



Abb. 1: Gleisdreieck am Nordportal des Ceneri-Basistunnels bei Camorino: Auf dem Zufahrtsviadukt ein Zug des unbegleiteten kombinierten Verkehrs von SBB Cargo International, darunter eine S-Bahnkomposition «Flirt» von TILO aus Locarno direkt nach Lugano und rechts ein SBB EuroCity «Giruno» nach Mailand.

Ein Durchstich fördert den ÖPNV im Tessin

Der Ceneri-Basistunnel und ein Gleisdreieck verändern den Schweizer Kanton

Dipl.-pol. Kurt Metz, Luzern

Seit Inbetriebnahme der Gotthardbahn im Jahr 1882 mussten sich Schiene und Straße aus der Magadino-Ebene – auf rund 200 Meter über Meer – bis auf 554 Meter hochwinden. Seit Ende des letzten Jahres 2020 entfällt dieses Hindernis für den Schienenverkehr dank dem 15,4 Kilometer langen, doppelröhriigen Basistunnel. Gleichzeitig lassen sich die beiden Tessiner Wirtschaftspole Locarno und Lugano durch ein Gleisdreieck kurz vor dem Nordportal bei Camorino umsteigefrei in 30 Minuten per S-Bahn erreichen. Ebenfalls halbiert wird die Reisezeit zwischen der Kantonshauptstadt Bellinzona und Lugano auf noch eine Viertelstunde. Sie ermöglichen so einen neuen Metropolitanraum, die «Città Ticino».

Weder Berg noch Hügel

Monte Ceneri heißt der Pass, der den südlichen und italienisch sprechenden Schweizer Kanton Tessin zweiteilt: Das Sopraceneri erstreckt sich vom Gotthardpass bis in die Kantonshauptstadt Bellinzona, an den Lago Maggiore (dt.: Langensee) und auf die Passhöhe des Ceneri. Das Sottoceneri reicht von hier über Lugano bis an die Grenze zu Italien bei Chiasso und schließt den Lago di Lugano ein.

Tessiner noch ÖPNV-Muffel

Das Verhältnis der Tessiner Bevölkerung zum öffentlichen Verkehr war bis dahin –

milde ausgedrückt – zurückhaltend. Dazu trugen die komplexe Topografie mit vielen Seitentälern, abgelegenen Ortschaften und der «Barriere» des Monte Ceneri wesentlich bei. Entsprechend hoch sind der Motorisierungsgrad und die bescheidene Nutzung von Bus und Bahn im Südkanton mit seinen 350.000 Einwohnern – besonders im Pendlerverkehr. Der Modalsplit lag 2017 bei 18,1 Prozent ÖV-Anteil (Schweiz: 30,6 Prozent) und es verkehrten 635 Personenwagen pro tausend Einwohnern (Schweiz: 543). Dazu kommen im Tessin rund 65.000 Grenzgängerinnen und Grenzgänger, die meistens mit dem eigenen Auto von Italien ins Tessin pendeln. Eidgenossenschaft, Kanton und Gemeinden nutzen nun die



Zum Autor

Dipl.-Pol. Kurt Metz ist Marketing- und Kommunikationsberater für Mobilität, Logistik und Tourismus. Er befasst sich seit über vierzig Jahren mit Themen der Verkehrsverlagerung und des Modalsplits. Zudem organisiert er Studienreisen für Medienschaffende und Meinungsbildner im Mobilitätsbereich und publiziert darüber in Fachmedien.

Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und des Gleisdreiecks, um direktere, schnellere und dichtere Angebote zu fahren. Das betrifft sowohl den Fern-, Regional- und Ortsverkehr als auch die Vernetzung mit dem ÖPNV auf der Straße¹⁾.

Grenzüberschreitende Vielfalt

Bereits im Jahre 2004 wurde das binationale S-Bahn-System TILO (Treni Regionali Ticino Lombardia) eingeführt. Dieses verbindet die vier Agglomerationen Locarno, Bellinzona, Lugano und Mendrisio untereinander sowie mit den Städten Como, Varese und Mailand wie auch dem internationalen Flughafen von Milano Malpensa in Norditalien (S50).

Im Kanton Tessin besteht eine Vielfalt an Transportunternehmen und Transportmitteln des öffentlichen Verkehrs: Normalspurbahnen und zwei Schmalspurbahnen, die Express-Buslinie von Postauto Schweiz von Bellinzona nach Chur im Kanton Graubünden, 82 Regional- und 21 Stadtbushaltestellen, mehrere Seilbahnen am Boden wie in der Luft und zwei ÖV-Schiffsverbindungen auf dem Lago Maggiore und Lago di Lugano.

