

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 136 (2010)
Heft: 13: Ticino Città diffusa

Artikel: Eine Città Ticino mit öffentlichem Verkehr
Autor: De Gottardi, Riccardo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-109592>

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: 23.02.2026

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

EINE CITTÀ TICINO MIT ÖFFENTLICHEM VERKEHR

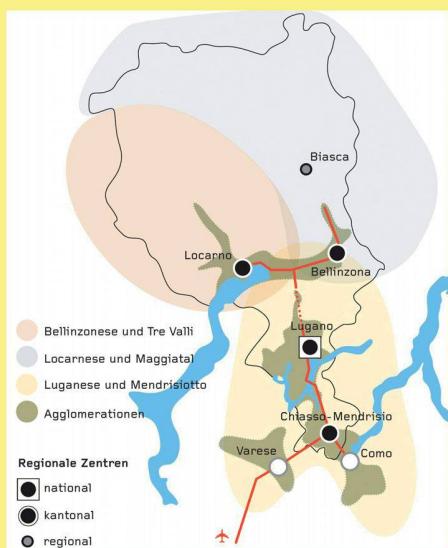
Im Tessin – oder besser: in den Talsenken um Bellinzona, Locarno, Lugano, Mendrisio und Chiasso – wächst die Überbauung ungeordnet zu einer Agglomeration zusammen. Hier arbeiten und wohnen über 85 % der Bevölkerung. Die meisten bewegen sich mit dem Auto. Beim öffentlichen Verkehr besteht grosser Nachholbedarf. «Città Ticino» heisst das Raumentwicklungskonzept des Kantons, mit dem Siedlungs- und Verkehrsentwicklung koordiniert werden sollen. Die Liste von Projekten im öffentlichen Verkehr ist lang. Die neuen Knotenpunkte bieten sich an für die Verdichtung der «Città diffusa».

Die Revision des kantonalen Richtplans von 2005 bis 2009 bot die Gelegenheit, die Raumentwicklung im Tessin zu überdenken und zu diskutieren. Città Ticino ist das Leitprinzip, das sich aus dieser Auseinandersetzung herauskristallisiert hat. Es ist die Vision einer integrierten und leistungsstarken territorialen Struktur. In diesem fragmentierten Gebiet geht es darum, ein vernetztes System von Siedlungsräumen mit hoher Lebensqualität zu etablieren, die miteinander durch ein attraktives und effizientes Verkehrsnetz verbunden sind.

DEN ANSCHLUSS FINDEN

Das Tessin sieht sich in zweierlei Hinsicht mit einer bedeutenden Herausforderung konfrontiert: Auf der nationalen und internationalen Ebene will es seine Rolle als strategischer Standort im Herzen der Alpen wieder stärken. Denn Randgebiete drohen in den von Globalisierung und Metropolenbildung veränderten Kräfteverhältnissen unterzugehen. Es ist deshalb von zentraler Bedeutung, dass das Tessin sowohl stärker in das Netz der Schweizer Agglomerationen eingebunden als auch in die Dynamik des Wirtschaftsraums der Lombardei integriert wird. In der Lombardei, die den Kanton im Süden umgibt, leben in einem Radius von 50 km von der Grenze 6 Mio. Menschen. Um sich dieses Potenzial bewusst zu machen, genügt es, sich zu vergegenwärtigen, dass die Distanzen zwischen Tessin und der Mailänder Metropole viel kürzer sind als die zu Zürich oder Luzern.

Auf lokaler Ebene will das Konzept Città Ticino den Zusammenhalt zwischen den Agglomerationen stärken. Ziel ist eine Struktur von leistungsstarken, polyzentrischen und funktional integrierten Siedlungen. Eine bedeutende Rolle spielen drei Gebiete: das Bellinzonese mit den drei Tälern Leventina-Riviera, Blenio und Misox, das Locarnese mit dem Maggiatal und das Luganese mit dem Mendrisiotto. Die führenden Orte sind dabei Lugano als Zentrum von nationaler Bedeutung sowie Bellinzona, Locarno und Chiasso-Mendrisio als Zentren von kantonaler Bedeutung (Abb. 1).



