

Kulturlandschaftswandel in der Pian Scairolo (Kanton Tessin) von 1953 bis 2009



Verfasser :

Andrea Balducci
Pietro Beretta Piccoli
Stefano Martinetti
Nicolò Tamà

Betreuung :

Dr. Christian Häberling
Stefan Räber

Leitung:

Prof. Dr. Lorenz Hurni

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einführung	Seite	4
1.1 Motivation		4
1.2 Heutige Situation der Pian Scairolo		4
2. Landwirtschaft, Demografie, Verkehr		5
2.1 Entwicklung der Landwirtschaft		5
2.2 Demografie		7
2.3 Verkehr und Strasse		9
3. Gewerbe und Industrie		11
3.1 Gastronomie		11
3.2 Ölhandelsfirma Pina Petroli SA		11
3.3 Einkaufszentren von Grancia		11
3.4 Entwicklung der Wirtschaft		12
4. Die kartografische Visualisierung der baulichen Entwicklung in der Pian Scairolo		14
4.1 Karte 1953		14
4.2 Karte 1967		16
4.3 Karte 1977		18
4.4 Karte 1983		20
4.5 Karte 1989		20
4.6 Karte 1995		22
4.7 Karte 2009		24
5. Masterplan GREEN SKYROLO		26
5.1 Geschichte des Projektes		26
5.2 Projekt im Detail		26
6. Fazit		28
7. Quellen		29

1. Einführung

1.1 Motivation

Die Projektarbeit „Kulturlandschaftswandel“ bezieht sich, wie der Name erkennen lässt, auf die zeitlichen und wichtigsten Veränderungen der Zusammensetzung eines Areals oder Landschaft. Da wir unsere Ebene selber aussuchen durften, haben wir auf das Gebiet der Pian Scairolo südlich von Lugano gewählt. Diese Ebene hat uns von Anfang an sehr interessiert, da die meisten von uns aus der Region von Lugano kommen und wir uns deswegen gut mit diesem Areal auskennen. Darum wollten wir auch unsere persönliche Erfahrungen und Erlebnisse in unserer Arbeit einbeziehen und weiter vermitteln. Unser Ziel war es, herauszufinden, wie diese Ebene und deren Umgebung vor ca. 50 Jahren ausgesehen hatten, einbezogen mit welchen Schritte, zu welchen Zeitpunkten und auf welcher Weise sich diese Landschaft bis heutigen Situation verändert hat. Aufgrund einzelner vorhandener Projekte für die Zukunft dieser Gegend möchten wir nicht darauf verzichten, einen Blick in die Zukunft zu werfen.

Um dem Leser einen groben Einblick in die Gegenwart der Pian Scairolo zu gewähren, folgt anschliessend eine kleine Beschreibung der heutigen Verhältnisse.

1.2 Heutige Situation der Pian Scairolo

Die Pian Scairolo ist geographisch gesehen ein Tal, das sich südlich der Stadt Lugano zwischen den Hügeln des San Salvatore und der Collina d'Oro erstreckt und vom kleinen Bach Scairolo durchquert wird. Politisch gesehen wird sie von den Gemeinden Barbengo, Grancia, Pazzallo, Carabbia und Pambio-Noranco getrennt, wobei wir die angrenzenden Gemeinden Paradiso, Montagnola, Gentilino, Agra und Carona ebenfalls als Teil des Gebietes betrachten werden.

Während es im Jahr 1953 in der Pian Scairolo grundsätzlich nur aus kleinen Dörfern, Reben und Getreide-Felder gab, ist heute ein sehr dicht bebautes Industriegebiet, wo sich viele Einkaufsmöglichkeiten (z.B. die Ikea) vorhanden. Auch verläuft dort die Autobahn A2 (resp. E 35) durch, die den ganzen Verkehr von Italien in den nordlichen Teil des Kantons Tessin aufnimmt.

Demzufolge hat man heutzutage in der Pian Scairolo ein nicht zu unterschätzendes Verkehrsdichte-Problem, wobei sich die Staus oft während der Hauptverkehrszeit bilden. Es wurde aber schon beim zukünftigen Projekt *Green Skyrolo* angefügt, das in den nächsten 30 Jahren realisiert wird, dass das mit neuen Einfahrten und einem erneuerten Strassensystem die Verkehrsprobleme gelöst werden.

Zusammenfassend gesagt bietet die Pian Scairolo heute unter andere viele Einkaufsmöglichkeiten, eine grosse Industrie Produktion und einen direkten Weg nach Italien.

2. Landwirtschaft, Demografie und Verkehr

Die Kapitel 2.1 bis 2.3 wurden mit Hilfe von Raimondo Locatelli's Buch Grancia, piccolo tra i grandi (2011) erstellt. Wo es nicht spezifiziert wird, stammen die Quellen aus diesem Buch.

2.1 Entwicklung der Landwirtschaft

Die Pian Scairolo, wie der Rest vom Kanton Tessin, ist ursprünglich eine landwirtschaftlich genutzte Region. In den Katasterplänen und in den wenigen Fotografien des 19. Jahrhunderts kann man sehr klar sehen, dass die kleinen Dörfer der Ebene von Feldern umgeben waren. Die wichtigsten Wirtschaftsaktivitäten für die Einwohner waren deshalb der Ackerbau und die Tierhaltung. Die typischen Produkte waren Hirse, Getreide und Kastanien. Es waren auch die einzigen Ressourcen, die die Leute nicht kaufen und importieren mussten.

Am kleinen Fluss, der die Ebene durchzieht (Roggia), gab es mehreren Mühlen, wo das Getreide gemahlen wurde. Das dadurch gewonnene Mehl wurde in Grancia aufbewahrt. Diese Gemeinde wurde tatsächlich wegen der Präsenz von Getreidespeichern Grancia genannt (auf Italienisch „granaio“).

In den Vierzigerjahren, nach der herrschenden Angst und Sorge aufgrund des Zweiten Weltkriegs, begann für den südlichen Teil des Tessins eine neue Phase der Industrialisierung. Es wechselten die Pläne für die Agrargebiet wie der Pian Scairolo. 1940 wurde die Region entsumpft und der kleine Fluss Roggia kanalisiert. Es war die ersten Anzeichen von Veränderung, die in den kommenden Jahren die Ebene revolutionieren würden. Man musste aber noch bis in die Sechzigerjahren und den neuen Parlamentswahlen warten, um grosse Veränderungen zu bemerken. In der Tat wurde während dieser Zeit die neue Autobahn N2 (heute A2) zwischen Mendrisio und Lugano gebaut. Am 24. November 1967 wurde die neue Strecke eröffnet. Aus offensichtlichen Gründen mussten die Einwohner dafür einen enormen Preis zahlen, weil die Autobahn das Gebiet durchquerte und die Ländereien für wenig Geld verkauft wurden. Das Ende der landwirtschaftlichen Nutzung in dieser der Region war abzusehen.

Die umliegenden Dörfer wurden immer grösser und die Felder wurden durch die neue industrielle und kommerzielle Nutzung substituiert. Die neue Generation fand die Beschäftigung der Eltern nicht mehr attraktiv, weshalb der Beruf des Bauers letztlich verschwand. Weitere Daten beweisen diese Tendenz: zum Beispiel hat die Gemeinde Grancia in den letzten 30 Jahren 5 Hektaren agrarischen Boden verloren und heutzutage gibt es immer weniger Fläche für die Landwirtschaft und immer weniger Bauern. Das Gleiche passierte in der Gemeinde Collina d'Oro, die auch 21 ha verloren hatte (heute 11,4%) und in Lugano, das die Gemeinden Barbengo und Pazzallo einbezog und 403 ha verloren hatte (heute 9,6%).

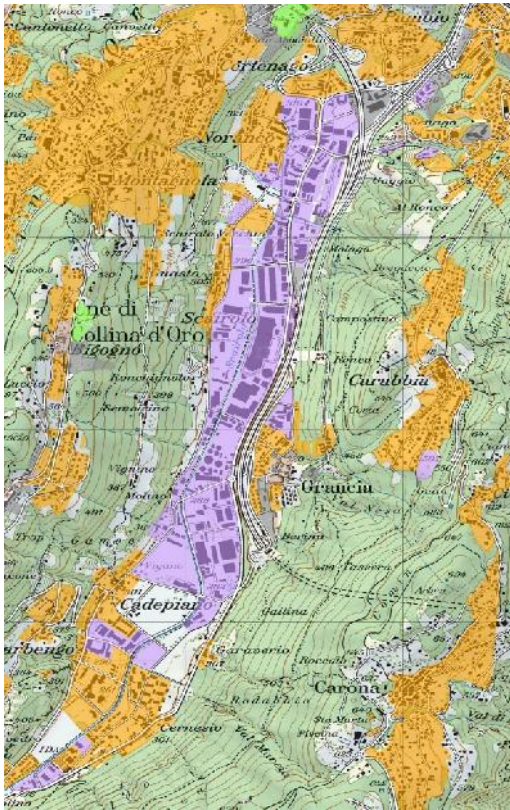
Die Karten der nächsten Seiten¹ zeigen die heutige Situation der Ebene und ihre Unterteilung in Bauzonen und Landwirtschaftszonen (Abbildung oben links und oben rechts). Man sieht, dass die produktive Zone („Arbeitszone“) den ganzen Boden der Ebene umfasst, die von den Dörfern quasi eingekreist ist. Dort in der „Hügelzone“ gibt es weiterhin die Verarbeitung regionaler Produkte, die – wie vorher schon gesagt wurde – allerdings immer weniger angebaut werden. Tatsächlich werden in der Zone, die in der vierten Karte die Produktionszone repräsentiert (auch bezeichnet als die Bergzone), mehr kaum lokale Produkte angebaut. Diese Zone enthält auf noch als einzige Wälder, die aber keinen Nutzen für die industrielle Entwicklung, das Wachstum der Gemeinden und die noch verbleibende Landwirtschaft haben.

Eine parallele agrarische Aktivität, die in der Region und allgemein im ganzen Kanton eine Tradition war und die im Unterschied zur Bewirtschaftung der Felder in der Ebene normalerweise wenig ökonomische Zwecke hatte, ist der Weinbau. An den Abhängen der Hügel zwischen den Dörfern gab es Hektaren von Weinbergen, wo die Einwohner der Pian Scairolo bis in die Fünfzigerjahre ihre Trauben hegten. Mit dem Generationenwechsel wurden aber diese Gebiete vernachlässigt und innerhalb etwa zwanzig Jahren fast alles verkauft und folglich anders genutzt. Im Allgemeinen hatten die nicht mehr bewirtschafteten Felder und der Wald für die weitere Siedlungsentwicklung Raum frei gelassen.

¹ Quelle: <https://map.geo.admin.ch>

Bauzonen Schweiz (harmonisiert)

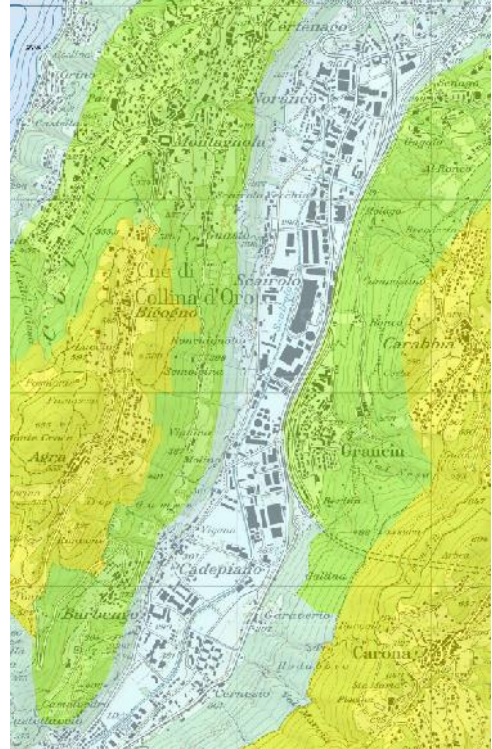
- Wohnzonen
- Arbeitszonen
- Mischzonen
- Zentrumszonen
- Zonen für öffentliche Nutzungen
- eingeschränkte Bauzonen
- Tourismus- und Freizeitzone
- Verkehrszonen innerhalb der Bauzonen
- weitere Bauzonen



01.01.2012

Landwirtschaftliche Zonengrenzen

- Talzone
- Hügelzone
- Bergzone I
- Bergzone II
- Bergzone III
- Bergzone IV
- Sommerungsgebiet



18.04.2014

Waldflächen

- Wald (Verallgemeinerung der wichtigsten Wälder)



01.01.2014

2.2 Demografie

Die Pian Scairolo war ursprünglich ein sehr kleiner Lebensraum. Tatsächlich wohnten am Anfang des letzten Jahrhunderts in den 7 Gemeinden der Region nicht mehr als 2000 Menschen. In die historischen Fotografien der Zeit sehen die Dörfer aus wie kleine Flecke zwischen den Feldern und dem Wald. Es gab einige Strassen für die Mobilität der Leute und den Transport der agrarischen Produkte. Aber jede Gemeinde war im Allgemeinen eher isoliert. Heutzutage kann man dagegen nicht mehr die einzelnen Dorfgrenzen auseinanderhalten. Der Grund dafür ist sehr einfach, nämlich die Explosion des demographischen Wachstums, die in den Sechzigerjahren angefangen ist und nur im letzten Jahrzehnt reduziert werden konnte.