¹ Auf die bedeutenden Auswirkungen auf den Transitgüterverkehr durch die Vollendung der Neuen Alpentransversalen und des durchgehenden Vier-Meter-Korridors durch die Schweiz wird in diesem Beitrag nicht eingegangen.

Schiene: Fahrzeit halbiert

Die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels erlaubt eine Beschleunigung des TILO-Angebots und gab Anlass zur verstärkten Integration der Busnetze ins Bahnangebot. Diese wurden systematisiert:

- Zwischen den Agglomerationen und Zentren besteht ein 30-Minuten-Takt im ganzen Netz von morgens 5 Uhr bis kurz nach Mitternacht.
- Innerhalb der Agglomerationen besteht ein 30-Minuten-Takt zwischen 6 und 24 Uhr.
- In den Talebenen wird alle 30 Minuten zwischen 6 und 24 Uhr gefahren.
- Aus den Seitentälern und abgelegenen Ortschaften ist die erste Ankunft im Zentrum um 6 und die letzte Abfahrt zurück frühestens um 20 Uhr.

Im Bahnverkehr von TILO ergeben sich eine Reihe von Anpassungen. Zu den wichtigsten gehören die Führung der S-Bahnen aus dem nördlichen Kantonsteil «Leventina» nach Lugano durch den Ceneri-Basistunnel mit der entsprechenden Fahrzeitverkürzung von zehn Minuten (S10 und S50). Der eigentliche Meilenstein ist jedoch die Einführung der neuen Linie RE80 von Locarno direkt nach Lugano mit einem Zeitgewinn von 30 Minuten. Das entspricht der Halbierung der Reisezeit. Nach

Chiasso geht es weiter im 30-Minuten-Takt sowie jeweils einmal pro Stunde bis nach Milano Centrale. Die Bahnhöfe an der alten Ceneri-Bergstrecke werden nach wie vor im Halbstundentakt bedient (S90). Sie bleibt so als Rückfallebene bei Störungen und Unterhaltsarbeiten im Basistunnel erhalten.



Foto: Doppelmayr Garaventa

Abb. 2: Eine Standseilbahn verbindet das Stadtzentrum von Lugano mit dem höher gelegenen SBB Bahnhof.

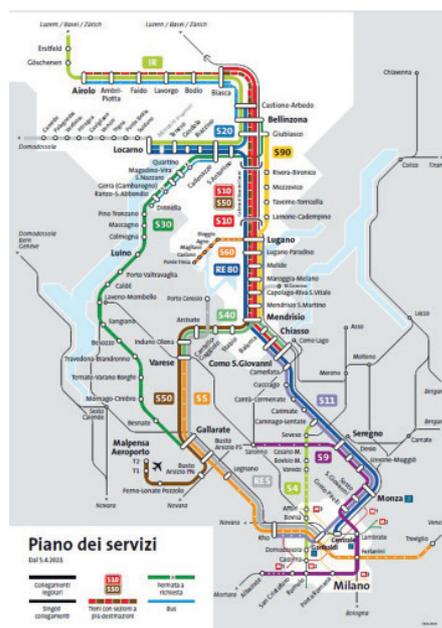
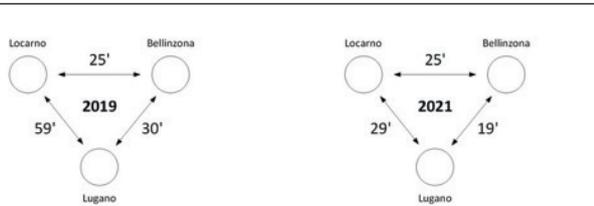


Abb. 4: Das Angebot auf der Schiene im Kanton Tessin und der nördlichen Lombardei (Raum Mailand) seit 5. April 2021.

Grafik: TILO



| von / nach | Bellinzona | | Locarno | | Lugano | | Mendrisio | |
|------------|------------|------|---------|------|--------|------|-----------|------|
| | 2019 | 2021 | 2019 | 2021 | 2019 | 2021 | 2019 | 2021 |
| Biasca | 15 | 14 | 46 | 49 | 51 | 40 | 72 | 62 |
| Bellinzona | | | 25 | 25 | 30 | 19 | 51 | 41 |
| Locarno | | | | | 59 | 29 | 80 | 45 |
| Lugano | | | | | | | 15 | 15 |

Abb. 3: Die Fahrzeiten zwischen dem Norden und Süden des Tessins werden teils halbiert.

