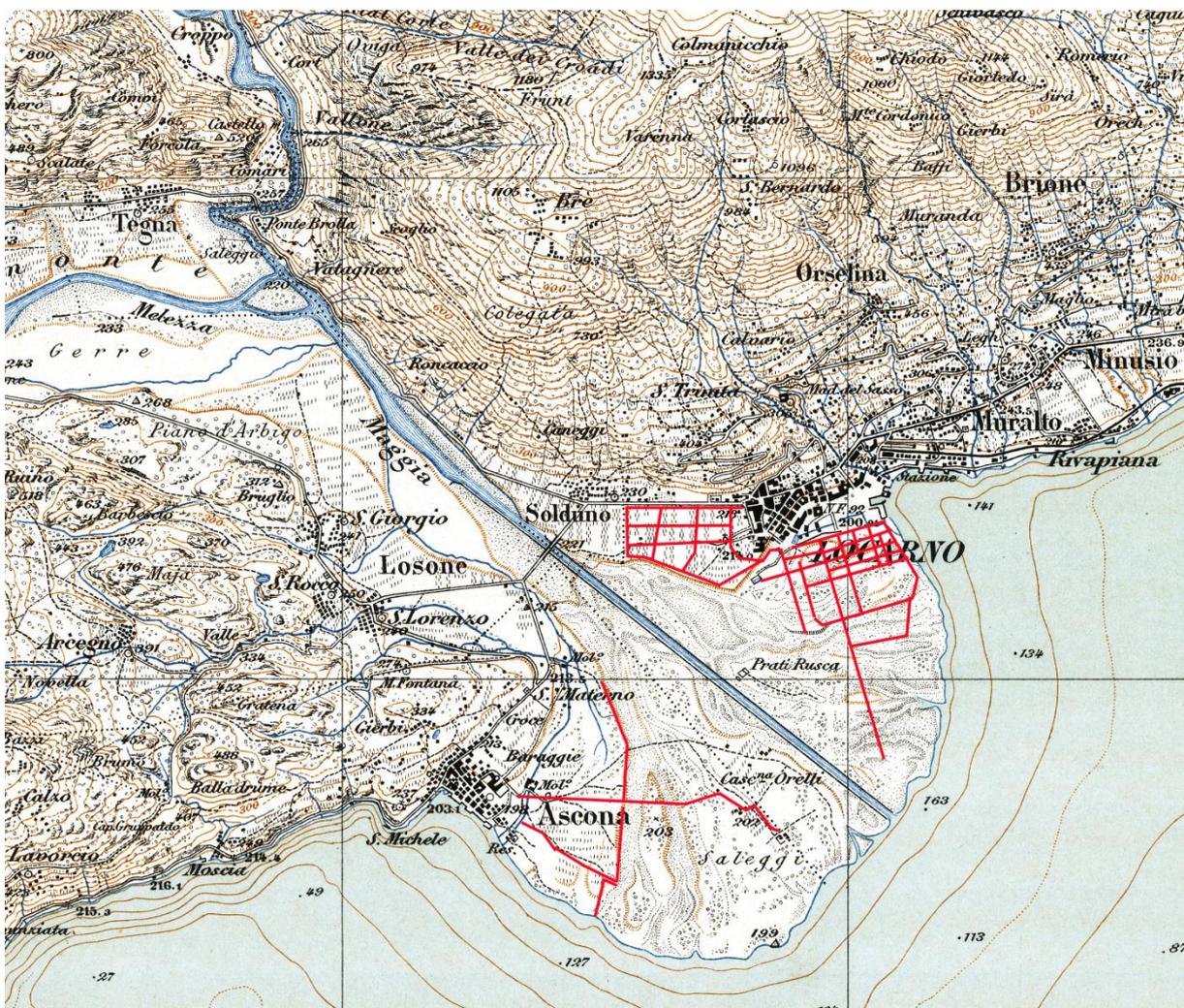
Anno	1801	1824	1836	1850	1870	1888	1900	1910	1930	1950	1970	1990	2000
Abitanti	1308	1463	1572	2944	2885	3430	3981	5486	6575	7767	14'143	13'796	14'561
Svizzeri				2425	2318	2664	2513	3104	4464	5980	9603	9440	9430
Stranieri				519	603	766	1468	2382	2111	1787	4540	4356	5131

### Ascona

Anno	1801	1850	1900	1920	1950	1980	2000
Abitanti	772	902	942	1118	2923	4722	4984

Tabellen: Einwohner in die zwei Gemeinde Locarno und Ascona durch 20. Jahrhundert.