01 In den Talsenken um Bellinzona, Locarno, Lugano, Mendrisio und Chiasso breiten sich die Agglomerationen aus. Hier konzentrieren sich über 85 % der Arbeitsplätze und Wohnsitze. Das S-Bahn-Netz (rot) wird ausgebaut. Die neue Strecke Mendrisio–Varese (I) wird das Tessin mit dem Flughafen Malpensa und der Simplonlinie nach Bern und Lausanne verbinden (Grafik: Autor)

SCHWEIZER MEISTER BEIM MOTORISIERUNGSGRAD

Das Wachstum von Wirtschaft und Bevölkerung vollzieht sich auf 15 % der Gesamtfläche des Kantons, in den Talsenken von Biasca bis Locarno respektive vom Ceneri bis Chiasso. In diesen Gebieten konzentrieren sich 90 % der Arbeitsplätze und 85 % der Wohnbevölkerung. Der Druck auf die Infrastrukturen und die Transportmittel ist gross. Mit 603 Personenwagen pro 1000 Einwohner (Stand 2009) weist das Tessin den höchsten Motorisierungsgrad in der Schweiz auf. In den letzten zwei Dekaden hat sich die Belastung an den zentralen Punkten des Autobahn- und des Kantonsstrassennetzes mehr als verdoppelt. Vor allem in den Agglomerationen haben sich die Verkehrsbedingungen verschlechtert. Die Staus während der Stosszeiten dehnen sich laufend aus. Die grossen Verkehrsvolumen verursachen



02

unter den spezifischen geografischen und klimatischen Bedingungen am Alpensüdrand eine viel stärkere Luftverschmutzung als im Rest der Schweiz. Das Problem ist ungelöst, und die Entwicklungsperspektiven zeigen einen weiteren Anstieg der Mobilität um 15–30 % bis 2030 an.

NACHHALTIGES VERKEHRSSYSTEM ENTWICKELN

Der Umgang mit der Mobilität ist damit eine zentrale Frage, auf die die Città Ticino konkrete Antworten finden muss: Attraktivität, Effizienz und Sicherheit sind in Einklang zu bringen mit Rücksicht auf die Umwelt und mit den Bedürfnissen aller Kantonsgebiete und Bevölkerungsgruppen. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs konzentriert sich prioritätär in und zwischen den Agglomerationen. In den Tälern geht es darum, eine Basiserschließung zu gewährleisten. Der Verkehrsstrategie und konkreten Verkehrsprojekten kommt damit eine grundlegende Rolle zu. Generell geht es darum, die sinnvolle gegenseitige Ergänzung der verschiedenen Verkehrarten Privatauto, Bahn, Bus, Velo und als Fussgänger je nach ihren Eigenschaften und nach dem Kontext zu fördern. Dazu muss vor allem das lange vernachlässigte und unattraktiv gewordene öffentliche Verkehrsnetz ausgebaut werden. Die Fortschritte der vergangenen Jahre sind bereits beachtlich: 1997 wurde der Tarifverbund Tessin und Misox für Abonnemente eingeführt, die städtischen Transportsysteme in den Agglomerationen

02 Die «città diffusa» in der einst grünen Magadino-Ebene bei Camorino
(Fotos: Anna-Lena Walther/Red.)



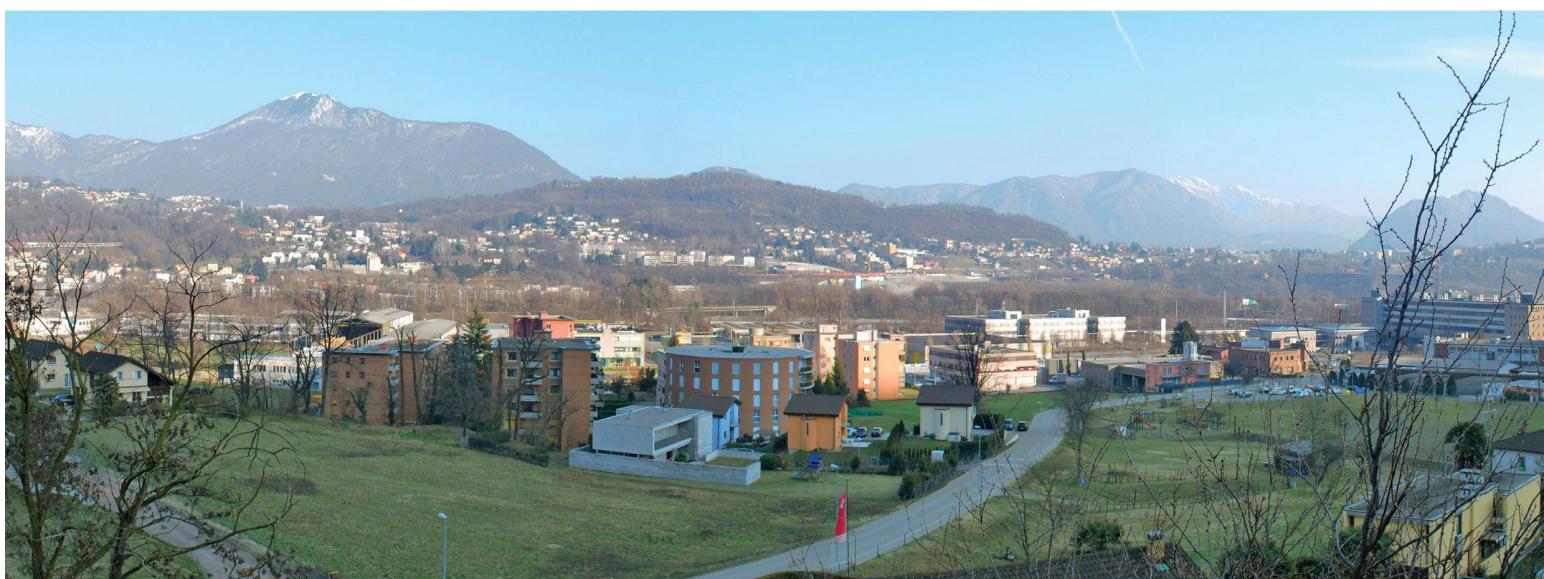
Locarno (1996), Lugano (2002) und Mendrisio-Chiasso (2004) wurden weiterentwickelt. Im regionalen S-Bahn-Netz Tessin-Lombardia (Treni Regionali Ticino Lombardia, TILO) verkehren die Züge seit 2005 im Halbstundentakt. 2007 und 2008 wurde das alte Rollmaterial durch neue «Flirt»-Kompositionen ersetzt. Schliesslich sei noch auf den Ausbau der Bahnlinie Ponte Tresa–Lugano 2007 verwiesen.