Grafik: LITRA

Straße: ÖV-Angebot stark gesteigert

Die Regional- und Stadtbuslinien wurden an das erweiterte Bahnangebot angepasst und somit ausgebaut. Dazu gehören Taktverdichtungen und abendliche Verlängerungen der Betriebszeiten sowie die Einführung neuer Linien vorab im südlichen Tessin, dem Mendrisiotto mit Mendrisio als Knoten. Postauto betreibt als Marktführerin nun 84 Linien – Ende 2020 kamen sechs neue Strecken dazu. Die Fahrzeugkilometer von Schiene und Straße im Regionalverkehr stiegen um 59 Prozent und 47 Prozent im Stadtverkehr gegenüber dem Angebot 2018. Um diese Leistungen zu erbringen, beschafften die Verkehrsunternehmen 50 neue Fahrzeuge und rekrutierten 250 neu auszubildende Busfahrer. Postauto allein schuf Stellen für 150 neue Chauffeure und die Locarneser Busbetriebe setzen 60 zusätzliche Fahrerinnen und Fahrer ein. Bei rund der Hälfte des nun benötigten Personals handelt es sich um umgeschulte Arbeitslose.

SBB: Nur noch Fernverkehr

Die SBB hat formell den Ceneri-Basistunnel am 1. September 2020 nach zwölfjähriger Bauzeit übernommen und ist seither verantwortlich für den Betrieb und Erhalt. Den Probetrieb nahm sie am 14. September 2020 auf und die offizielle Inbetriebnahme fand gleichzeitig mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 statt. SBB Personenverkehr ist im Tessin noch als Betreiberin der Fernverkehrslinie durch den Gotthard-Basistunnel nach Lugano–Chiasso und weiter in Italien nach Mailand tätig. Den Verkehr über die Gotthard-Bergstrecke hat die Schweizerische Südostbahn (SOB) als Kooperationspartnerin übernommen und die S-Bahnen im Südkanton betreut die Tochtergesellschaft TILO.

TILO: Grenzüberschreitend erfolgreich

TILO ist das Gemeinschaftsunternehmen der SBB und von Trenord (Tochter der FNM Ferrovie Nord Milano und der italienischen Staatsbahn Trenitalia). Es betreibt 40 Flirt-Züge des Schweizer Herstellers Stadler der zweiten Generation. Sie verkehren sowohl auf dem Tessiner Netz wie in Norditalien. Unverändert bleibt das zweistündige Angebot entlang der Ostseite des Lago Maggiore von Bellinzona über Luino nach Gallarate (S30).

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 und der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels nimmt TILO schrittweise 14 neue Flirt TSI²-Züge der dritten Generation in Betrieb. Sie sind sechsteilig und bieten insgesamt 554 Fahrgästen Platz (244 sitzend und 310 stehend). Sie verfügen über mehrere Multifunktionsbereiche für Fahrräder und Gepäck. Sie befahren die S-Bahn-Linie 20 Biasca–Bellinzona–Locarno und werden für die neuen Direktzüge Locarno–Lugano der RE80 eingesetzt. Damit befahren erstmals Züge des Regionalverkehrs regelmäßig einen Basistunnel der neuen Schweizer Alpentransversalen.

Seit 5. April 2021 bietet TILO insgesamt 478 tägliche Verbindungen an, was eine deutliche Steigerung gegenüber den bisherigen 383 Einsätzen bedeutet. Viele der neuen Züge fahren in Doppeltraktion und steigern somit die Kapazitäten massiv.

SOB: Bergstrecke mit «Treno Gottardo»

Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels startete die SOB die durchgehende Bedienung der Gotthard-Bergstrecke. Die Interregio-Züge verkehren stündlich mit alternierender Abfahrt in Basel und Zürich und fahren über Bellinzona bis nach Locarno. Damit entfällt das bisherige Umsteigen in Erstfeld von einem SBB Interregio auf einen TILO-S-Bahnzug und die Ortschaften in der Leventina – dem nördlichen Teil des Kantons – erhalten die seit Eröffnung des Gotthard-Basistunnels gewünschten Direktverbindungen mit der Deutschschweiz. Zudem befährt die als «Panoramastrecke» vermarktete Linie mit den Kehrtunneln zur Überwindung der Höhenunterschiede auf engem Raum in den Tälern beidseits des Gotthards mit neuem Rollmaterial. Der «Treno Gottardo» wird mit den gleichen komfortablen Zugkompositionen des Typs «Traverso» vom Schweizer Hersteller Stadler Rail gefahren, der sich schon auf der Strecke des «Voralpen-Express» zwischen St. Gallen und Luzern seit knapp zwei Jahren bewährt. Die achteiligen Züge befördern bis 359 Passagiere (davon 68 in der ersten Klasse mit einer 2+1-Bestuhlung), verfügen über Panoramafenster, zwei Bistrozonen, ein großzügiges Familienabteil und Raum für Fahrräder und Wintersportgeräte. Die SOB steigt mit ihrem Sprung ins Tessin in den nationalen Fernverkehr ein und schafft über zweihundert neue Arbeitsplätze.