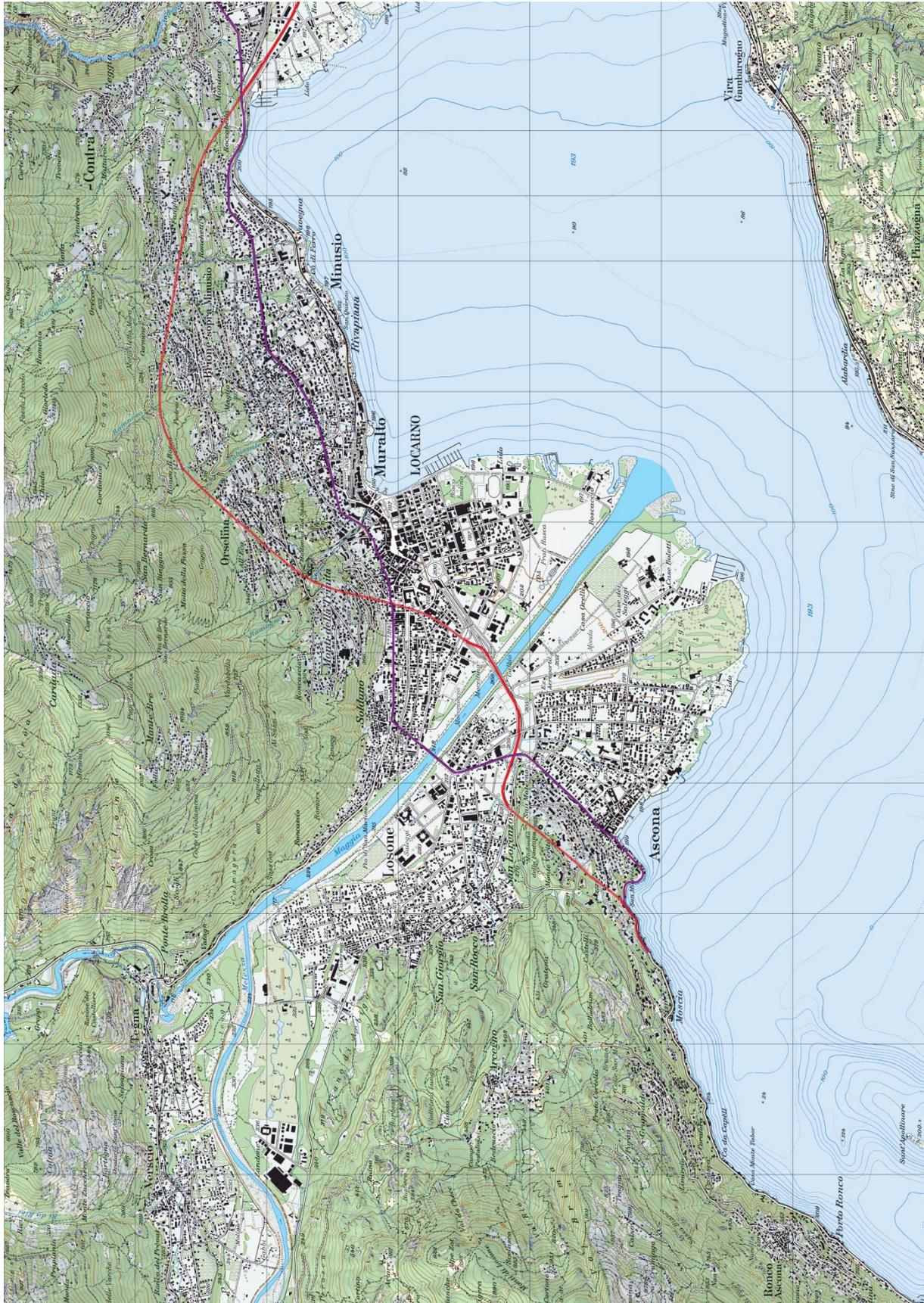
In 1928 schliesst sich Solduno mit Locarno zusammen. Nach den zwei Weltkriegen und der Wirtschaftskrise kennt das Region eine starke demographische Entwicklung, dies dank der Tourismusindustrie, welche den Hauptwirtschaftszweig in dieser Gegend bildet. Diese Entwicklung beutet hauptsächlich die Deltagrundstücke aus, aber auch jene mit Hanglage aufgrund der schönen Aussicht. Ascona, Locarno, Minusio und Muralto wachsen langsam aber stetig zusammen. Einen grossen Einfluss haben die vielen Zweitwohnungssitze, der Ausländeranteil beträgt in 2000 ein Drittel der Einwohner. Der Uferstreifen des Delta wird für den Tourismus freigelassen. Dagegen wird der innere Teil für Industrie und Wohngebiete freigegeben. In den letzten Jahren erlebt Locarno, besonders im neuen Quartier eine angeregte Bautätigkeit von architektonisch uninteressanten Mehrfamilienhäusern, von den Einwohnern als naturverschandelnd bezeichnet. Der Stadtrat hat, um dem entgegenzuwirken, eine Kommission ins Leben gerufen, welche diese Tendenz stoppen sollte. Ihre Arbeit sollte 2013 beginnen.