Dieses Phänomen ist nicht neu, weil diese Tendenz dem Einfluss der neuen kantonalen Politik folgte, die an die Entwicklung des industriellen und kommerziellen Potenzials ausgerichtet war und gleichzeitig jede Gemeinde im Tessin zu einem „Baby Boom“ in den 1960er-Jahren führte.

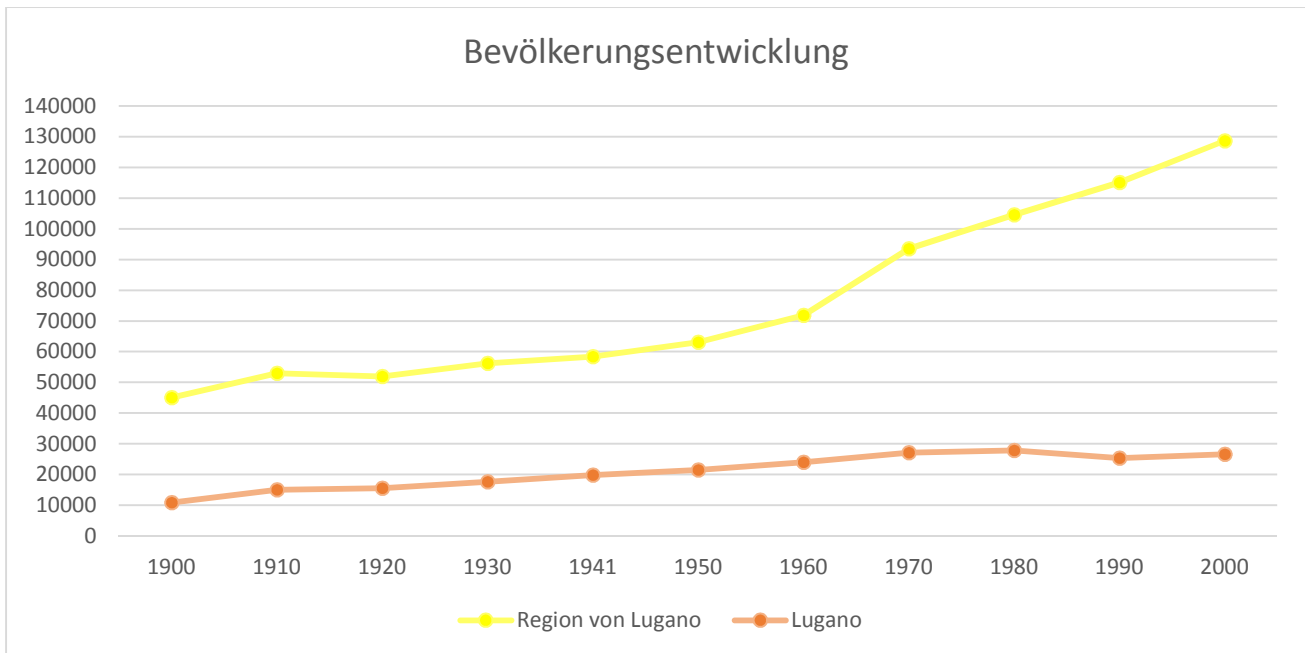
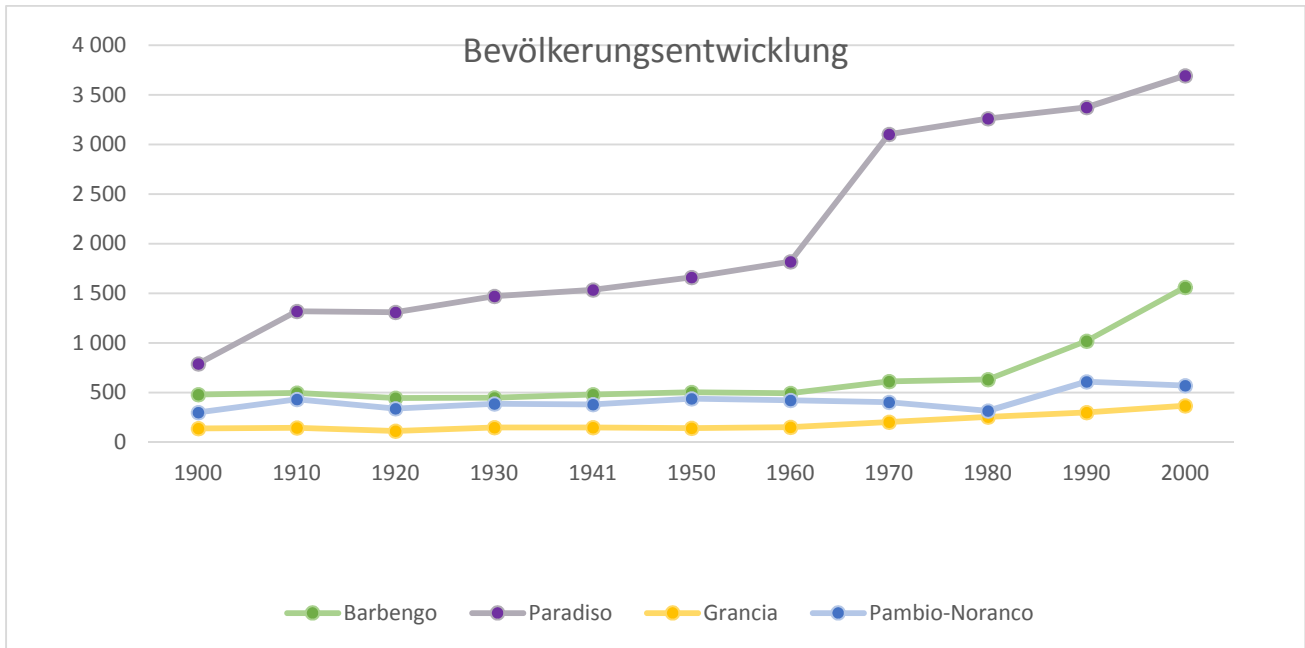
Das zu Grunde liegende Element ist die Verbindung der Ebene mit dem Rest vom Kanton Tessin und später mit Italien und dem Rest der Schweiz, und zwar dank der neuen Autobahn N2 (heute A2). Die Attraktivität der neuen beruflichen Tätigkeiten, die ab diesem Moment auch in den kleinen Gemeinden möglich waren, führte zu einem Wechsel in der Regionalplanung und infolgedessen mit Änderungen in einem neuen Flächennutzungsplan. Ab Ende der 1970er-Jahre änderte die Orientierung von Agrarland nach Wohngebiet. Diese politische Umstellung ergab mehr Möglichkeiten für Unternehmer, die an die Ebene interessiert waren. Die Folge dieser neuen Arbeitsplätze ist natürlich die Niederlassung vieler Leute in der Region, die Wohnraum in der Gemeinde gefunden haben, und die Gründung von vielen Haushalten.

In die fünf analysierten Gemeinden erkennt man das grösste Bevölkerungswachstum normalerweise zwischen 1960 und 1980²:

Lugano:	von	23937 (1960)	bis	27121 (1970)	+ 9,1%;
Grancia:	von	152 (1960)	bis	255 (1980)	+ 67,7%;
Paradiso:	von	1819 (1960)	bis	3101 (1970)	+ 70,5%;
Pambio Noranco:	von	402 (1970)	bis	610 (1990)	+ 51,7%;
Barbengo:	von	492 (1960)	bis	611 (1970)	+ 24,2%.

	Bevölkerungsentwicklung in absoluten Zahlen								Jährliche Veränderung %		
	1910	1920	1930	1960	1970	1980	1990	2000	1910 / 1941	1941 / 1970	1970 / 2000
TESSIN	156 166	152 256	159 223	195 566	245 458	265 899	282 181	306 846	0,1	1,4	0,7
Region von Lugano	53 012	51 946	56 231	71 872	93 485	104 559	115 116	128 581	0,3	1,6	1,1
Lugano	14 988	15 514	17 672	23 937	27 121	27 815	25 334	26 560	0,9	1,1	-0,1
Viganello	1 477	1 344	1 708	3 150	4 841	5 515	5 587	6 284	0,8	3,3	0,9
Pregassona	808	774	894	1 650	3 633	5 297	5 982	7 354	0,9	4,3	2,4
Barbengo	496	444	448	492	611	632	1 018	1 559	-0,1	0,8	3,2
Paradiso	1 320	1 309	1 469	1 819	3 101	3 261	3 372	3 694	0,5	2,5	0,6
Grancia	146	111	148	152	202	255	300	366	0,1	1,1	2,0
Pambio- Noranco	433	339	387	423	402	314	610	570	-0,4	0,2	1,2

² Quelle der Tabelle und der Dateien: www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/02/key.html



Die Wohngebiete haben sich deshalb überall vergrössert, zum Beispiel in Lugano +232 ha, in Grancia +6 ha, in Collina d'Oro +35 ha und in Paradiso +7 ha (zwischen 1979/85 - 2004/09).

Im Allgemeinen verdoppelte sich die Population zwischen 1960 und 2000 in jeder Gemeinde des Luganese, sodass heute überall eine hohe Bevölkerungsdichte resultiert.

Die Situation veränderte sich nochmals in den letzten Jahren wegen einer neuen politischen und administrativen Organisation der Region, um die Verhältnisse zwischen den Gemeinde zu erleichtern. 2004 und 2008 fanden die Gemeindefusionen von Lugano, Barbengo, Pazzallo, Pambio Noranco und Carabbia statt. Grancia, Paradiso und Collina d'Oro sind die einzigen, die noch unabhängig sind von der Stadt Lugano.

2.3 Verkehr und Strassen

Wenn man die Entwicklung des Strassennetzes im Gebiet des Pian Scairolo analysiert, muss man den regionalen und den nationalen Verkehr berücksichtigen, weil beide einen grossen Einfluss in der Region haben. Vor den Aufbau der Autobahn waren die Gemeinden mit wenigen Strassen verbunden und wegen der wenigen Möglichkeiten der Einwohner der Ebene ein Auto zu haben, war der Fluss von Fahrzeugen sehr beschränkt. Die Eröffnung der Tür der nationalen Netze in 1967 veränderte irreversibel die Dimension der Mobilität von Lugano und des Sottoceneri. Ab diesem Moment wurde die Region nicht mehr nur von den Einwohnern verkehrt sondern auch von Reisenden, Arbeiter, Unternehmer und Käufer. Die Strassen mussten dann vergrössert werden und andere Richtungen finden um den Fluss in einigen Strecken zu reduzieren. In etwa 40 Jahren baute man ein kompliziertes Netz auf. Heute hat man eine enorme Quantität von Fahrer, die täglich den Ebene durchfährt.

Strassenverkehrslärm Tag

Beurteilungspegel Lr [dB(A)] (06:00 - 22:00)



Für eine detailliertere Ansicht wenden Sie sich bitte an die Vollzugstellen.



31.12.2010

Das Verkehrsaufkommen auf der Autobahn war schon am Anfang stattlich. Aber wegen der immer häufigeren Benützung der Autos verdoppelte das Verkehrsvolumen während der letzten 40 Jahre.

Die Fahrbahnen in beiden Richtungen führen zu zwei grossen Problemen, die das Leben der Einwohner beeinträchtigen. Diese sind die Lärmbelastung und die Luftverunreinigung.

Die Lärmbelastung³ fand schon im Jahre 1987 eine erste Lösung, als sich die Gemeinde von Grancia für die Verbesserung der schon existenten Lärmschutzwände entschied, um die LSV-Grenze (Lärmschutz-Verordnung) einzuhalten. Diese Wände wurden renoviert und die Resultate waren sofort spürbar. Nach mehr als 20 Jahren ist das Verkehrsaufkommen heute noch grösser und so strebt die Bevölkerung noch einmal eine Renovierung der Lärmschutzwände an.