² TSI: Technical Specification Interoperability



Foto: Postauto Schweiz

Abb. 5: Autopostale Ticino fährt auf 84 Linien im ganzen Kanton – mit dem Ceneri-Basistunnel kamen sechs neue Strecken dazu.



Foto: TILO

Abb. 6: Eine Flirt-Komposition von TILO in Doppeltraktion.

FART: Neue Linien – neue Züge

Die Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA (FART) verkehrt einerseits auf der meterspurigen Centovalli Bahn Locarno–Domodossola (I), welche die Simplon- und Gotthardachsen verbindet. Andererseits betreibt sie zehn Buslinien des städtischen und regionalen Verkehrs im Locarnese sowie zwei Seilbahnen im Centovalli. Seit Dezember 2020 gibt es im Locarnese zwei neue Buslinien, einige wurden verlängert, mehrere verzeichnen Frequenzverdichtungen und längere Betriebszeiten.

Die FART bestellte im Januar 2021 bei Stadler Rail acht neue, maßgeschneiderte Triebzüge und ersetzt ab 2023 altes Rollmaterial – rechtzeitig zum 100 Jahre-Jubiläum. Vier vierteilige Einheiten sind für den grenzüberschreitenden Verkehr durch die Region der «hundert Täler» vorgesehen, vier dreiteilige Kompositionen für den Regionalverkehr ab Locarno bis zur Grenze mit Italien.

FLP: Neue Tram-Trains

Die Ferrovie Luganesi SA (FLP) betreibt die Meterspur-Bahnlinie von Lugano nach Ponte Tresa an der italienischen Grenze (S60). Die Zahl der Passagiere steigerte sie in den letzten zehn Jah-

Schnell auf den Hauptachsen und rasch in der Peripherie



Angelo Trotta ist Direktor von Ticino Turismo.

DER NAHVERKEHR: Wie wird sich das Anreiseverhalten der Feriengäste verändern?

Angelo Trotta: Seit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels im Dezember 2020 dauert eine Zugfahrt von Zürich nach Lugano weniger als zwei Stunden. Somit ist die Anreise per Bahn nun eine schnelle und bequeme Möglichkeit ins Tessin zu reisen. Wir hoffen, dass künftig vermehrt Gäste diese nachhaltige Möglichkeit nutzen werden und das Auto zu Hause lassen.

Wie wird sich ihr Verhalten während des Aufenthalts entwickeln?

Trotta: Um dieses Ziel zu unterstützen, haben wir im Jahr 2017 das Ticino Ticket eingeführt. Eine Gästekarte, welche Touristen, die in Hotels, Jugendherbergen und auf dem Campingplatz übernachten, bei Anreise ausgehändigt bekommen und mit der sie den öffentlichen Verkehr im gesamten Tessin kostenfrei nutzen können. Der Ceneri-Basistunnel verkürzt auch die Reisezeit innerhalb des Kantons erheblich. Und neue Buslinien, Taktverdichtung und Fahrten bis spätabends erleichtern es, mit dem öffentlichen Verkehr auf Entdeckungstour zu gehen und diesen während des Aufenthalts zu nutzen.

Welche Erwartungen hat Ticino Turismo an das massiv ausgebaute ÖPNV-System?

Trotta: Wir erwarten schon, dass sich die Gästeanzahl, vor allem aus der Schweiz, aber auch aus weiteren europäischen Ländern nördlich der Alpen, mittelfristig steigern wird. Alleinreisende, Paare und Freundesgruppen steigen eher auf eine Zuganreise um als dies Familien tun.

Werden die Einwohner des Sottoceneri und des Sopraceneri den ÖV für touristische und kulturelle Tätigkeiten und Anlässe nützen?

Trotta: Vor allem Strecken wie die zwischen Lugano und Locarno werden sicher auch von den Einwohnern gut angenommen werden. Abends in nur 30 Minuten für ein Konzert von Locarno nach Lugano mit der Bahn zu fahren, eröffnet nicht nur den Touristen neue Möglichkeiten, sondern bereichert auch das kulturelle Angebot für die im Tessin lebenden Menschen.