Sigfriedkarte: Entwicklung der Siedlung und schachbrettformig Zonenplan des neuen Quartiers

## Verkehr

Die ganze Delta Region wurde zu Bauland Dank der Eindämmung und der Bonifizierung des Maggia Flusses möglich. Davor war diese Zone von Überschwemmungen gefährdet und wurde als Grundland benutzt. Die Entwicklung der Region wurde Anfang 900 begonnen auf der Basis von einem Bauleitplan. Auf der Karte ist die Trennung von den alten Wohngebiete der Städte Locarno und Ascona sehr deutlich. Die Strassen in den neuen Quartieren sind ordentlicher positioniert, sie haben die klassische quadratische Konformation, typisch für die neuen Quartiere, während die Strassen von den alten unordentlich sind. Die Tendenz ist der Verkehr in den neuen Quartiere umzuleiten, um die Autos so gut wie möglich von den historischen Wohngebiete fern zu halten, Sie sind schon so weit gekommen das Sie die Piazza Grande und die Seepromenaden von Ascona zur Fussgängerzone gemacht haben. Im Laufe der Jahre ergibt sich immer mehr das Problem des Verkehrs der Region. Das Problem stammt vom Gebiet selbst her: Locarno liegt im Zentrum zwischen den Verbindungen vom Maggiatal, Italien, und vom Rest des Tessin, der See und der Berg liegen so dass der Verkehr durch die Stadt gehen muss. Dieses Problem vom Verkehr verschlimmert weiterhin die Zone, die schon vom Rest der Tessin Region isoliert ist, da sie nicht in der Achse der Verbindung der Autobahn von Süd und Nord Europa liegt. Im 1968 beginnen die Studien und Projekte um diese Situation zu lösen. Das Projekt ist in vier Haupt Prozeduren geteilt: zwei Tunnel, zwei Verbindungen und vier Fahrspuren. Im 1976 wurden die Projekte vom Grossrat angenommen und die Bauarbeiten begannen ein Jahr später. Im 1980 öffnet sich die Verbindung zwischen Locarno und Ascona dank der neuen Brücke über die Maggia. Diese erste Phase löst das Problem der Verbindung zwischen Locarno und Ascona, doch nicht das bezüglich des Agglomerats. In der zweiten Phase wurde die Umfahrung von Ascona realisiert dank der Herstellung von einem Tunnel der 1135 Metern lang ist, die Arbeiten beenden im März 1991. Die Umfahrung von Locarno, Muralto und Minusio sind eine komplexe Operation, und sein Werk ist der Mappo-Moretina Tunnel. Der Tunnel ist 5,5 Km lang er hat eine Fähigkeit von zirka 2000 Autos pro Stunde und ermöglicht Verbindungen wie die Magadino Autobahn Fläche als auch die Hauptstrecke nach Ascona, Brissago und Locarno. Um die Verbindung zwischen Ascona und dem Ausgang des Tunnels möglich zu machen, müssten Sie eine zweite Brücke neben der schön bestehende bauen, im Jahr 1977. Nach einem Hochwasser musste die Alte Brücke modifiziert werden, Sie wurde von 1,7 Metern erhöht und die vertikalen Stützpfiele wurden von schräge Stützpfiele ersetzt, so dass Sie weniger sperrig sind. Die neue Brücke wurde im Jahr 1977 mit den gleichen Eigenschaften wie die der erste gebaut. Ausserdem wurden Kreisverkehren in den Umstehenden Zonen wo mehr Zufluss ist gebaut, um den Verkehr zu beseitigen, im Vergleich den früheren Ampeln ausgestattete Kreuzungen. Mit der Realisierung dieses Projekts wurde der Verkehr von Osten nach Westen versetzt. Der Zugang der Stadt war vorher in der Piazza Debarcadero und jetzt ist er in der Piazza Castello, der einer der wichtigsten Orte der Stadt ist. Daher erleidet er eine wichtige Umwandlung, es wurde eine grosse phonische Deckung neben der Strasse gebaut, und um den Verkehr vom Tunnel beseitigen zu können wurde einen grossen Kreisverkehr gebaut. Der Kreisverkehr hat zwei Fahrspuren und eine Durchmesser von 110 m. Sie haben gerechnet das er einen täglichen Volum von zirka 36'000 Fahrzeuge beseitigt, und in den Hauptverkehrszeit können es bis 4'000 pro Stunde sein. Die Hauptstrassen mit Zugang an den Kreisverkehr haben 4 Fahrspuren, zwei Eingänge und zwei Ausgänge, um das Fliessen des Verkehrs auch in den meist Zufluss versichern zu können. Der zweiwichtigste Verkehrsweg von Locarno ist die Bahn. Der Bahnhof von Locarno liegt in grenze mit Muralto, trotz des Namens, ist Sie auf dem Muralto Territorium.