Gegen die Luftverschmutzung kann nur der Kanton Einfluss nehmen, indem er das Verkehrsaufkommen mit Gesetzen beruhigen kann. Es passierte oft nach 2000, dass die Regierung die maximale Geschwindigkeit auf 80 km/h reduzieren musste, weil das Niveau der Luftverschmutzung einen kritischen Punkt erreicht hatte. Am 31 Juli 2009 wurde das grösste Aufkommen über diese Autobahnstrecke registriert; seit ihrer Eröffnung hatten nie mehr als 95'693 Fahrzeuge in einem Tag die Ebene durchgefahren.

Der Lokalverkehr setzt noch andere Probleme, weil die Strassen der Region drei Zwecke für die Strassenbenützer haben. Tatsächlich fungiert das Netz als Verbindung zwischen Lugano und den Dörfern der Ebene, als Verbindung mit der Autobahn und als Verbindung mit der Industrie in der Ebene. Trotzdem hatte die Planung der Strasse einige Aspekte nicht berücksichtigt, wie zum Beispiel die spätere Entwicklung der Ebene und die Alternative anderer Strassen an der Seite der Ebene zu bauen, um das Verkehrsaufkommen zu bewältigen.

³ Quelle der Karte: <https://map.geo.admin.ch>

Diese Unterbewertung ist jetzt Ursache von täglichem Missbehagen zwischen den Autofahrern. Staus und lange Kolonnen sind sehr häufig, im Besonderen am Abend, wenn die Werktätigen vom Arbeitsplatz zurückkommen, und am Samstag, wenn die Familien zu den Einkaufszentren fahren. Im Durchschnitt hat die Strecke mit dem grössten Fluss 30'000 Fahrzeuge pro Tag zu bewältigen, wohingegen die anderen Strecken zwischen 20'000 und 25'000 Fahrzeuge pro Tag.

Lugano bietet öffentliche Verkehrsmittel an, die die Stadt mit einer Park&Ride-Anlage nördlich von der Ebene verbindet. Das Fassungsvermögen der Parkplätze ist auf etwa 600 Fahrzeugen ausgelegt. Diese Parkplätze, sind seit der Eröffnung des Parkhauses jeden Tag voll. Es gibt auch zwei Postautolinien, die von Lugano nach Barbengo und nach Figino führen. Damit fahren die Einwohner zu den Arbeitsplätzen. Auf jedem Fall ist das Potenzial dieses Postauto-Service noch nicht ausgeschöpft. Und tatsächlich gibt es einige Projekte, um die Situation zu verbessern. Um die verbreitete Notwendigkeit zur Autonutzung zu entschärfen, gibt es Pläne, die die heutigen Buslinien zu verdichten und sogar eine neue Tramlinie als Transportmittel einzuführen.

3. Gewerbe und Industrie

Die Kapitel 3.1 bis 3.3 wurden mit Hilfe von Raimondo Locatelli's Buch Grancia, piccolo tra i grandi (2011) erstellt. Wo es nicht spezifiziert wird, stammen die Quellen aus diesem Buch.

3.1 Gastronomie

Der Gastronomiesektor, das heisst die wenigen Restaurants (Osterie) des Pian Scairolo, besass während der den Bauten der Autobahn und dessen Tunnel über extrem hohe Wirtschaftlichkeit. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Restaurants beauftragt wurden, die Verpflegung der Bauarbeiter zu gewährleisten. Hinzu kam, dass die Arbeiter nach Schichtende sich oft auf ein Gläschen Wein trafen oder vor Schichtanfang sich Brot und Wurst kauften. In der Gastronomie fehlte es also nicht an Arbeit und Aufträgen.

Zudem kann man sagen, dass die Osterie von damals (auf der Kantonsstrasse von Paradiso nach Figino gelegen) auch vor dem Bau der Autobahn als „Treffpunkt“ für Menschen diente, die auch von entfernteren Gemeinden kamen. Am Wochenende traf man sich, um Karten zu spielen. Einige erstellten einen Platz für das Boccienspiel, um Gäste anzulocken, und boten auch eine Art Laden an, wo das nötigste immer erhältlich war.

3.2 Ölhandelsfirma Pina Petroli SA

Die Pian Scairolo ist von verschiedensten Unternehmen genutzt worden, um Lager- oder Fabrikhallen zu erstellen. Die meisten davon gehören der grössten Firma, der Pina Petroli SA, einer Handelsfirma für Erdölprodukte. Die grossen grünen Zisternen sind mit ungefähr 180 Millionen Litern Erdöl gefüllt, der grösste Anteil davon ist Heizöl.

Als die Öltransportfirma wegen Bauarbeiten gezwungen wurde, Lugano zu verlassen, erwarb sie Gelände im Pian Scairolo. Damals wurde der Boden teils für Landwirtschaft genutzt. Es gab viel Grün und die Bauten ausserhalb des Dorfes Grancia konnte man auf einer Hand abzählen.

Im Jahr 1964 wurden die ersten zwei Zisternen mit je 1 Mio. Liter Fassungsvermögen erbaut. Im Verlauf der nächsten drei Jahre kommt eine weitere mit Fassungsvermögen von 9 Mio. Litern hinzu. 1970 wird die Kapazität mit weiteren Zisternen auf 100 Mio. Litern erweitert. Und 1975 konnte mit der letzten grossen Erweiterung die Kapazität auf 180 Mio Litern auf 18 Zisternen gesteigert werden.

Darüber hinaus erlangte die Firma weitere Grundstücke nördlich und südlich der Zisternen, sodass sie in den Besitz des von den Einkaufszentren heute besetzten Geländes kam.

3.3 Einkaufszentren von Grancia

Die Einkaufszentren „Grancia 1“, „Grancia 2“ und „Centro Lugano Sud“ wurden alle zusammen betrachtet auf ca. 75'000 Quadratmetern erstellt, wobei die IKEA davon etwa 35'000 besetzt. Heute sind die Einkaufszentren mit ihrer geeigneten Lage, der Möglichkeit gratis zu parkieren und dem vielseitigen Angebot von Produkten aller Art zu einem Mekka des Shoppings im Kanton Tessin.

Als die Zentren erstellt wurden in der Mitte der 1980er-Jahre, war es für den Konsumenten zur Gewohnheit geworden, in die Stadt zu gehen, um die Einkäufe zu tätigen. Dies bewirkte eine spürbare Skepsis von Seite der Kundschaft und der Einzelhändler gegenüber der Erstellung von Einkaufszentren, was es schwierig machte, solche zu bauen. Nichtsdestotrotz wurde 1991 das „Centro Lugano Sud“ eröffnet⁴. Daraufhin begann ein wahrhaftiger Boom der Einkaufszentren im Tessin, welcher darauf zurückzuführen war, dass die Stadt keine gute Verkehrsführung und nicht mehr genügend Parkplätze zur Verfügung stellen konnte und dem Einzelhändler immer höhere Mietzinse abverlangt wurden.

Ein Grund für die Erbauung der Einkaufszentren war das Interessenaufkommen der Firma IKEA für die Anfertigung einer Filiale an den Türen Luganos und in spezieller Weise auf den „Pian Scairolo“. Als die Gründer des „Parco Commerciale“ von diesem Interesse erfuhren, entschieden sie sich für den Verzicht auf die Erstellung einer weiteren Lagerhalle und schlossen hingegen ein Abkommen mit Jumbo und der Gruppe Manor ab, worauf im Jahre 1988 das Komplex „Grancia 1“ mit dem Spitznamen „eine Kathedrale in der Wüste“ eröffnet wurde. Diese Anlage hatte am Anfang mit vielen Problemen zu kämpfen, die unter anderem

⁴ Quelle: <https://www.centroluganosud.ch/it-it/about-the-centre>

daran lagen, dass die Konsumenten sowie die Einzelhändler der Idee der Verlagerung von Einkäufen vom Stadtzentrum in die Peripherie nicht gewachsen sein konnten. Um diesem Trend entgegenzuwirken, versuchten die Initianten die Kundschaft mit „aus dem Stegreif“ erstellten Verkaufsstellen sowie mit exklusiven und auch einzigartigen Läden anzulocken. Diese stellten somit einen Kontrast zur restlichen „Einkaufsrealität“ des Kantons zu erzeugen.

Das Einkaufszentrum „Centro Lugano Sud“ wurde von IKEA im Jahre 1991 eröffnet, nachdem dessen Baustelle für zwei Jahre die grösste im Kanton war. IKEA kaufte das erste Grundstück in Grancia im Jahre 1985 mit der damaligen Idee, an diesem Ort eine Verkaufsstelle zu erstellen. Es wurde aber schnell klar, dass das alleinige Angebot von Möbeln nicht genug Besucher anlocken würde, was zur Folge hatte, dass man ein Einkaufszentrum mit der IKEA-Filiale verbinden wollte. Das Projekt wurde lange diskutiert und angepasst, da gerade zu diesem Zeitpunkt die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Kraft trat. Unter anderem wurden folgende Änderungen vorgenommen:

- Reduktion von den 620 geplanten Parkplätze auf 570;
- Erstellung einer Ampel für den Zugang zum Einkaufszentrum;
- Reduktion von 40% der in der Lagerhalle gelagerten Produkte um die Zustellung zum Haus zu fördern;
- Renaturierung des Gerinnes des Flusses Scairolo entlang der Grundstücksgrenzen;
- Benutzung von natürlichem Gas und abbaubarem Öl mit tiefen Schwefelanteil als Heizungsmitel;
- maximales Recycling des Abfalls;
- Förderung des öffentlichen Verkehrs zwischen Lugano und dem Einkaufszentrum.

Heutzutage erwirtschaften die 40 auf 40'000 Quadratmeter verteilten Läden des „Parco commerciale Grancia“ einen Umsatz von ungefähr CHF 180 Mio. und bieten ca. 400 Arbeitsplätze. Zählt man der Komplex der IKEA hinzu, kommt man auf 1000 Mitarbeiter und einem Umsatz von CHF 450 Mio.

3.4 Entwicklung der Wirtschaft

Es macht durchaus Sinn, die Entwicklung der Wirtschaft in der Gegend südlich von Lugano anhand den prozentualen Anteilen aller Erwerbstätigen der Region in den drei verschiedenen Wirtschaftssektoren zu beschreiben (Bundesamt für Landestopografie swisstopo, 2010).

Primärer Wirtschaftssektor:

Gemeinde/Jahr	1970	1980	1990	2000
Pazzallo	4.83	1.92	1.02	1.42
Grancia	<4 Arbeiter	<4 Arbeiter	<4 Arbeiter	<4 Arbeiter
Barbengo	6.38	7.03	1.56	1.40

Sekundärer Wirtschaftssektor:

Gemeinde/Jahr	1970	1980	1990	2000
Pazzallo	44.61	28.54	22.65	15.82
Grancia	59.61	38.52	29.17	20.12
Barbengo	50.35	35.94	24.56	21.35

Tertiärer Wirtschaftssektor:

Gemeinde/Jahr	1970	1980	1990	2000
Pazzallo	50.56	69.54	76.33	82.76
Grancia	37.62	59.02	69.05	79.29
Barbengo	43.26	57.03	73.88	77.07

Die Daten aus der Tabelle des Primärsektors zeigen gut, wie zwischen 1970 bis 1990 der Anteil der Erwerbstätigen in der Landwirtschaft stark sank. Diese Entwicklung spielte sich aber nicht an jedem Ort zum gleichen Zeitpunkt ab. Wenn man die Gemeinde Pazzallo und Barbengo vergleicht, wird ersichtlich, dass der Ausstieg der Erwerbstätigen aus dem Primärsektor in Pazzallo während den 1970er-Jahren erfolgt sein muss, während in Barbengo der Anteil in diesen Jahren sogar zunahm und erst in den 80er Jahren zu sinken begann. Dies zeigt der Einfluss des Zentrums Lugano auf die Ebene, wobei die nördlicheren und näheren Gebiete zuerst mehr von der Stadt geprägt wurden als die südlicheren und entfernteren Gebiete.

Wenn man den Industriesektor betrachtet, wird klar, dass hier der Anteil der Erwerbstätigen seit mindestens den 1970er-Jahren am Sinken ist. Der grösste Sprung spielte sich in den 1970er Jahren ab, bei dem ungefähr 17% der Erwerbstätigen den Sektor verliess. Auch in den 1980er-Jahren wurde der Anteil kleiner; er schrumpfte im Falle von Pazzallo um 5.89%, in Grancia um 9.35% und in Barbengo um 11.38%. In den 1990er-Jahren ging diese Entwicklung ähnlich weiter und im Jahr 2000 umfasst der sekundäre Sektor ungefähr nur noch ein Fünftel aller Erwerbstätigen der Ebene.