Gerhard Lob ist Journalist und lebt seit 1990 im Tessin. Er arbeitet als freischaffender Korrespondent für deutschsprachige Medien.

DER NAHVERKEHR: Was bringt der Ceneri-Basistunnel dem «Frequent Business Traveller» im Tessin?

Gerhard Lob: Für Personen, die innerhalb des Kantons im Dreieck Lugano, Bellinzona, Locarno aus Arbeitsgründen unterwegs sind, kann der Ceneri-Basistunnel tatsächlich eine Verbesserung und einen Anreiz zum Umsteigen vom Auto auf die Bahn bringen, auch dank der hoffnungslos verstopften Straßen. Allerdings dürfen die jeweiligen Zielorte nicht allzu weit von den Bahnhöfen entfernt sein. Aber es braucht bei Business-Leuten einen Mentalitätswechsel, wonach öffentliche Verkehrsmittel nicht «minderwertig» sind. Die «Bretella» (Direktverbindung) Locarno–Lugano ist vor allem für Studenten und Schüler attraktiv, die zwischen den beiden Einzugsbereichen häufig aus schulischen Gründen pendeln.

Wie wird sich das neue und erweiterte ÖV-Angebot auf den touristischen Besucher auswirken?

Lob: Das neue Angebot wird sicherlich

den Tourismus beflügeln, auch dazu führen, dass Touristen statt des eigenen Autos den ÖV zur Erkundung des Kantons nutzen. Diesen Effekt hat man schon mit der Einführung des «Ticino Tickets» gespürt, und er dürfte in Zukunft noch zunehmen. Für Lugano ist dank dem Ceneri-Basistunnel in der Verbindung mit Zürich die Fahrzeit unter die psychologische Schwelle von zwei Stunden gefallen. Das könnte sogar für Tagestourismus aus der deutschen Schweiz sorgen.

Mit welchen Entwicklungsperspektiven rechnet die Wirtschaft dank dem Ceneri-Basistunnel und dem dichteren ÖV-Netz?

Lob: Die Wirtschaft des Kantons hofft auf einen Entwicklungsschub. Aber den großen Hoffnungen steht im Moment eine Entwicklung entgegen, die der Wirtschaft große Sorgen macht: Der Kanton verliert seit einigen Jahren Einwohner. Das bevölkerungsmäßige Schrumpfen steht folglich im Gegensatz zum ausgeweiteten ÖV-Angebot, das auch bezahlt werden muss.



Christian Laesser ist Titularprofessor und Ständiger Dozent für Betriebswirtschaftslehre mit besonderer Berücksichtigung des Tourismus und Dienstleistungsmanagements an der Universität St. Gallen.

DER NAHVERKEHR: Welche Erwartungen haben Sie aus akademischer Warte an das neue ÖPNV-Angebot im Tessin?

Christian Laesser: Der Kanton wird zur Stadt mit den drei Polen Bellinzona, Locarno und Lugano. Die nun verkürzten Fahrzeiten lassen sie näher rücken. Nähe hat große Auswirkungen auf Konsum und Kultur. Die Wirtschaft wird von der besseren Erreichbarkeit profitieren, der Arbeitsmarkt wird attraktiver. Für mich wird der Kanton Tessin ein kleines Abbild der Schweiz auf regionaler Ebene: Bellinzona

ist Sitz der Verwaltung und von Gerichten, Locarno bietet Kultur und Freizeitaktivitäten und Lugano ist der urbane Finanzplatz.

Wie werden aus Ihrer Sicht die Bewohner des Tessins das ausgebaut ÖPNV-Angebot annehmen?

Laesser: Historisch gesehen ist das Auto das bevorzugte Transportmittel, denn es brachte auf jeder Verbindung einen Zeitvorteil. Der fällt nun dank halber Fahrzeit zwischen den Zentren und entlang den Hauptlinien dahin, selbst wenn man zuerst

mit einem Bus an einen Bahnhof fahren muss. Da erwarte ich schon Umsteigeeffekte. Das neue Angebot dürfte wegen der Pandemie vorerst zurückhaltend angenommen werden. Auch ohne diese wird das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr seine Zeit brauchen. Allerdings besteht dann die Gefahr, dass sich zusätzliche Mobilität entwickelt und die auf der Straße stattfindet.

Werden sich die Investitionen des Kantons Tessin von 461 Mio Schweizer Franken über eine Periode von vier Jahren

für eine Bevölkerung von nur 350.000 Personen bezahlt machen?