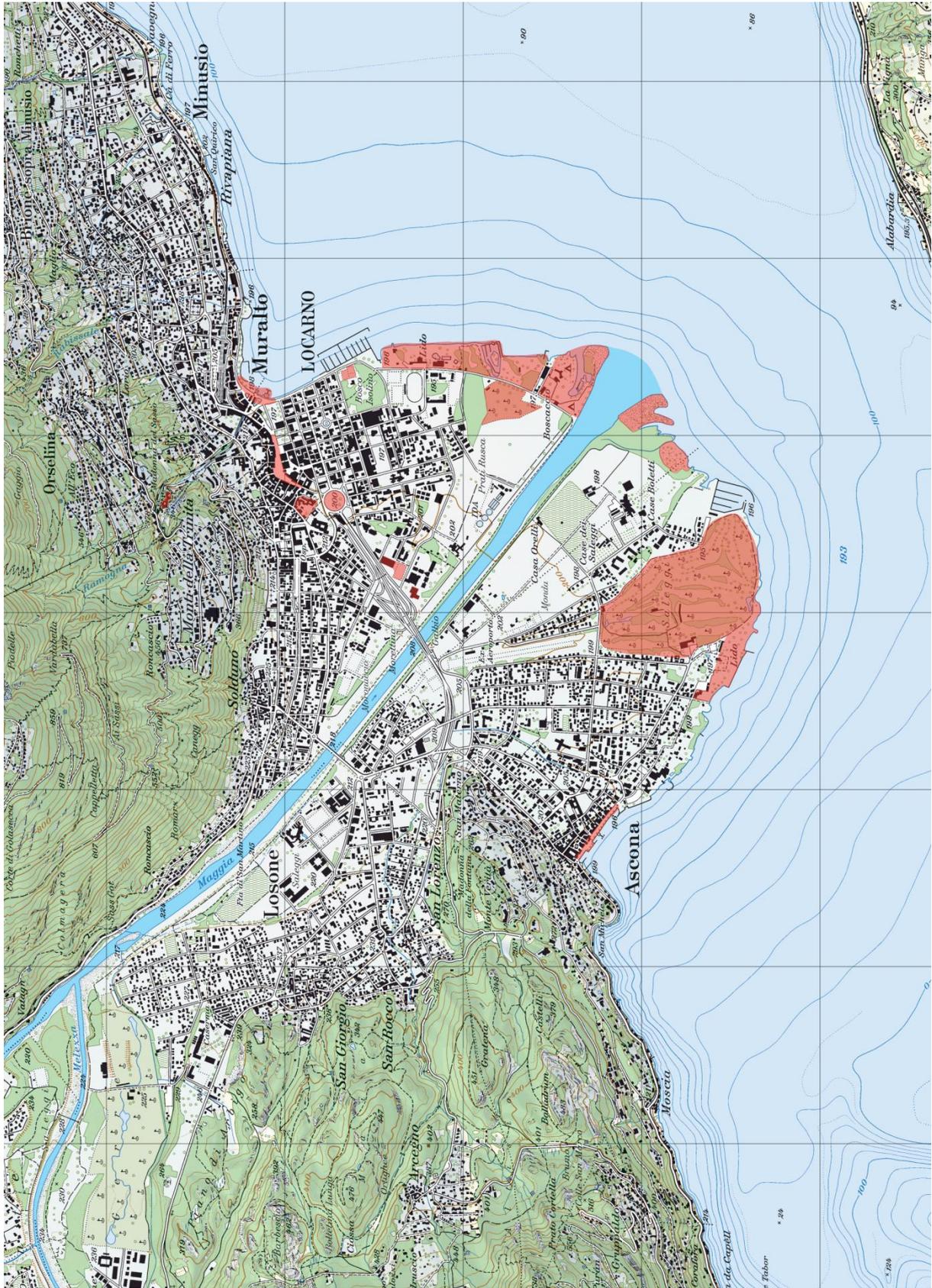
Violett Linie: alte Verkehrsweg

Rote Linie: neue Verkehrsweg

Von dem Bahnhof fahren 2 Gleis Linien ab: die Centovallina, die Locarno zu Domodossola verbindet und die Verbindungslinie mit Bellinzona. Die Centovallina Endstand im 1923 und Sie ist es immer geblieben ohne Unterbrechungen bis heute. Sie hat Ihren Pflicht nie aufgehört zu machen auch nicht in den schwierigen Partisan Republik Zeit vom D'Ossola Tal. Heutzutage wird Ihre Funktion mehr Touristisch als Ökonomisch geschätzt, Sie fährt eine Aussichtsstrecke die fast zwei Stunden von Locarno nach Domodossola dauert, trotz allem bleibt Sie die schnellste Verbindung zwischen dem Wallis und dem Tessin. Die Bahn die Locarno und Bellinzona verbindet wurde im Jahr 1874 eröffnet. Auf diesen Bahngleisen verkehren die Züge die Locarno und der Rest vom Tessin und der Schweiz verbinden. Während der Mappo-Morettina Arbeiten wurde einen Tunnel gegraben wo jetzt diese Linie fährt. Die Regionalzüge fahren jede halbe Stunde ab, während die "Interregio" in Richtung Zürich und Basel fahren jede Stunde ab. Als Zukunft Projekte dachten Sie um eine Verdoppelung von den Bahngleisen der Strecke zwischen Locarno und Riazzino, so das Sie die Frequenz von den Abfahrten und der Ankünfte der Zügen von Locarno erhöhen können. Vom 1907 wahr noch ein weiterer Bahnverbindung, die von Locarno abfuhr: die Maggiatal. Die war in manchen Aspekten sehr ähnlich wie die Centovallina, Sie wurde mit einer Buslinie im 1965 ersetzt. Im Gegenteil der Centovallina Bahn hatte Sie keinen wichtige Verbindungsfunktion mit anderen Regionen, das könnte wahrscheinlich der Grund seines Verschwindens sein.