Der Dienstleistungssektor zeigte über die Jahre hinweg ein deutliches Wachstum. Auch hier kann man aus den Daten erkennen, wie die Entwicklungen der Wirtschaft vom Zentrum Lugano abhingen. Die an Lugano näher liegende Gemeinde Pazzallo wies schon in den 1970er-Jahren einen Anteil der Erwerbstätigen im tertiären Sektor von ca. 50% auf, während Grancia und Barbengo 38% beziehungsweise 43% der Erwerbstätigen in diesem Sektor arbeiteten. Die grösste Zunahme spielte sich für Pazzallo (~ 19%) und Grancia (~ 21%) zwischen 1970 und 1980 ab. Für Grancia und Pazzallo verlief die Entwicklung dann ziemlich linear mit einer jeweiligen Zunahme von 10% beziehungsweise 7% alle Zehn Jahren.

Die Gemeinde Barbengo erfuhr die grösste Zunahme (~ 17%) am tertiären Sektor in den 1980er-Jahren aus, sodass die Gemeinde sogar einen um 5% grösseren Anteil als Grancia hatte, das im Jahrzehnt zuvor, nicht aber im Jahr 1970, einen leicht grösseren Anteil hatte.

Wenn man den tertiären Sektor und den sekundären Sektor zusammenzählt, erkennt man, dass die Anteile für die Sektoren über die ganze Zeitperiode und über alle drei Gemeinden jeweils um ungefähr 30% zunahm beziehungsweise abnahm. Es wird klar, dass in diesem Zeitintervall eine klare Wende in der Wirtschaft der Pian Scairolo stattfand, und dass die neueren Generationen an Arbeitnehmern einen Beruf im Dienstleistungssektor bevorzugten.

4. Die kartografische Visualisierung der baulichen Entwicklung in der Pian Scairolo

Unsere Karten zum Stand der baulichen Entwicklung der Pian Scairolo in der Priode zwischen 1953 und 2009, welche die Veränderungen in der Pian Scairolo bildhaft dokumentieren und die wir selber mithilfe der diversen Quellen und der Software Adobe Photoshop erstellt haben, basieren auf der offiziellen Landeskarte der Schweiz 1: 25'000 (LK 25) vom Bundesamt für Landestopografie swisstopo, Wabern.

Auch die Karten in den folgenden Abschnitten sind nach der gleichen Methode bezüglich Recherchen und Kartenbearbeitung entstanden.

4.1 Karte 1953

Die Karte 1953 ist zusammen mit der Karte 2009 von Ausgabejahr 2009 sogar eine der wichtigsten, da die am besten die Entwicklung und die Fortschritte der Bebauung der Pian Scairolo herausstellen. Da unsere Arbeit auf dem zeitlichen Kulturlandschaftswandel fokussiert ist, finden wir besonders diese zwei Karten einen guten Ansatzpunkt unserer Arbeit und Recherchen.

Wie man in und ausserhalb der Fokuszone sehen kann, war die Bevölkerungs- und Baudichte der Region Luganese bis 1953 nicht sehr gross und vor allem noch um die Stadt Lugano herum konzentriert. Alle die Zonen ausserhalb sind nur wenig besiedelt. Es gibt nur ursprüngliche Dörfer (nennenswert sind Melide, Paradiso, Cadepiano und Grancia), die sich fast nur für eine landwirtschaftliche Produktion eingesetzt haben. Besonders ist zu betonen, dass die Pian Scairolo vor der Eröffnung der Autobahn, demnach vor der Bebauung und vor dem verknüpften Industrie- und Tourismusboom noch unter der Spur des zweiten Weltkriegs war und noch kein grosses Wachstum erlebt hatte.

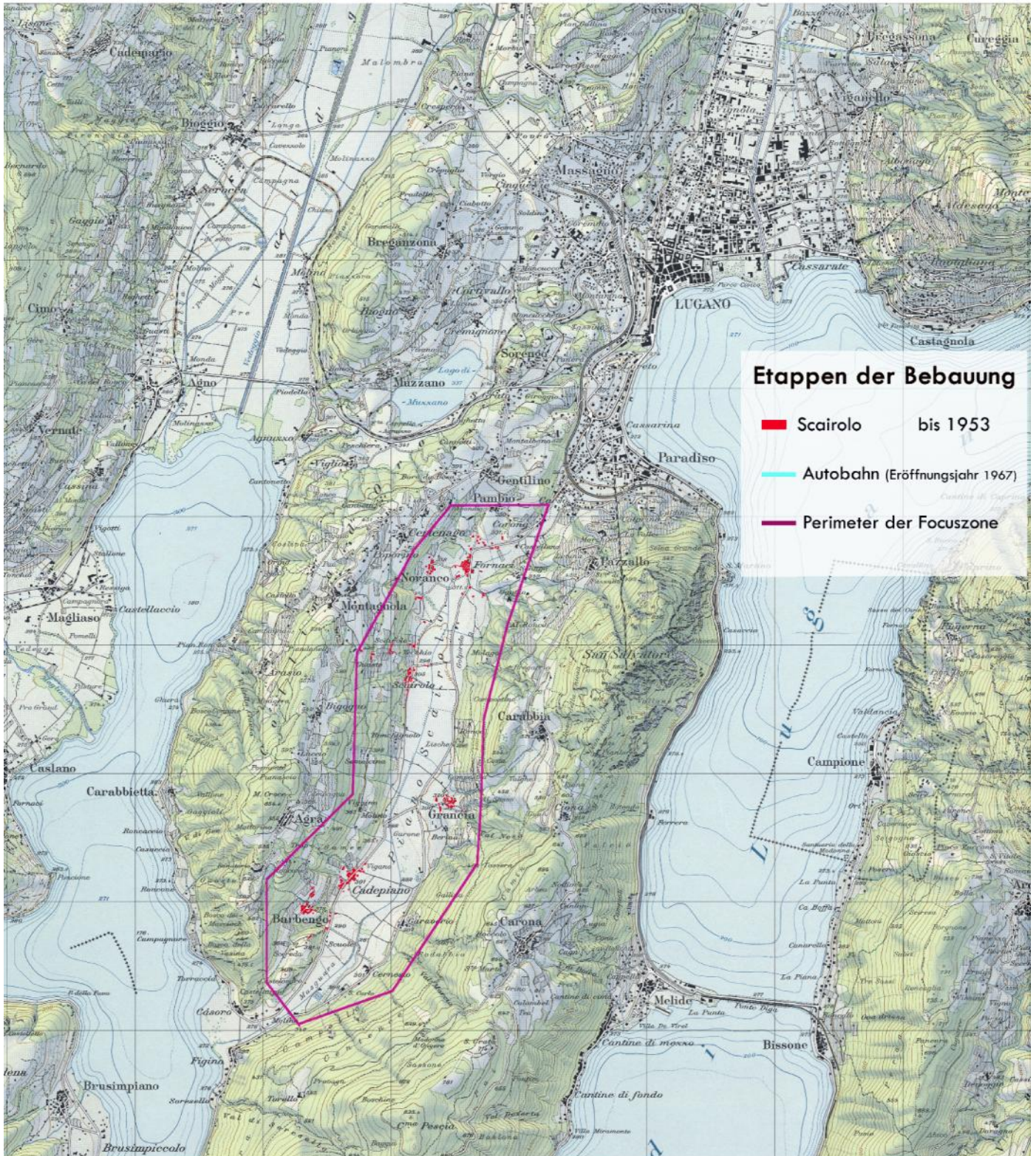
Wir können festhalten, dass die Pian Scairolo im Jahr 1953 noch grundsätzlich eine landwirtschaftliche Zone mit noch viel unbebauter Fläche war und dass nur nach dem Bau der Autobahn (siehe Karte 1967) eine wirtschaftliche Entwicklung beginnen konnte



Luftbild der Pian Scairolo im Jahr 1958.

Bild aus: www.geo.admin.ch.

Pian Scairolo (Kanton Tessin) -Entwicklung der Bebauung bis 1953



Etappen der Bebauung

- Scairolo bis 1953
- Autobahn (Eröffnungsjahr 1967)
- Perimeter der Focuszone

Landeskarte LK25 (Blatt 1353, Ausgabe 1953)

Quellen

Bundesamt für Landestopografie swisstopo (Wabern).
Landeskarte LK25 (Blatt 1353, Ausgabejahre 1953, 1967, 1977, 1983, 1989, 1995, 2009).

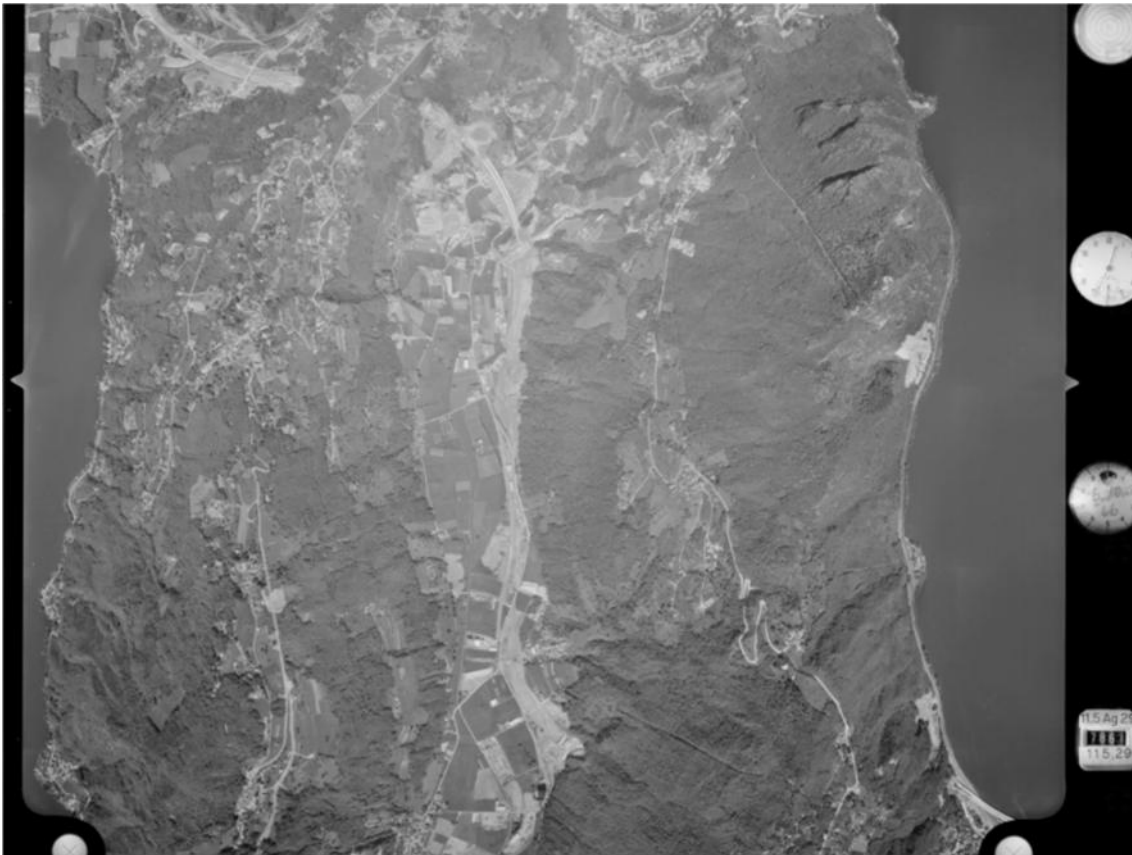
Impressum

Projektarbeit Basisjahr <<Kulturlandschaftswandel>> (2. Semester) Frühjahrssemester 2015
ETH Zürich, Departement Bau, Umwelt und Geomatik (D-BAUG), Institut für Kartografie und Geoinformation
Autoren: Bolducci Andrea, Martinetti Stefano, Piccoli Pietro, Tamà Nicolò.
Leitung: Prof. Dr. Lorenz Hurni
Betreuung: Christian Häberlin, Stefan Räber
Erstellung: 29. Mai 2015