ÖV-PROJEKTE UND URBANE VERDICHTUNG

Zur Verbesserung der Situation im öffentlichen Verkehr wird ab 2011 der flächendeckende Tarifverbund für das ganze Fahrausweissortiment im ganzen Kanton eingeführt. Ende 2013 soll die neue Eisenbahnverbindung von Mendrisio über die Grenze nach Varese und zum Flughafen Mailand-Malpensa in Betrieb genommen werden (Ferrovia Mendrisio–Varese, FMV, Abb. 1 und 6). Die Arbeiten an der Neubaustrecke Mendrisio–Varese sind seit 2008 im Gang, sie werden vom Bund mitfinanziert. Der Regionalverkehr (TILO), der seit der Erweiterung nach Como 2008 bereits grenzüberschreitend verkehrt, wird dann auch die Agglomeration Varese bedienen und damit einen Markt von rund 600000 Einwohnern erschliessen. Der Flughafen Malpensa wird von Lugano aus in einer Stunde erreichbar sein. Außerdem kann in Varese-Gallarate ein Anschluss an die Simplon-Linie geschaffen werden, wodurch die französische Schweiz vom Tessin aus mit beträchtlicher Zeitsparnis zu erreichen sein



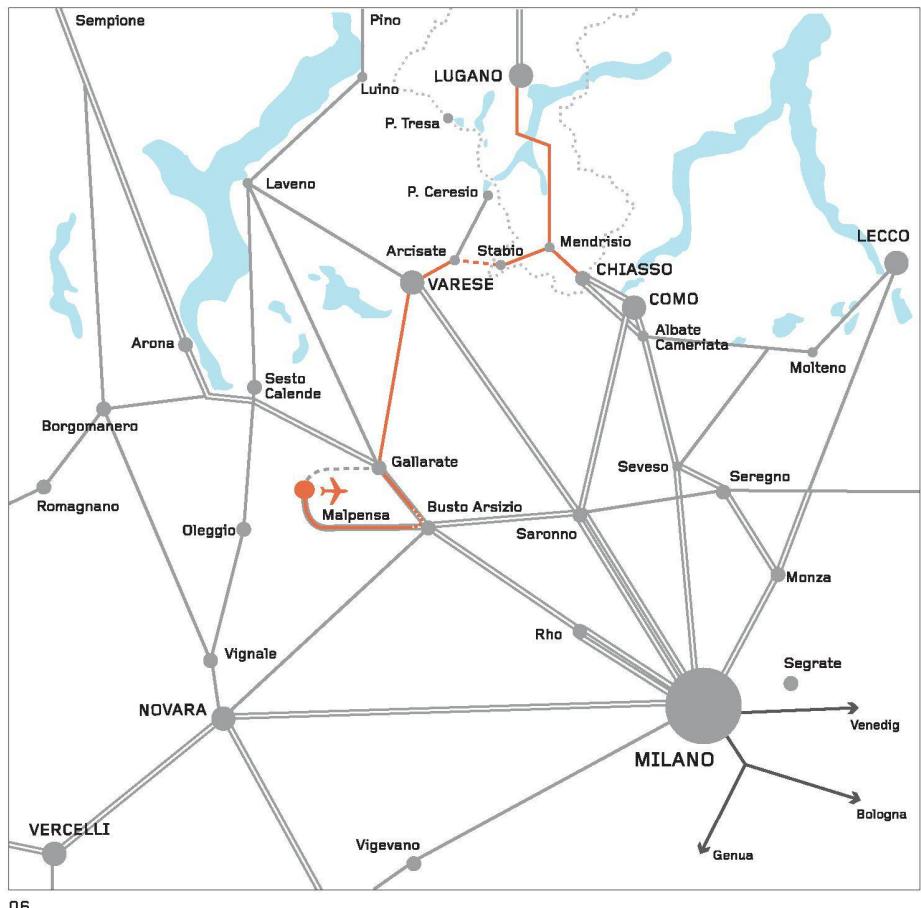
03



04



05



03 Das Gebiet Cornaredo in Lugano, wo ein neues Quartier in Planung ist. Es wird über den neuen Strassentunnel Vedeggio–Cassarate mit der A2 verbunden sein und soll später auch von der geplanten Tram-Renaissance in Lugano profitieren. Die Ergebnisse eines Ideenwettbewerbs flossen in einen Masterplan und einen Nutzungsplan ein, der zurzeit zur Vorprüfung beim Kanton liegt

04 Die «città diffusa» entlang der Autobahn A2 bei Manno in der Nähe von Lugano

05 Bauarbeiten vor dem Ceneri-Basistunnel bei Camorino, wo die Neat derainst die Magadino-Ebene überqueren soll

06 Die 17.7 km lange Eisenbahnstrecke Mendrisio–Varese ermöglicht die direkte Anbindung von Lugano an den Flughafen Malpensa. Zudem wird das Tessin über Gallarate via Simplon/Lötschberg mit der Westschweiz und Bern verknüpft. Auf Schweizer Seite sind die Elektrifizierung und der doppelspurige Ausbau der Strecke vorgesehen. Mit diesen Investitionen sind die Voraussetzungen geschaffen, im Regionalverkehr den Halbstundentakt und im InterRegio-Verkehr den Stundentakt anbieten zu können. Man rechnet mit der Inbetriebnahme ab 2013 (Grafik: Autor)