## Tourismus

Der meistgeförderte Teil des Tourismus liegt am See, das extrem günstige Klima, die unzählige Wanderungen die auf den umgebende Bergen möglich sind und die wundervolle Piazza, in der mehrere Ereignisse stattfinden, wenn wir nur diese Aspekte in Erwägung ziehen könnten wir nicht die Mehrheit von Locarno im Bereich des Tourismus rechtfertigen gegenüber den anderen Tessiner Städte. Das was wir verstehen wollen, ist was für eine Rolle in diesem Prozess, die Bonifizierung vom Delta gespielt hat. Um das zu machen werden wir die Hauptgebiete, Freizeit und Kulturstrukturen der Zone analysieren. Das wichtigste Ereignis von allen ist zweifellos das Film Festival von Locarno, sein Zentrum liegt in der Piazza Grande, wo die Filme auf einem Maxi-Bildschirm projiziert werden (26x14m, eins der grösste von Europa) und kann von einem Publikum von 8000 Zuschauer angesehen werden. Ausser diesem grossen Saal in der Piazza werden viele Filme auch in den umgebenen Kinos und Saale der Zone projiziert, zwei von Ihnen liegen genau auf dem Delta. Es handelt sich um den Saal vom FEVI Gebäude und die Aula vom Liceo Cantonale von Locarno, beide Saale werden im Rest des Jahres für andere Zwecke benutzt. Die erste von den beiden ist sogar eins der grösste Saale die das Festival zur Verfügung hat, so gross das wenn es regnet die Projizierungen der Piazza dort versetzt werden. Der Erfolg vom Festival basiert nicht nur auf die Projizierung der Filme. In der Tat während dem Event animiert es sich besonders, sehr viele Bars schlagen Events vor und es werden trefforte organisiert wo es möglich ist sich von einer Projizierung zur andere zu befinden. Ins besondere wird ein kulturelles Dorf in der Mitte des grossen Kreisverkehrs organisiert. Hier sind viele verschiedene Bars Präsent, live Animation und viele Marktstände wo man verschiedene Sachen und Gerichte kaufen und essen kann die von der ganzen Welt herkommen. Ausserdem wird eine Lounge für die Organisatoren und Stars die am Event beteiligt sind eingerichtet. Es ist schwer zu denken dass ohne die Realisierung der Bonifizierung des Delta diese Dinge möglich wären, er hat geeigneter Platz erschaffen um diese Projekte realisieren zu können. Ein anderer starker Punkt der Zone ist der Sommerlicher Tourismus und Badeort. Auf dem ganzen Ufer des Lago Maggiore Sees sind viele Lidos und Badeorte. Die meist besuchte sind das Lido von Locarno und das Lido von Ascona, beide sind kürzlich neu renoviert worden, und beide befinden sich auf dem Delta. Ausser diese zwei Lido gibt es in Ascona und Locarno noch zwei Badeorte. Auf der linken Seite des Delta gibt es einen grossen Strand, sehr besucht von Touristen aber auch von Bewohner, stattdessen auf der rechten Seite gibt es ein Camping wo die Besucher campen und baden können. Der See ist aber nicht der einzige Badeort, in der Tat sind die Ufer des Flusses auch eine sehr besuchte Zone während der Sommerzeit. Auch in diesem Sinne hat die Bonifizierung eine gute Rolle gespielt, so dass der Teil des Flusses des Delta besser erreichbar ist. Die Seepromenade auf dem Delta ist ohne Zweifel eins von den Tourismus Center der Zone. In Ascona gleich nach der Piazza befindet sich eine Zone mit vielen Luxus Hotels mit Seeblick. Die ganze Zone ist übersät von Restaurants und Nachtclubs. Ausserdem gibt es auf dem Delta zwei Golfplätze. Auch ausserhalb vom Delta gibt es viele touristische Zonen, zwischen Muralto und Minusio gibt es viele Hotels, in Tenero gibt es viele Campingplätze und einen sehr besuchter Sport Center, von Orselina fährt die Hängebahn nach Cardada, und von dort kann man mit einem Sessellift bis auf Cimetta gehen, ein sehr berühmter Ort für Wanderungen im Sommer und im Winter kann man auch Skifahren. Es gibt noch andere Orte die man zitieren kann. Trotz alledem, dank der Erweiterung des Delta wurde die Zone ins Zentrum des Tessiner Tourismus erbracht.