Laesser: Umgerechnet pro Kopf liegt der Betrag in etwa im Schnitt dessen, was in der Schweiz für den ÖPNV investiert wird. Der Kanton Tessin wurde bisher eher stiefmütterlich behandelt und so bestand Nachholbedarf. Ich bin überzeugt, dass sich die Strategie der beschleunigten Hauptachsen verbunden mit optimierten Anschlüssen in die Peripherie auszahlen wird.

Die Gespräche führte Kurt Metz.

ren um 70 Prozent auf 2,5 Mio. Die aus dem Jahr 1978 stammenden Züge genügen den Anforderungen nicht mehr und werden ab diesem Sommer durch neun «Tram-Trains» von Stadler Rail ersetzt. Die siebenteiligen, stadtbahnähnlichen Fahrzeuge verfügen über eine Kapazität von 293 Passagieren (davon 98 sitzend), können in Doppeltraktion und schneller (80 km/h statt 60 km/h) als ihre Vorgänger verkehren. Die FLP steht zudem vor großen Projekten mit dem Bau eines 2,3 Kilometer langen Tunnels direkt ins Stadtzentrum von Lugano und eines neuen Streckenarms von Bioggio nach Manno, östlich des Flugplatzes von Agno in der stark industrialisierten Ebene des Flusses Vedeggio.

Schifffahrt: ÖPNV auf den Seen

Auf dem Lago Maggiore ist die Verbindung Locarno–Magadino öffentlicher Verkehr und wird das ganze Jahr bedient. Sie erhielt einen zusätzlichen Kurs am frühen Morgen. Auf dem Lago di Lugano verkehrt werktags ein Pendlerschiff von Morcote nach Porto Ceresio.

Kosten: 461 Mio Franken

Der aktuelle Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Südkanton hat einen hohen Preis: Die Gesamtinvestition des Kantons Tessin in die Förderung des öffentlichen Verkehrs beläuft sich innerhalb von vier Jahren auf 461 Mio Schweizer Franken.

Die Abgeltungen für den Kanton, die Gemeinden und die Eidgenossenschaft nehmen für das Angebot des Jahres 2021 im Vergleich zu 2018 um 55 Prozent zu. Für den

Kanton steigern sie sich sogar um mehr als 75 Prozent, was jährlich rund 40 Mio Franken entspricht. Für die Gemeinden beträgt die zusätzliche Belastung 20 Mio Franken. Es wird damit gerechnet, dass die Kosteneffizienz pro Fahrzeugkilometer zunimmt, da die prozentuale Kostensteigerung geringer ausfällt als die Zunahme des Angebots an Fahrzeugkilometern. Der Kanton geht von einer geringeren Zunahme der Einnahmen aus, womit der Kostendeckungsgrad sinkt: Erwartet wird eine Abnahme von 34 auf 29 Prozent im Regionalverkehr und von 42 auf 34 Prozent im Stadtverkehr³.

Erstes Fazit: Mehrere Gewinner

Die Auswirkungen des Ceneri-Basistunnels auf die *Raumentwicklung* des Kantons Tessin lassen sich heute noch nicht abschätzen. Aber das Bauwerk wird sie

³ Marti Christian, Der Ceneri-Basistunnel stärkt den ÖV im Tessin, Mai 2020, LITRA, Bern

nachhaltig prägen. Das zeitliche Zusammenrücken des Süd- und Nordteils des Kantons wie der drei Städte Bellinzona, Locarno und Lugano sowie dem südlichen Mendrisiotto untereinander wird das Mobilitätsverhalten zweifellos beeinflussen: Staus und Parkplatzsuche wie -kosten entfallen und die Reisezeit auf der Schiene wird kürzer als jene auf der Straße. Der Vorsteher des kantonalen Baudepartements, Claudio Zali, jedoch warnte und provozierte zugleich anlässlich der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnel am 4. September 2020: «Persönlich bevorzuge ich eine Raumentwicklung, die das Reisen der Pendler vereinfacht, aber nicht fördert. Als Staat rennen wir einer stetig wachsenden, riesigen Mobilitätsanfrage hinterher.»⁴ Erste Effekte haben sich gemäß dem Verkehrsexperten Remigio Ratti bereits im Vorfeld der Eröffnung des neuen

⁴ Corriere del Ticino, 5. September 2020, zitiert aus SEV Zeitung vom 24.9.2020, Übersetzung Peter Moor

Abb. 7: Ein Flirt-«Traverso» der Südostbahn auf der Gotthard-Südrampe im Nordtessin.



Foto: SOB/Markus Schälli

Abb. 8: S-Bahn- und grenzüberschreitender Betrieb auf der Centovallibahn Locarno–Domodossola.