wird. Mit dem fortschreitenden Ausbau der S-Bahn (TILO) werden laufend Bahnhöfe modernisiert oder neu gebaut, so in Chiasso, Mendrisio, Lugano, San Antonino, Minusio, Stabio und Castione. Diese Projekte bieten Gelegenheiten zu städtebaulichen Aufwertungsprojekten, verdichtetem Bauen und zur Ansiedlung von Dienstleistungsunternehmen (vgl. auch vorangehenden Artikel). In Castione am Eingang zum Misox, wo der nördliche Endbahnhof der S-Bahn entsteht, hat die Gemeinde eine Revision der Ortsplanung begonnen.

DIE NEAT ALS MOTOR UND GELEGENHEIT

Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2017 werden sich die Reisezeiten von Bellinzona nach Zürich von heute 2:15 Stunden auf 1:30 Stunden verkürzen. 2019 wird voraussichtlich der Basistunnel durch den Monte Ceneri in Betrieb genommen, der die Reisezeit zwischen Bellinzona und Lugano von 25 auf 12 Minuten verkürzen und die Distanz zwischen Lugano und Zürich von 2:45 Stunden auf 1:40 Stunden reduzieren wird. Der Ceneri-Tunnel kann vom Regionalverkehr mitbenutzt werden und spielt für dessen Entwicklung eine zentrale Rolle: Die Reisezeiten fast aller Regionalverbindungen werden sich drastisch verkürzen – die Città Ticino wird dann über eine Art Metro verfügen.

Das Tessin bereitet sich somit auf ein Jahrzehnt bedeutender Veränderungen auf dem Gebiet des Verkehrsmanagements und der Siedlungsentwicklung vor. Die Projekte bergen beträchtliche Potenziale, müssen aber trotzdem mit Offenheit und Klugheit angegangen werden. Aber auch die ungelösten oder unsicheren Fragen müssen angegangen werden, darunter die noch unattraktiven Verbindungen nach Mailand, die noch offenen Fragen der Zufahrten zu den beiden Basistunnels, die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene und der Anschluss des Locarnese an das Autobahnnetz.

Riccardo de Gottardi, Dr. rer. pol., Leiter Raum- und Mobilitätsplanung im Dipartimento del Territorio des Kantons Tessin, riccardo.degottardi@ti.ch