Wichtigste Tourismus Zonen des Delta

## Schlussfolge und Zukunftsprojekte

Die Locarno Region hat im letzten Jahrhundert eine starke Entwicklung kennengelernt. Die Eindämmung des Maggia Flusses und die Bonifizierung des Delta haben eine überwiegende Rolle gespielt, Sie haben die Zone vom Hochwasser sichergestellt und Ihnen die Möglichkeit gegeben die Stadtgebiete auf Zonen die vorher nicht Baugrundstück zu erweitern. Während dieser Phase begegneten viele Probleme, vor allem mit dem Verkehr, aber sie sind immer gelöst worden. Eine weitere Hilfe kam mit dem günstigsten Klima und mit der Anwesenheit des Sees, die haben der Region die Möglichkeit gegeben auf en Tourismus zu setzen. Diese Expansion hat sich in den letzten Jahren immer mehr verlangsamt, wahrscheinlich wegen der politischen Trennung, aber nicht wegen des Geografischen Gebiets. Locarnese wird so betrachten als ein einziger städtisches Agglomerat, ohne offenbare Trennungen zwischen den Gemeinden die Ihn komponieren. Diesbezüglich hört man oft über eine Aggregation reden, dazu gemacht um diese grenzen abzubauen, um einen stärkeren Ökonomischer Pol zu erschaffen. Im September des 2011 wurde eine Abstimmung gemacht um diese Lösung in den Gemeinden von dem linken Ufer der Maggia vorzuschlagen, das Ergebnis war Negativ in allen Gemeinden ausser in Locarno und Mergoscia, aber die Mehrheit von den Nein stimmen wahr nicht markant, so das alles im allen ein positives Ergebnis gab. Nur ein paar Monate nach dieser Abstimmung haben Sie eine ähnliche Initiative vorgeschlagen, der Stifter ist Giorgio Ghiringhelli und das Ziel ist zwei grosse Gemeinde zu gründen Locarno und Bellinzona, auf das Modell wie es in Lugano gemacht wurde. Im Gegensatz der letzten Abstimmung wird diese die ganze Gemeinde betreffen und Sie denken, dass in dieser Art die Wahrscheinlichkeit von einer positiven Antwort höher sein wird.

# Referenzen

## Bücher

- Nicoletta Dutly-Bondiotti, *Proteggersi con le pietre*, Tipografia Bassi, Locarno, 2003
- Chiesi Gianni e Carpi Arno, *Strada principale A 13*, Casagrande SA, Bellinzona, 1996
- Delegazione Consortile, *La correzione del fiume Maggia nei territori di Locarno-Solduno-Ascona e Losone, fino al lago Maggiore*, Stabilimento tipo-litografico, Bellinzona, 1907
- Varini Alfonsito, *Le arginature del fiume Maggia*, Tipografia Pedrazzini, Locarno, 1991
- Gilardoni Virgilio, *Locarno e il suo circolo*, Birkhäuser, Basel, 1972

## Internet

- Historisches Lexikon der Schweiz 27.05.2012:  
[www.hls-dhs-dss.ch](http://www.hls-dhs-dss.ch)
- Official Tourist Office Website 28.05.2012  
[www.ascona-locarno.com/de/](http://www.ascona-locarno.com/de/)
- Aggregation Website 28.05.2012  
[www.aggregazioneolocarnese.ch/it/](http://www.aggregazioneolocarnese.ch/it/)
- Wikipedia 27.05.2012  
[it.wikipedia.org](http://it.wikipedia.org)