Foto: FART

Foto: Stadler Rail



Abb. 9: Noch im Sommer 2021 erhält die FLP ihre neuen Tram-Trains.

Foto: Die Freizeitfreunde



Abb. 10: Zwei Schifffahrtslinien ergänzen den ÖPNV auf den Tessiner Seen: Im Bild der Landungssteg von Magadino am Lago Maggiore und im Hintergrund die Stadt Locarno.

Bauwerks bemerkbar gemacht: Die Region um die Kantonshauptstadt verzeichnet sowohl einen Immobilienboom wie einen Bevölkerungszuwachs.

Die Perspektiven für die *Wirtschaft* sind für Ökonomie-Professor Ricco Maggi von der Università della Svizzera italiana in Lugano noch unklar. Er erwartet erst nach der Realisierung großer Projekte in Bellinzona mit der Umnutzung der ehemaligen Industrierwerke der SBB und dem Neubau des Spitals, der Inbetriebnahme eines neuen Bahnhofs in Muralto (Vorort von Locarno), der Entwicklung der Bahnhofumgebung von Lugano und der Eröffnung der Höheren Bildungsanstalt SUPSI für Architektur in Mendrisio die wesentliche Wirkung des Ceneri-Basistunnels

Arcobaleno: Kantonsweiter Tarifverbund

Der Tessiner Tarifverbund «Arcobaleno» – Regenbogen – besteht seit 2004. Er verfolgt mehrere Ziele wie die Steigerung der Anzahl Benutzer des öffentlichen Verkehrs im ganzen Kanton und die Vereinfachung der Transportketten. Die Billette und Abonnemente sind bei den Stadt- und Überlandbussen, Postauto, den Bahnen SBB, TILO, FART und FLP anerkannt. Die Schiffe auf dem Lago di Lugano gewähren Abonnementsinhabern einen Rabatt und die Standseilbahn von Locarno nach Madonna del Sasso anerkennt Arcobaleno-Monats- und Jahreskarten.

und des damit verbundenen Ausbaus des öffentlichen Verkehrs.

Zweifellos gewinnen wird auch der im Kanton Tessin wirtschaftlich bedeutende *Tourismus*. Ungeachtet des Aufenthaltsorts von Feriengästen können diese nun Tagesausflüge in alle Täler und Regionen des Kantons mit dem öffentlichen Verkehr unternehmen. Abendliche Besuche zu den unzähligen kulturellen Anlässen sind für Gäste wie Bewohner nun per Bahn und Bus ohne auswärtige Übernachtung möglich – sobald die epidemiologische Lage Veranstaltungen wieder zulässt. Übernachtungsgäste in Hotels und Jugendherbergen sowie auf Campingplätzen erhalten kosten-

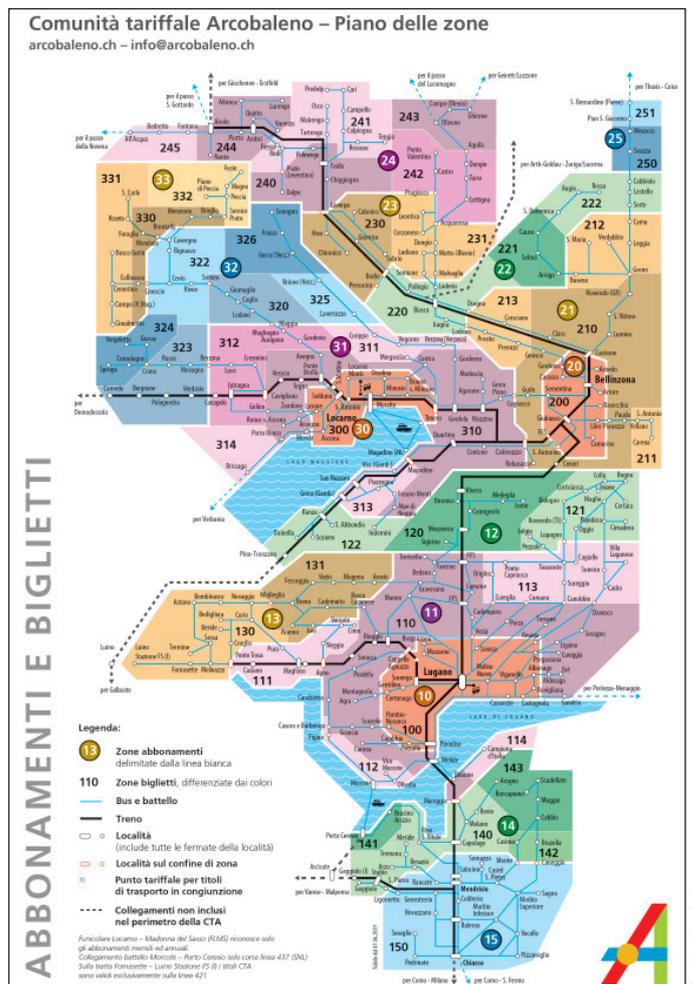
los das «Ticino-Ticket» für freie Fahrt auf dem gesamten öffentlichen Verkehrsnetz des Kantons.