4.2 Karte 1967

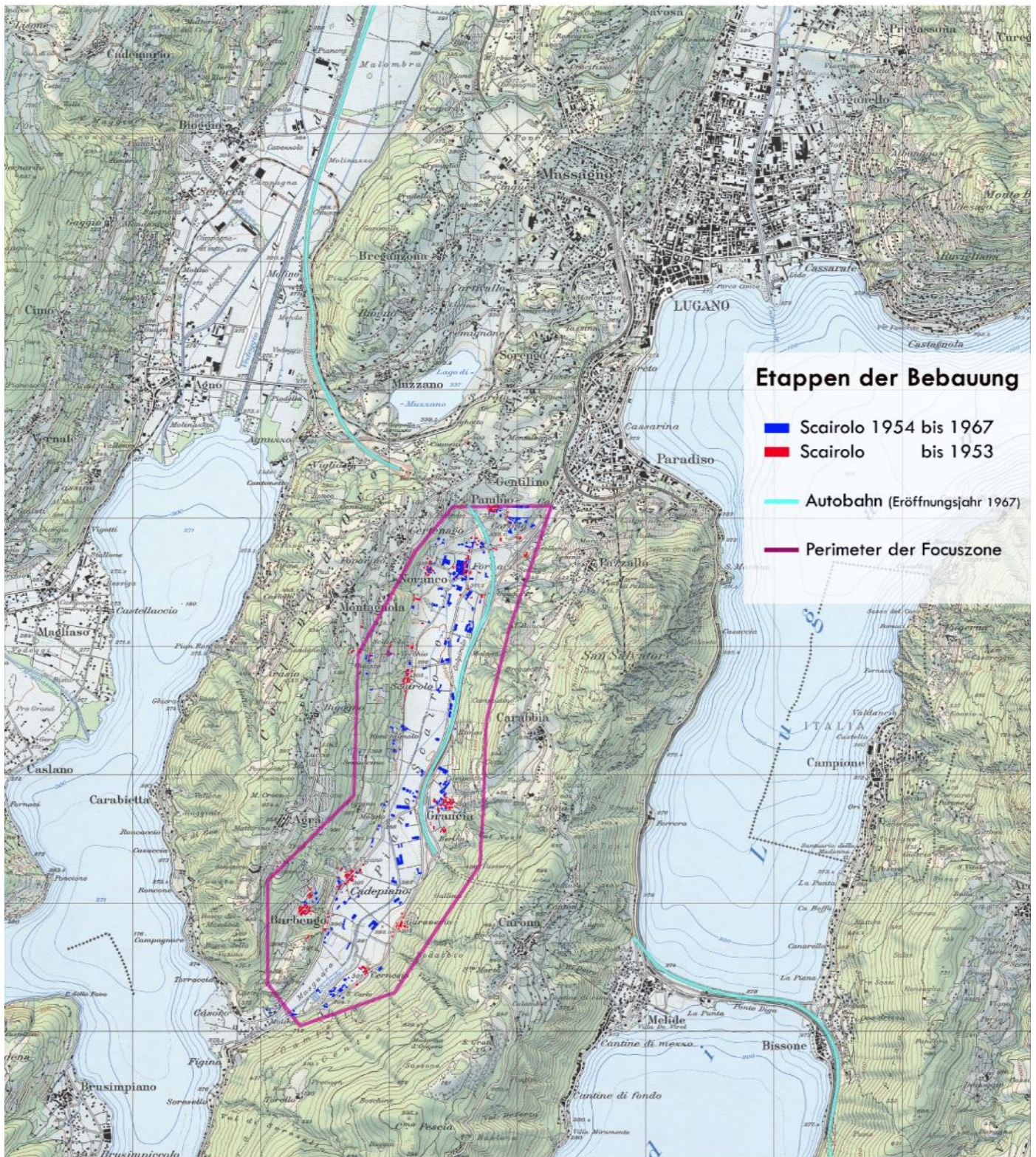
Diese Karte ist die erste, auf der die Autobahn dargestellt wurde (seine Eröffnung fand am 24. November 1967 statt). In dem unteren Luftbild, im Jahr 1966 gemacht, werden die Bauarbeiten fotografiert (in mehreren Punkten fehlt noch die Fahrbahn). (weitere Informationen im Kapitel über Landwirtschaft)

Die Effekte in dem Pian Scairolo sind sehr augenfällig. Bis zu diesem Zeitpunkt waren die Einwohner in dem kleineren Dörfe konzentriert (wie z.B. Cadepiano oder Barbengo), aber mit der Autobahn startete die Entwicklung des Gebietes. Die Neubauten (blau in der Karte) scheinen sehr zufällig angeordnet zu sein. Es gibt kein echtes Zentrum, aber sie bedecken die ganze Fläche des Tals. Ein bisschen überall werden die grünen Felder der Landwirtschaft in Bauländer umgerechnet. Die grösste Veränderung fand im Gebiet von Noranco statt, wo die Autobahnausfahrt gebaut wurde. Auch die Dörfer von Grancia und Carona haben ihre Grösse gesteigert.



LuftBild der Pian Scairolo, mit Aufbau der Autobahn im Jahr 1966.
Bild aus: www.geo.admin.ch.

Pian Scairolo (Kanton Tessin) - Entwicklung der Bebauung bis 1967



Etappen der Bebauung

- Scario 1954 bis 1967
- Scario bis 1953

— Autobahn (Eröffnungsjahr 1967)

— Perimeter der Focuszone

Landeskarte LK25 (Blatt 1353, Ausgabe 1967)

Quellen

Bundesamt für Landestopografie swisstopo (Wabern).
Landeskarte LK25 (Blatt 1353, Ausgabejahre 1953, 1967, 1977, 1983, 1989, 1995, 2009).

Impressum

Projektarbeit Basisjahr <<Kulturlandschaftswandel>> (2. Semester) Frühjahrssemester 2015
ETH Zürich, Departement Bau, Umwelt und Geomatik (D-BAUG), Institut für Kartografie und Geoinformation
Autoren: Balducci Andrea, Martinetti Stefano, Piccoli Pietro, Tamà Nicolò.
Leitung: Prof. Dr. Lorenz Hurni
Betreuung: Christian Häberlin, Stefan Räber
Erstellung: 29. Mai 2015

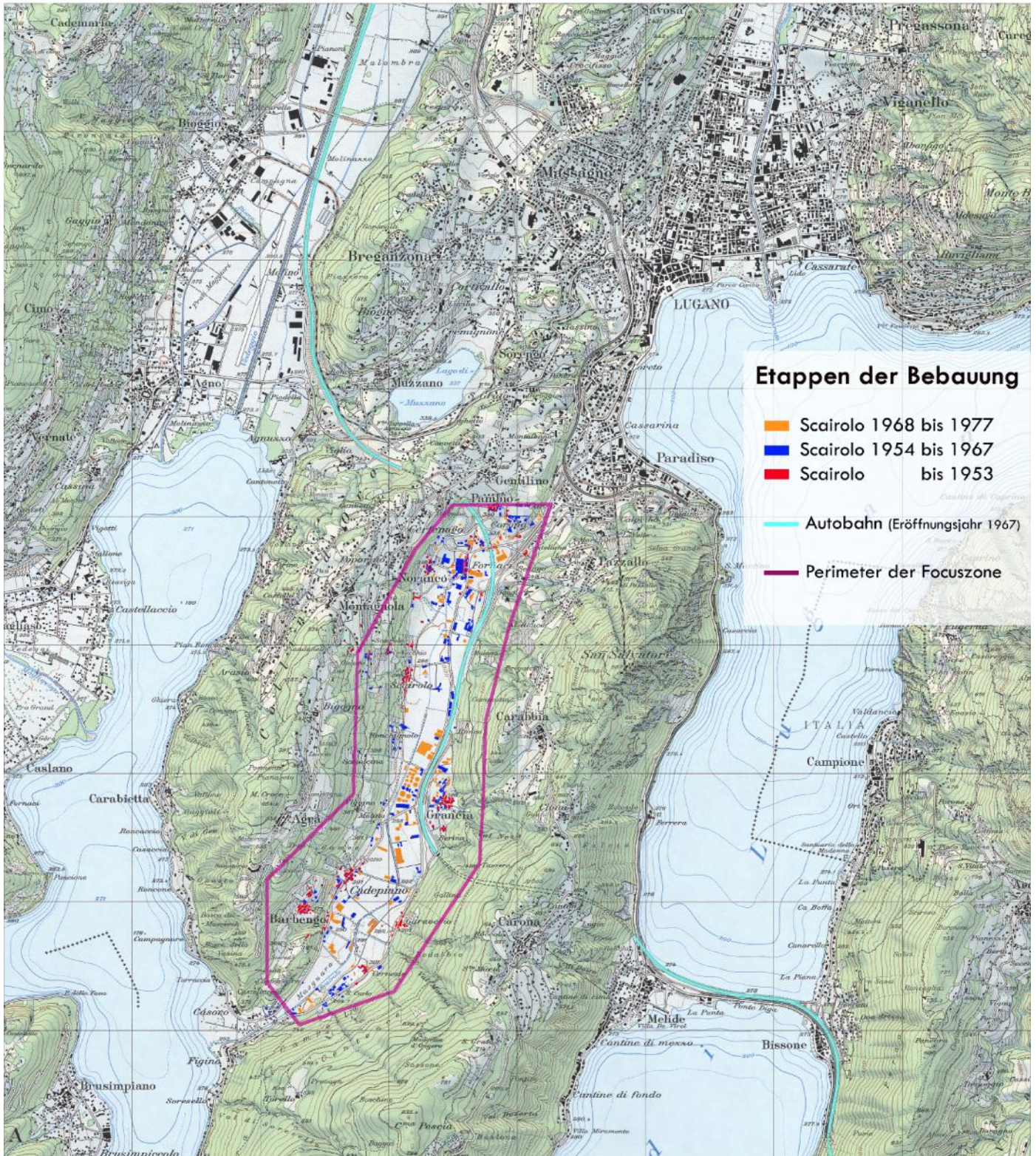
4.3 Karte 1977

In den letzten 10 Jahren traten mehrere neue Gebäude in der Ebene auf, insbesondere in den Gebieten „Fornaci“, nördlich von Grancia und in Cadepiano. Der Wechsel des Flächennutzplanes, der in den Siebzigerjahren geschehen ist, zeigt deswegen schon die erwarteten Resultaten. Einige Felder wurden tatsächlich von den ersten Teilen des zukünftigen industriellen Gebiets substituiert. Der Grossteil des neuen Baus hat heute noch die gleiche Verwendung. In „Fornaci“ sieht man die Entwicklung einiger Bürogebäude, wo die ersten Büros der Ebene Raum fanden. Zwischen Noranco und Grancia wurden ein Paar Fabrikhallen und Garagen gebaut, aber die zwei Gemeinden sind noch getrennt. Die Erscheinung von zehn neuen Zisternen in Pina spielt aber die grösste Rolle, weil die Kapazität erreichte in diese Jahren ihren aktuellen Zustand. Lagerhäuser wurden auch in den Feldern neben Grancia und Cadepiano gebaut. Man sieht bemerkenswerte Änderungen auch in der Gemeinde von Grancia, die zwischen 1979 und 1980 etwa 50 Einwohner gewonnen hat. (siehe Kapitel über Demografie)



Luftbild der Pian Scairolo im Jahr 1977.
Bild aus: www.geo.admin.ch.

Pian Scairolo (Kanton Tessin) - Entwicklung der Bebauung bis 1977



Etappen der Bebauung

- Scairolo 1968 bis 1977
- Scairolo 1954 bis 1967
- Scairolo bis 1953
- Autobahn (Eröffnungsjahr 1967)
- Perimeter der Focuszone

Landeskarte LK25 (Blatt 1353, Ausgabe 1977)

Quellen

Bundesamt für Landestopografie swisstopo (Wabern).
Landeskarte LK25 (Blatt 1353, Ausgabejahre 1953, 1967, 1977, 1983, 1989, 1995, 2009).

Impressum

Projektarbeit Basisjahr <<Kulturlandschaftswandel>> (2. Semester) Frühjahrssemester 2015
ETH Zürich, Departement Bau, Umwelt und Geomatik (D-BAUG), Institut für Kartografie und Geoinformation
Autoren: Balducci Andrea, Martinetti Stefano, Piccoli Pietro, Tamà Nicolò.
Leitung: Prof. Dr. Lorenz Hurni
Betreuung: Christian Häberlin, Stefan Räber
Erstellung: 29. Mai 2015

4.4 Karte 1983

Auf der Karte von 1983 bemerkt man, dass Teile der Ebene von einigen grossen Bauten bedeckt wurden. Diese könnten aufgrund ihrer Grösse als Lagerhäuser, Firmensitze oder Einkaufszentren eingestuft werden, was auch mit der damaligen Entwicklung der Nutzung der Ebene (siehe Kapitel über Wirtschaft) übereinstimmen würde.