Kritik am neuen Angebot ist bis jetzt nur aus dem Mendrisiotto laut geworden: Der südliche Zipfel des Kantons findet, die Bahn ende im Knoten Lugano und die drittgrößte Region sei schlecht angeschlossen: Fehlender Stopp der EuroCity in Mendrisio und Chiasso und der RE halte nicht an jedem Bahnhof, was zu teils längeren Umsteigezeiten führe. Die SBB kontert, dass 95 Prozent der Reisenden nur regional unterwegs sei⁵. Bemängelt wird auch, dass es an den Schnittstellen zwischen motorisiertem Individualverkehr und dem massiv verstärkten Busangebot im Hinterland an Park&Ride-Anlagen fehlt.

Spannend wird sein, ob die *Mentalitätsunterschiede* zwischen dem Nordtessin – konservativ, eher auf sich selbst und alpin

⁵ Riccardo Khoji, Zugfahren im Kanton Tessin – Ein Blick in die Geschichte mit einer zügigen Perspektive, Einsiedeln, Juli 2020 und InfoForum der Pro Bahn Schweiz, 3/2020, Seite 6

Abb. 11: Arcobaleno heißt der Tessiner Verkehrsverbund für den gesamten öffentlichen Verkehr: Busse, Bahnen, Schiffe auf ÖPNV-Strecken und Standseilbahnen.



Grafik: Arcobaleno

orientiert – und dem südlichen Landesteil – weltoffen, urban und Richtung Italien ausgerichtet – sich reduzieren. Das gleiche gilt für die Ebenen, in denen rund 90 Prozent der Tessiner Bevölkerung leben, und den Dörfern in den Tälern sowie an den Bergflanken.

Ein aussagekräftiges Fazit über den Erfolg der Investitionen in den öffentlichen Verkehr des Schweizer Südkantons und seine Auswirkungen lässt sich frühestens in zwei Jahren ziehen. DER NAHVERKEHR bleibt dran.

Abb. 12: Mit dem «Ticino Ticket» können Feriengäste in Hotels und Jugendherbergen sowie auf Campingplätzen gratis das Angebot des öffentlichen Verkehrs nutzen.



Foto: Ticino Turismo

Zusammenfassung/Summary

Ein Durchstich fördert den ÖPNV im Tessin

Dank dem neuen 15,4 Kilometer langen Ceneri-Basistunnel und dem gleichzeitig erstellten Gleisdreieck beim Nordportal dauert die Bahnfahrt zwischen den Tessiner Wirtschaftspolen Locarno und Lugano noch 30 Minuten, von Bellinzona nach Lugano bloß eine Viertelstunde. Das binationale S-Bahn-System reicht bis nach Mailand. Der Tarifverbund «Arcobaleno» umfasst alle Busse, Bahnen, ÖV-Verbindungen auf den Seen und einige Seilbahnen. Seit April 2021 sind alle Transportmittel optimal und im Takt miteinander verknüpft, Reisezeiten verkürzt, Kapazitäten erhöht und Betriebszeiten morgens und abends auch in abgelegene Ortschaften erweitert. Neu bestehen Direktverbindungen aus der Deutschschweiz nach Locarno über die historische Gotthard-Bergstrecke.

A cut-through promotes public transport in Ticino

Thanks to the new 15.4 kilometer long Ceneri base tunnel and the track triangle at the north portal, the train journey between the Ticino economic poles Locarno and Lugano takes thirty minutes, and from Bellinzona to Lugano just a quarter of an hour. The binational S-Bahn system extends to Milan. The "Arcobaleno" tariff association includes all buses, trains, public transport connections on the lakes and some cable cars. Since April 2021, all means of transport have been optimally linked with one another in regular intervals, travel times have been shortened, capacities increased and operating times in the morning and in the evening extended to remote locations. There are now direct connections from German-speaking Switzerland to Locarno via the historic Gotthard mountain route.

ANZEIGE

Energie Bücher & Reports

GEBÜNDELTES WISSEN – ÜBERSICHTLICH UND AKTUELL

www.eid-aktuell.de/buecherundreports

Jetzt bestellen!