Tatsächlich haben die meisten (wenn nicht alle) dieser Bauten heute noch dieselbe Funktion.

Was man ebenfalls bemerken kann sind die neuen Gebäude unterhalb von Barbengo und südlich von Cadepiano, die zum einen ein Mittelschulhaus und zum anderen Wohnungsblöcke sind, wobei die letzteren die nördlicheren sind.

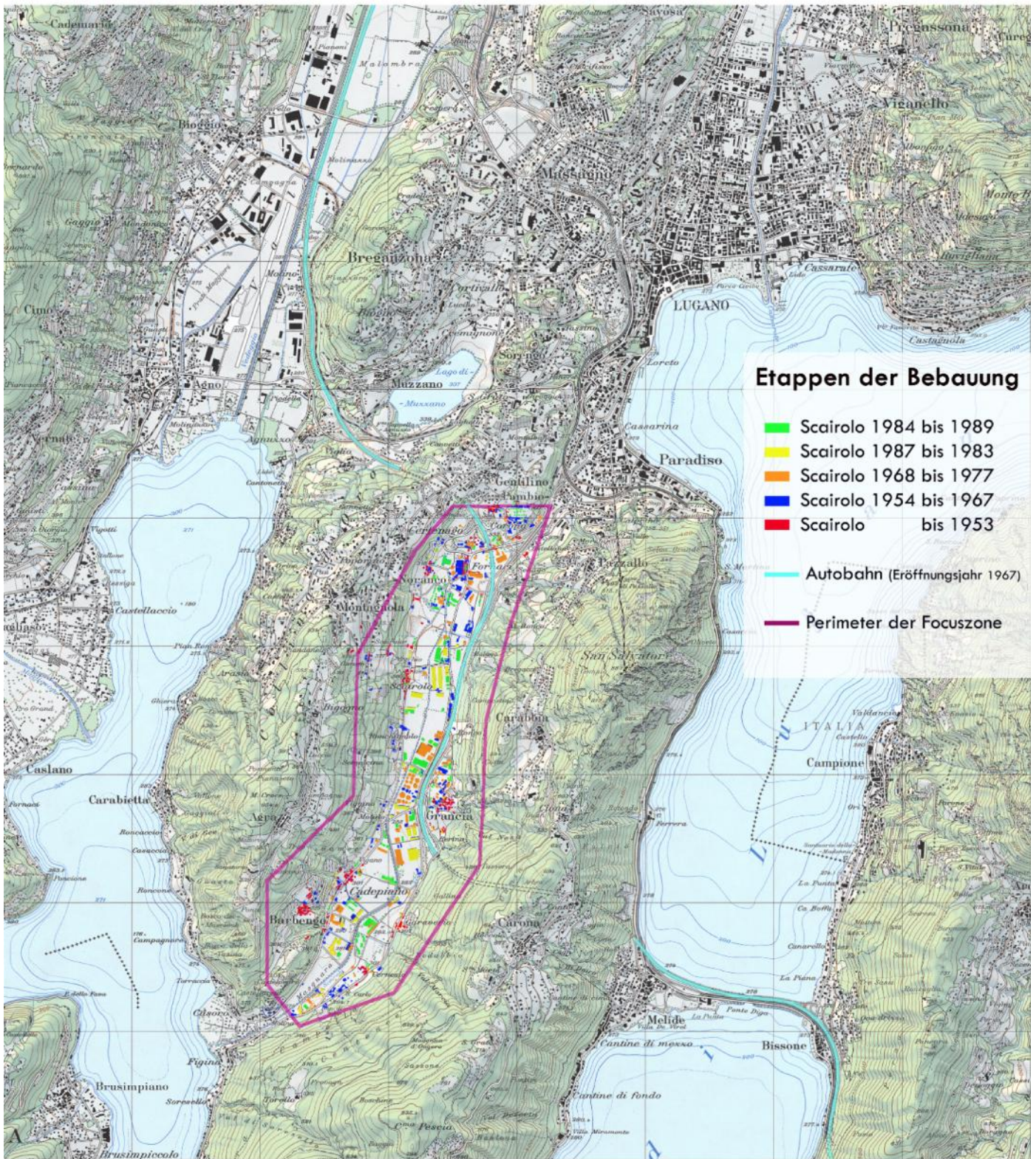
4.5 Karte 1989

Diese Karte zeigt, wie zwischen den Jahren 1983 und 1989 ein wahrhaftiger „Boom“ von Bauten den „Pian Scairolo“ prägte. Einerseits kann man sehen, wie vor allem südlich von dem Autobahntunneleingang der Boden mehrheitlich für Wohnungssiedlungen gebraucht wurde. Dies gilt auch für den „Anfang“ der Ebene im Norden bei Noranco.

Andererseits kann man sehen, dass der Mittelteil der Ebene weiterhin mit der Erstellung von grossen industriellen und gewerblichen Gebäuden bebaut wurde. Zum Beispiel ist auf dieser Karte das „Centro Grancia 1“ ersichtlich, das im Kapitel über die Wirtschaft erwähnt wurde.

Allgemein kann man sagen, dass ein Trend zur Nutzung des südlichen Teils Ebene als Wohnungsgebiet am Entstehen ist, der wahrscheinlich auf die Tatsache beruht, dass die Autobahn dort nicht da ist.

Pian Scairolo (Kanton Tessin) - Entwicklung der Bebauung bis 1989



Landeskarte LK25 (Blatt 1353, Ausgabe 1989)

Quellen

Bundesamt für Landestopografie swisstopo (Wabern).
Landeskarte LK25 (Blatt 1353, Ausgabejahre 1953, 1967, 1977, 1983, 1989, 1995, 2009).

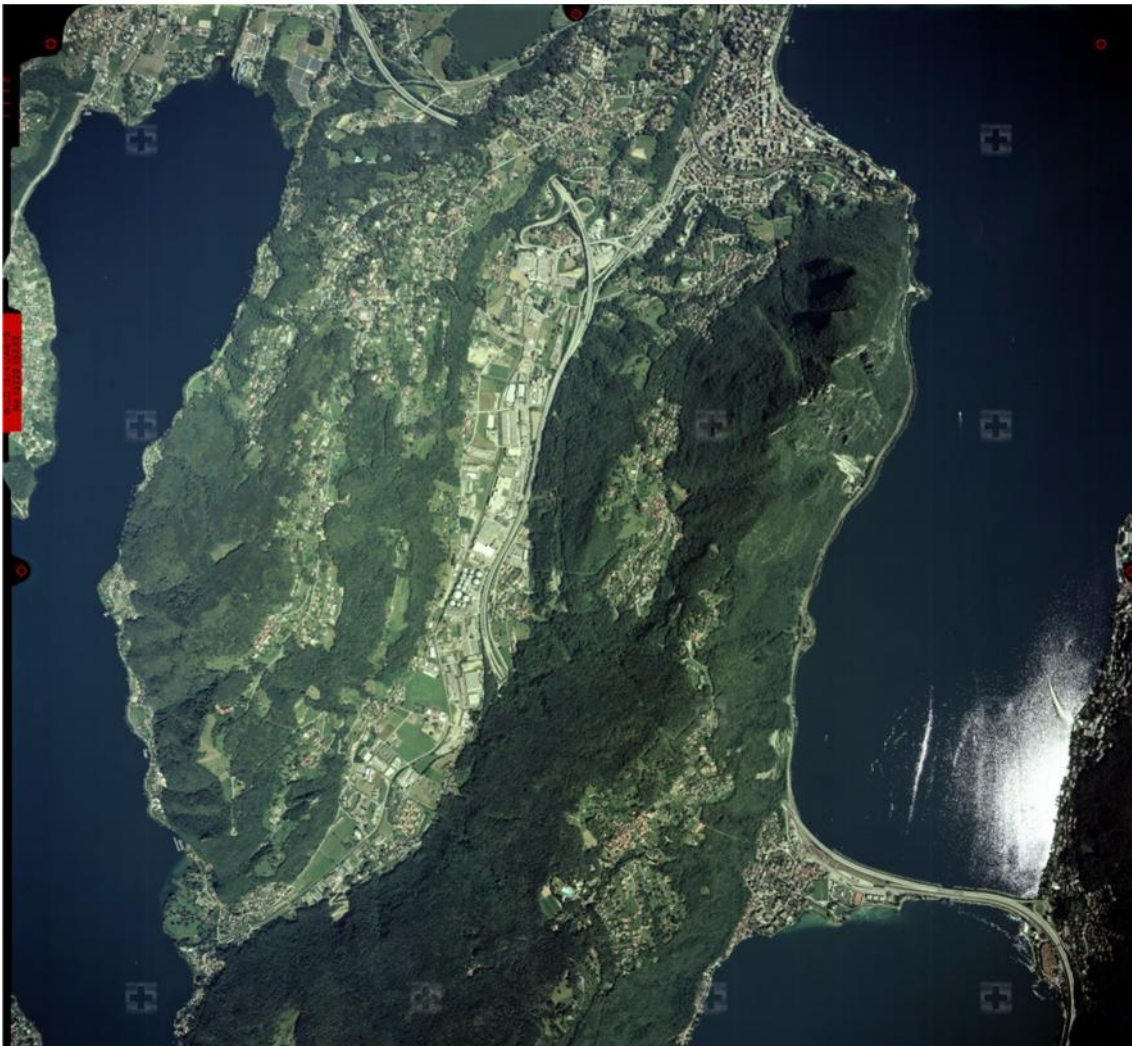
Impressum

Projektarbeit Basisjahr <<Kulturlandschaftswandel>> (2. Semester) Frühjahrssemester 2015
ETH Zürich, Departement Bau, Umwelt und Geomatik (D-BAUG), Institut für Kartografie und Geoinformation
Autoren: Balducci Andrea, Martinetti Stefano, Piccoli Pietro, Tamà Nicolò.
Leitung: Prof. Dr. Lorenz Hurni
Betreuung: Christian Häberlin, Stefan Räber
Erstellung: 29. Mai 2015

4.6 Karte 1995

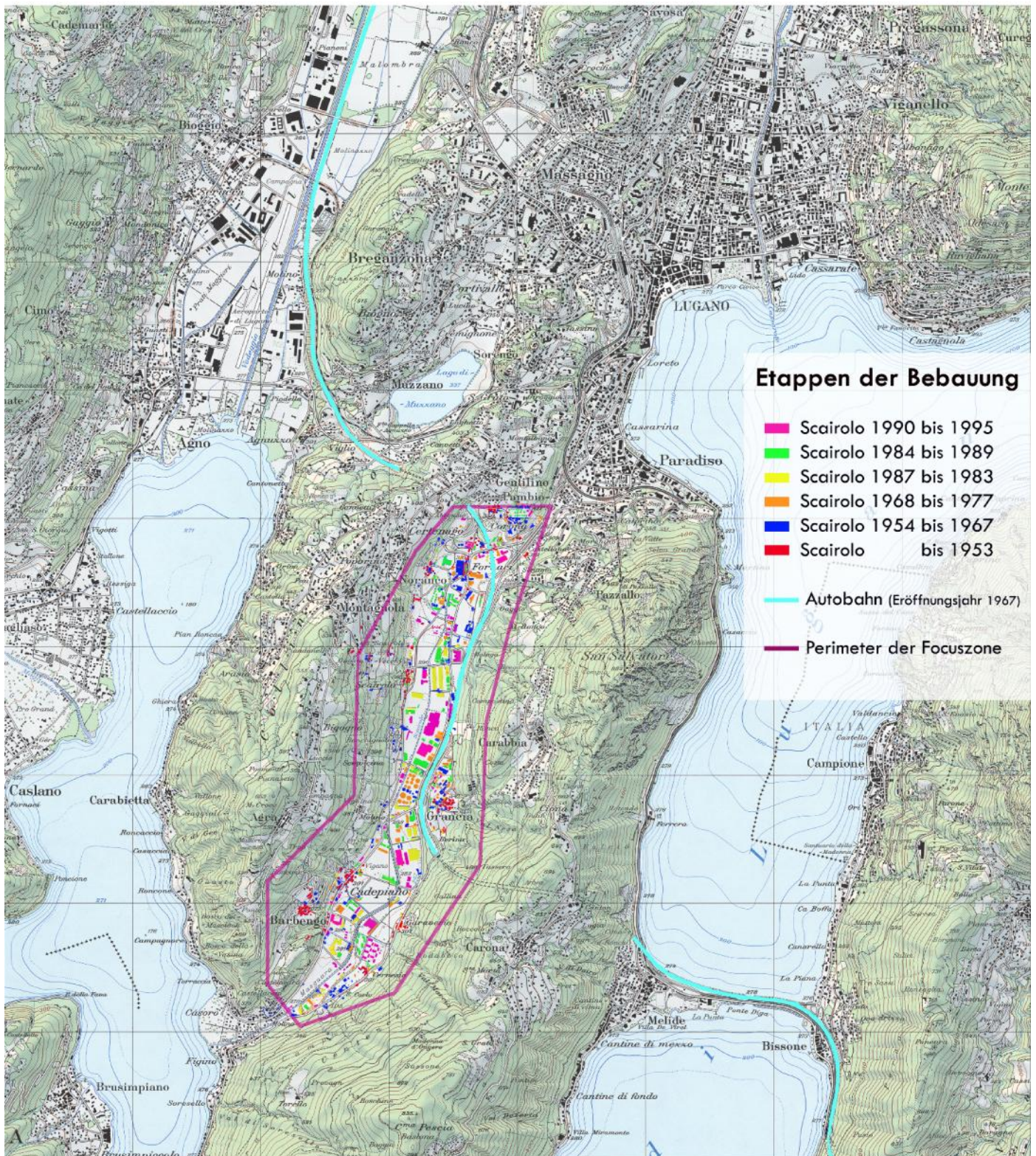
In unserer Karte 1995 fallen besonders die zwei grossen Gebäude ins Auge, die in der Mitte der Ebene in der Zeit von 1989 bis 1995 errichtet wurden. Das kleinere und südlichere Gebäude ist das „Parco commerciale Grancia“, das grössere ist das „Centro Lugano sud“. Die Errichtung dieser zwei Einkaufszentren in dieser Zeit entspricht der enormen wirtschaftlichen Entwicklung der Ebene. Es wurden zudem neue Firmengebäude errichtet. Es kamen auch Freizeitangebote hinzu, zu denen ein Hallenbad mit Fitnesscenter gehört, welches sich nördlich der Einkaufszentren befindet und von einer Strasse umkreist wird.

Die Entwicklung in den südlicheren und nördlicheren Regionen der Ebene Wohnsiedlungen zu erstellen, wurde weitergeführt, sodass man zum Beispiel in Cernesio eine neue Wohnsiedlung gebaut wurde. Mit der wachsenden Bevölkerung, die sich auf der Ebene ansiedelte, kamen Kindergärten, Schulen sowie weitere Einrichtungen und Institutionen hinzu.



Luftbild der Pian Scairolo im Jahr 1999.
Bild aus: www.geo.admin.ch.

Pian Scairolo (Kanton Tessin) - Entwicklung der Bebauung bis 1995



Etappen der Bebauung

- Scairolo 1990 bis 1995
- Scairolo 1984 bis 1989
- Scairolo 1987 bis 1983
- Scairolo 1968 bis 1977
- Scairolo 1954 bis 1967
- Scairolo bis 1953
- Autobahn (Eröffnungsjahr 1967)
- Perimeter der Focuszone

Landeskarte LK25 (Blatt 1353, Ausgabe 1995)

Quellen

Bundesamt für Landestopografie swisstopo (Wabern).
Landeskarte LK25 (Blatt 1353, Ausgabejahre 1953, 1967, 1977, 1983, 1989, 1995, 2009).

Impressum

Projektarbeit Basisjahr <<Kulturlandschaftswandel>> (2. Semester) Frühjahrssemester 2015
ETH Zürich, Departement Bau, Umwelt und Geomatik (D-BAUG), Institut für Kartografie und Geoinformation
Autoren: Balducci Andrea, Martinetti Stefano, Piccoli Pietro, Tamà Nicolò.
Leitung: Prof. Dr. Lorenz Hurni
Betreuung: Christian Häberlin, Stefan Rüber
Erstellung: 29. Mai 2015

4.7 Karte 2009

Bis heutzutage (Mai 2015) die neueste Karte verfügbar, kann man sehen, dass sich nicht so viel verändert hat. Der „Boom“ der 80-/90- Jahren ist langsam zu einem Ende gekommen, obwohl es augenfällig ist, dass trotzdem einiges neu gebaut wurde. Die offensichtlichste Neuigkeit ist die Erweiterung der „Centro Lugano sud“ (das grosse violette Gebäude in der Mitte des Pian Scairolo) mit der nördlichen Halle. Andere Umwandlungen befinden sich in dem Pampio-Noranco und Grancia Gebiet. Heutzutage scheint der Pian Scairolo ein vollständig städtisches Tal: Die grüne Länder existieren fast nicht mehr und alle verfügbare Flächen werden für Handlung (oder generell für Dienstleistungsbereich) genutzt.

Die heutige Situation leidet sehr an Überwachstum. Nach fünfzig Jahren beschleunigter Entwicklung, ist die Bevölkerung des Pian Scairolo und der Luganer Kreis mit grossen Probleme konfrontiert, wie bereits schon Erwähnt der Verkehr.

(Daten aus: Atlas der Schweiz 3, 2010) In der unteren Tabelle kann man den Wachstum des Verkehrs in Grancia sehen:

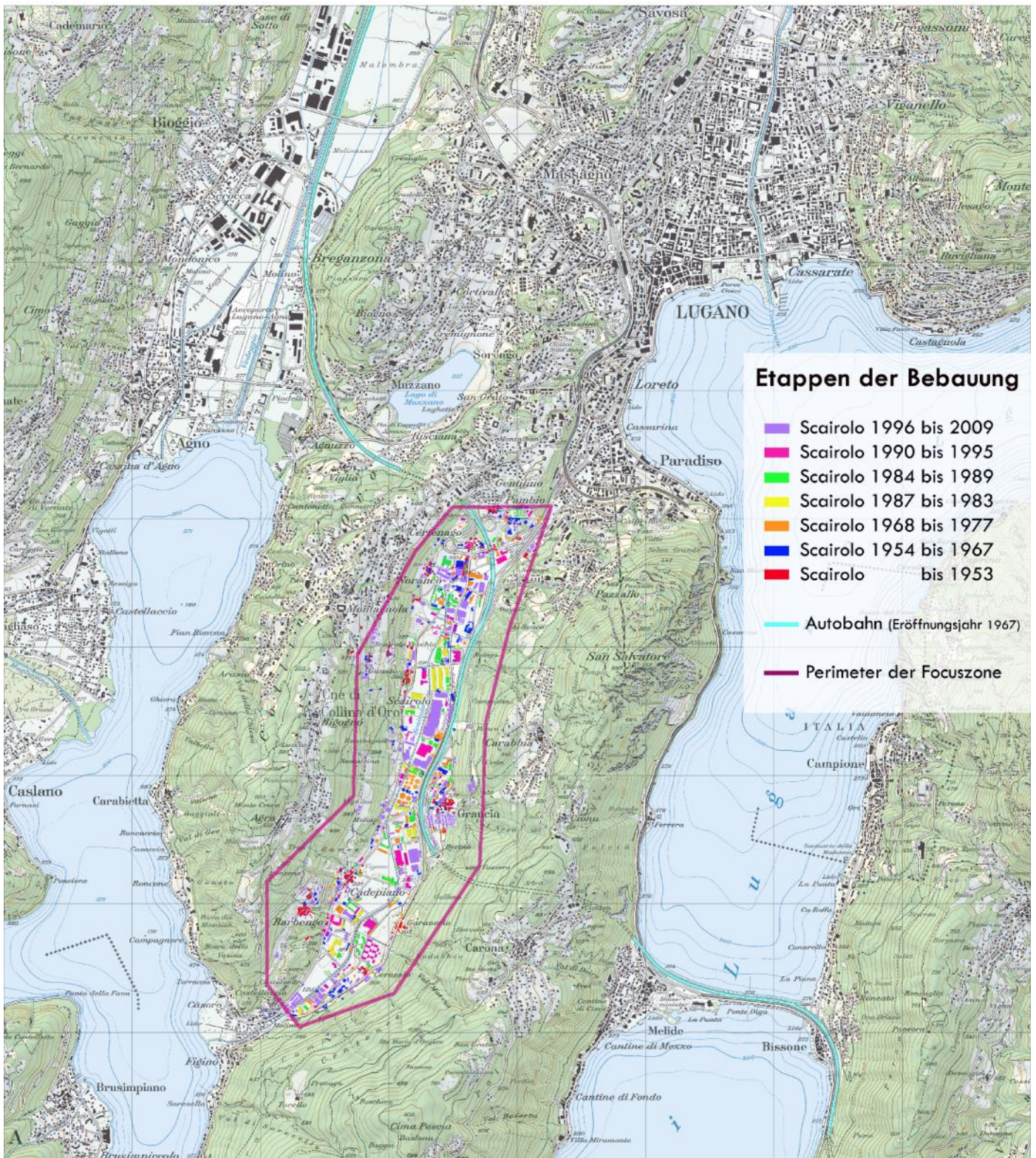
Tägliche Fahrzeuge, Grancia (Anzahl pro Jahr):			
1990	1998	2009	Wachstum (1990-2009)
43229	53411	65799	+ 52,21%
Tägliche Leistungsfähigkeit der Strasse Noranco-Grancia (2005):			
13200 Fahrzeuge/24h			

In 15 Jahren ist der Zahl der Fahrzeugen um mehr als ein Halb gewachsen (und die Leistungsfähigkeit nicht). Die Zahlen zeigen die Pendler sowie die Einwohner, die Shopping gehen. Es scheint, als das der Pian Scairolo zu attraktiv geworden ist.

An der Überbelastung der Strassen folgen viele andere Probleme: die wichtigste sind die Luft- (bzw Umwelt-) und der Lärmverschmutzung. Darüber spielt die nahe Autobahn eine wichtige Rolle: seit geo.admin.ch die angrenzende Flächen (das heisst auch der Dorf von Grancia) leiden täglich (06:00-22:00) an Lärme bis weiter 75 dB(A) (die zulässigen Grnzen für Wohnbezirken ist 60 dB(A)). In der Rest der Pian Scairolo bemerkt es sich Intensitäten zwischen 50 und 60 dB(A) (weniger ist selten). Aus der gleichen Quelle gibt es auch einen Hinweis über Schadstoff-Freisetzung zwischen Barbengo und Grancia von der Firma Cerbios-Pharma AG. (Weitere Informationen befinden sich im Kapitel über Verkehr und Strasse).

Der Zustand von Pian Scairolo ist so ernst, dass die angrenzende Gemeinden haben sich entscheidet, das Projekt für einen moderneren und attraktiveren Pian Scairolo zu beginnen. Weitere Informationen befinden sich im Kapitel über dem Masterplan Green SKYrolo.

Pian Scairolo (Kanton Tessin) - Entwicklung der Bebauung bis 2009



Landeskarte LK25 (Blatt 1353, Ausgabe 2009)

Quellen

Bundesamt für Landestopografie swisstopo (Wabern).
Landeskarte LK25 (Blatt 1353, Ausgabejahre 1953, 1967, 1977, 1983, 1989, 1995, 2009).

Impressum

Projektarbeit Basisjahr <<Kulturlandschaftswandel>> (2. Semester) Frühjahrssemester 2015
ETH Zürich, Departement Bau, Umwelt und Geomatik (D-BAUG), Institut für Kartografie und Geoinformation
Autoren: Balducci Andrea, Martinetti Stefano, Piccoli Pietro, Tamà Nicolò.
Leitung: Prof. Dr. Lorenz Hurni
Betreuung: Christian Häberlin, Stefan Rüber
Erstellung: 29. Mai 2015

5 Masterplan GREEN SKYROLO⁵



5.1 Geschichte des Projektes

Um die heutigen Probleme des Pian Scairolo zu lösen, wurde im Jahr 2004 von den Gemeinden Barbengo, Lugano, Collina d'Oro und Grancia der CIPPS⁶ gegründet. Die wichtigsten Aufgaben, welche die CIPPS auf sich nehmen musste, waren:

- eine eindeutige Trennung durch Handlungs- und Wohnbetriebe einzustellen,
- das Verkehrsnetz zu vergrössern oder im Extrema neu gestalten,
- die Umweltbelastung zu vermindern und
- die ganze „Porta sud“ („südliche Tür“, eine andere Notation für die Pian Scairolo) attraktiver zu machen.

Im Winter 2007 wurde ein Wettbewerb für Projekte gestartet und am 17. Juni 2008 abgeschlossen. Im Total wurden 14 Projekte überprüft. Der Gewinner war der Masterplan Green SKYrolo der Gruppe SCERED.

Im Jahr 2009 startete die vertiefte Prüfung des Projektes, zuerst bei der CIPPS und danach bei der Abteilung des Territoriums (2012). Im Jahr 2013 wurde das Projekt veröffentlicht und im Oktober 2014 wurde es an die Gemeinderäte von Lugano, Collina d'Oro, Grancia und Barbengo gesendet.

Bis heute (April 2015) haben nur die ersten drei dem Projekt Green SKYrolo zugestimmt. Wenn es auch von Barbengo bewilligt wird, kann das Projekt in der nächsten Zukunft an den Kantons- und bzw. Bundesrat überwiesen werden.

Es ist noch unbekannt, wann die Bauwerke begonnen werden können und bis wann die Bautätigkeit dauern wird. Nach den ersten Hypothesen sollen einige Teilen in diesem Jahrzehnt gebaut werden. Aber wahrscheinlich werden wir das neue Pian Scairolo erst nach 2030 vollendet sehen.

5.2 Projekt im Detail

Um Ordnung zu bringen, wird das ganze Gebiet von Pian Scairolo in sechs Teile aufgeteilt, jeder mit unterschiedlicher Nutzung.

SKYrolo 1 (dunkelrot in der Karte der nächsten Seite) wird für Events und Veranstaltungen geplant. Die Nähe zur Autobahn und der Stadt macht diese Fläche zu einer echten „Porta Sud“ von Lugano und seiner Umgebung. In der Mitte (rechtes Bild) sollte eine grosse Tramhaltestelle⁷ gebaut werden sowie ein Brunnen und ein Turm.

Der Turm soll für Büro- und Dienstleistungsgewerbe genutzt werden. Mit der Erstellung einer Traminie, die durch die ganze Pian Scairolo bis an den See fährt, werden die Menschen die Möglichkeit haben, shoppen zu gehen, ohne den privaten Wagen zu brauchen.

Heutzutage reichen die öffentlichen Verkehrsmittel der Stadt Lugano (TPL) nicht nach Grancia oder Barbengo, sondern sie verkehren nur bis nach Noranco. Mit einem elektrischen Tram würde zudem die Umweltbelastung vermindert werden. Die schon existierenden Autoparkplätze und die Strassen werden vergrössert und extra Unterflurparkhäuser gebaut.

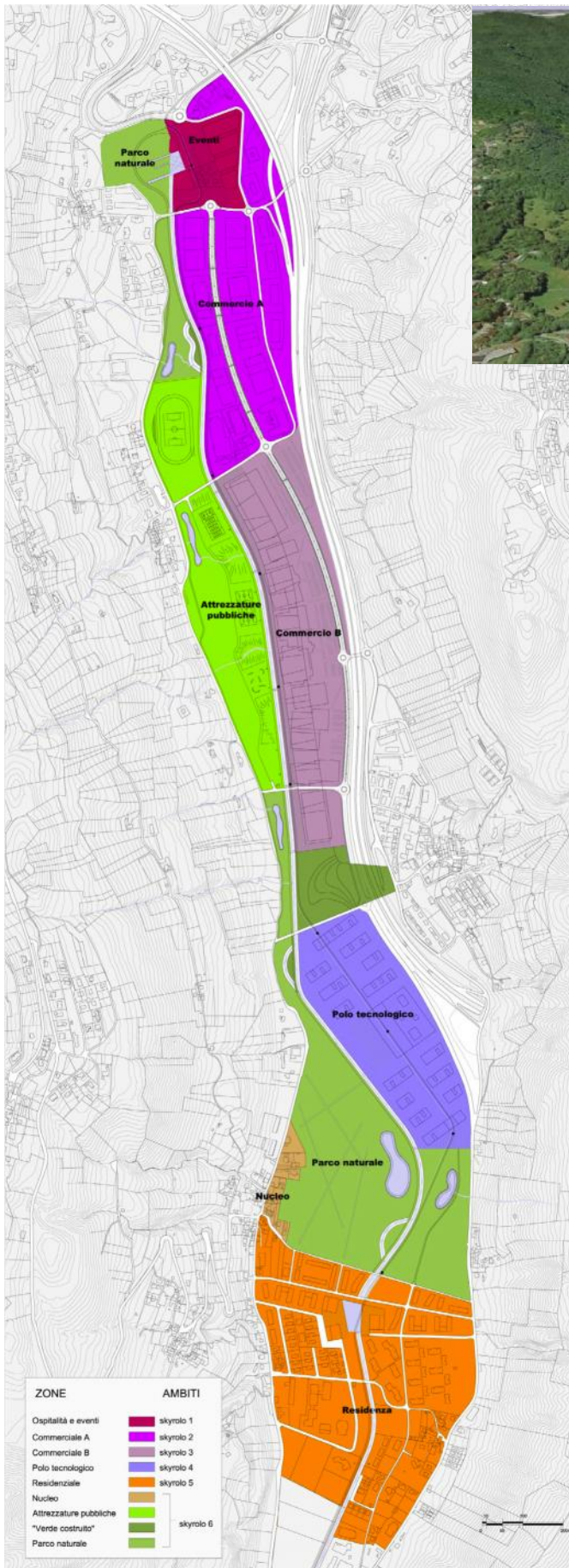


Virtuelle Darstellung der Tramhaltestelle, des Palastes und der Ausstellungshallen (links).
Bild aus: www.pianscairolo.ch.

⁵ Quelle: www.pianscairolo.ch.

⁶ Commissione Intercomunale per la Pianificazione del Pian Scairolo; spricht: Interkommunale Kommission für die Planung der Pian Scairolo.

⁷ Heutzutage fährt in Lugano kein Tram (demoliert in Jahr 1970). Es gibt trotzdem Projekte über seine Wiedereinführung. Für weitere Informationen suchen nach: Projekt TRAM Lugano (<http://www.ti.ch/CAN/SegGC/comunicazioni/GC/odg-mes/rapporti/pdf/6616R.pdf> (Quelle auf Italienisch)).



Oben: virtuelle Darstellung des Projektes (wahrscheinlich beendet in der 2030er Jahren).
 Bild aus: www.ticinonews.ch.
 Links: Aufgliederung des Projektes in den 6 Teilen des Projektes.
 Bild aus: www.pianscairolo.ch.

SKYrolo 2 (violett in der Karte) wird für Handels-, Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe geplant. Die gegenwärtigen Geschäfte ziehen dann in die renovierten Gebäude.

SKYrolo 3 (dunkelviolett) wird als „grosses Handlungszentrum“ bezeichnet. Auch hier sollte das „Centro Lugano Sud“ vergrössert werden und neue Unterflurparkplätze gebaut werden.

SKYrolo 4 (blau) wird als „Technologie-Park“ bezeichnet. Die ganze Fläche wird für die pharmakologische Forschung geplant. Ein Teil wird auch für Dienstleistungsbetriebe oder für Wohnungen, unter anderem für Forscher, geplant.

SKYrolo 5 (orange) wird für Wohnungen geplant. Die wenigen Handlungsgeschäften werden umgezogen und man versucht, das Gebiet mit neuen Wohnmöglichkeit attraktiver zu machen. Das Zentrum von Barbengo sollte nicht verändert werden.

SKYrolo 6, oder „linearer Park“ (hell- und dunkelgrün) bezeichnet das Gebiet auf der anderen Seite der Roggia. Hier wird ein öffentlicher Park geplant. Zwei kleine Schutzgebiete sollten errichtet werden. In der hellgrünen Fläche werden Sportplätze, Kinderspielplätze und unter dem Boden die Parkplätze von SKYrolo 3 gebaut. In der dunklen grünen Fläche sind Wald- und andere Freizeitzone geplant. Wander- und Fahrradwege werden auf dem ganzen Gebiet zur Verfügung stehen.

6. Fazit

Durch unsere Arbeit konnten wir folgendes herausfinden: Die Pian Scairolo veränderte sich in den letzten 50 Jahren in ihrer wirtschaftlichen, sozialen und gesellschaftlichen Funktion auf eine enorme Weise. Von einer landwirtschaftlich genutzten Landfläche, die praktisch unbewohnt war, konnte sie sich in einem ersten Schritt in eine industriell genutzte Zone und in einem zweiten Schritt in eine Dienstleistungs- und Wohnzone entwickeln. Diese Entwicklung wurde von der geographischen Position in der Nähe vom Zentrum Lugano, vom wirtschaftlichen Boom des Kantons Tessins in den 1960er-Jahren und vom grossen Bevölkerungswachstum ermöglicht und bedingt. Eine grosse Rolle spielte auch die Eröffnung der ersten Autobahn im Kanton Tessin im Jahre 1967, die den wesentlichen Impuls für die zukünftige Nutzung und Gestaltung der Ebene gab.

Aufgrund des schnellen Wachstums kämpft die Ebene heutzutage mit vielen Problemen. Die hohe Verkehrsdichte ist nicht mehr mit den zum Teil veralteten Strassen kompatibel. Daraus folgen Umweltprobleme wie zum Beispiel die Lärm- und Luftbelastung, unter der die wachsende Wohnbevölkerung leidet. Eine fehlende klare Grenze zwischen Handels- und Wohnzonen, die immer kleiner werdenden Grünflächen und das bereits erwähnte ungenügende Verkehrsnetz brachten den Ansporn für das Projekt „Green Skyrolo“, welches eine Reorganisation der Ebene im Fokus hat.

Die erarbeiteten Karten zeigen uns, wie das Gebiet sich gewandelt hat, und in welchen Zeitabständen was und wo gebaut wurde, wobei die Tendenz, mit den Jahren immer dichter werdende Bebauung der Fläche zuzulassen, beobachtet werden konnte. In den letzten Jahren bremste diese Entwicklung ein wenig ab, was wahrscheinlich eine Folge der oben genannten Probleme ist.

Unserer Meinung nach leidet die Ebene unter den erwähnten Schwierigkeiten als Folge einer nicht genügenden Planung, die aus einer Anpassung und auch einem „blinden“ Ansporns des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wachstums hervorgeht. Diese Probleme sind auch in Lugano selbst wie auch in der restlichen Umgebung vorhanden, was zeigt, dass die ganze Region noch nicht genügend „vorbereitet“ war für eine solche Entwicklung.

Wir sind grundsätzlich mit dem neuen Projekt zufrieden und absolut mit dem Erneuerungsbedarf einverstanden, fragen uns jedoch, ob genügend Kapital vorhanden ist und wie die Bauphase gestaltet werden kann, ohne die hohe Wirtschaftlichkeit der Ebene zu beeinträchtigen.

7. Quellen

Bilder und Karten (letztmaliger Aufruf am 21.05.2015)

Offizielle Homepage des kantonalen (Ticino) Archivs für Dialektologie und Ethnographie:
www.e-cde.ti.ch

Bundesamt für Landestopografie swisstopo, Wabern, (2015). Luftbilder und Karten der Ebene mit verschiedene Themen:

<https://map.geo.admin.ch>

Bundesamt für Landestopografie swisstopo (2010). Atlas der Schweiz 3. DVD; Wabern.

Bundesamt für Landestopografie swisstopo, Wabern. Schweizer Landeskarten LK25 der Ausgabejahre 1953, 1967, 1977, 1983, 1989, 1995, 2009.

Literatur

“Grancia, piccolo tra i grandi”, Raimondo Locatelli, Verlag : Comune di Gandria, 2011.

Internetquellen (letztmaliger Aufruf am 21.05.2015)

Bundesamt für Statistik, Neuchâtel (2015). Bevölkerungsstatistik zu den Gemeinden des Kantons Tessin:

www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/02/key.html

Bundesamt für Statistik, Neuchâtel (2015). Landwirtschaft und Forstwirtschaft:

www.bfs.admin.ch/bfs/portal/it/index/themen/07/01/key.html

Artikel von Ticinonews über die öffentliche Vorstellung des Projektes GREEN SYROLO (22.04.2010):

<http://www.tio.ch/News/Ticino/549874/Presentato-il-Masterplan-Green-SKYrolo-per-la-pianificazione-del-Piano-Scairolo/>

Artikel von Ticinonews über der Zukunft der Pian Scairolo (10.10.2014):

<http://www.ticinonews.ch/ticino/218412/ecco-il-futuro-pian-scairolo>

Offizielle Homepage von Masterplan GREEN SKYROLO:

www.pianscairolo.ch

Offizielle Homepage des Centro Lugano Sud:

www.centroluganosud.ch/it-it/about-the-centre