

Beitrag Avv. Marco Borradori, Vorsitzender des Departements für Raumordnung des Kantons Tessin

Konferenz über den Verkehr in den Agglomerationen
Dienstag, 8. Juni 2004

Die Tessiner Agglomeration

Der Verkehr ist ein wesentliches Element im täglichen Leben.

Im Jahr 2000 haben die im Tessin wohnhaften Personen (ca. 307'000 Einwohner auf einer Fläche von 2.812.46 km²) täglich eine Stunde und 10 Minuten auf Fahrten mit einer durchschnittlichen Länge von 37 km verbracht. Circa 80% der Tessiner und 90% der Arbeitsplätze sind auf einen kleinen Raum in den Tallagen konzentriert, welche lediglich 14% der Gesamtfläche des Kantons ausmachen. Der Handlungsspielraum für die Befriedigung aller Bedürfnisse der Gesellschaft – Ausweisen von Wohn-, Handels- und Industriegebieten und Schutz der Erholungsgebiete – ist daher beschränkt. Im Tessin, wie im Rest der Schweiz, ist das Hauptmotiv für die Mobilität die Freizeit: 43% der gefahrenen Kilometer und die Hälfte der Zeit für Fahrten gehören in diese Kategorie. Der Pendelverkehr (Arbeit und Ausbildung) stellt hingegen nur 24% der gefahrenen Kilometer pro Woche, während 33% auf berufliche und private Fahrten zurückgehen, der Rest von 4% weist keine besonders definierten Gründe auf.

Das am meisten verwendete Verkehrsmittel im Tessin ist der PKW. 77% der täglichen Verkehrsnachfrage wird durch den motorisierten Individualverkehr gedeckt. Lediglich 14% der täglichen Entfernungen werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt und 6% zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Im Tessin gibt es prozentuell mehr Autos und weniger Fahrräder und Abos für den öffentlichen Verkehr. Mit 592 PKW pro 1000 Einwohner ist der Motorisierungsgrad im Tessin höher als der Schweizer Durchschnitt (Durchschnitt: 492 Fahrzeuge/ 1000 Einwohner).

Es ist wichtig darauf hinzuweisen, dass geographisch gesehen der Kanton Tessin sich in das italienische Territorium schiebt, das durch die zahlreichen Übergänge vor allem im südlichen Teil des Tessin, im Mendrisiotto, eine erhöhte Durchlässigkeit garantiert.

Die angrenzenden Provinzen Varese und Como haben eine Million beziehungsweise eine halbe Million Einwohner. Die Agglomerationen von Varese und Como an der Schweizer Grenze haben jeweils 150.000 Einwohner.

Die Agglomerationen des Kantons Tessin und von Varese und Como bilden eine räumliche und wirtschaftliche Einheit mit über einer halben Million Einwohner. Vor allem die Entwicklung der Mobilität innerhalb dieses Raumes wird die Belastung auf dem kantonalen Straßennetz mit beeinflussen.

Aus einer detaillierten Untersuchung der Verkehrssituation im Kanton Tessin geht folgendes hervor:

- Das größte Verkehrsaufkommen ist auf dem Autobahnabschnitt von Noranco, in der Peripherie von Lugano zu verzeichnen. Hier fahren täglich durchschnittlich 53.400 Fahrzeuge und an Spitzentagen bis zu 80.000 Fahrzeuge.
- An einem durchschnittlichen Wochentag werden im Tessin ca. 1000 Fahrten im motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. 83% dieser Fahrten haben ihren Ausgangspunkt und ihr Ziel im Tessin.
- Ca. 100.000 Fahrten werden im öffentlichen Verkehr zurückgelegt. 88% dieser Fahrten erfolgen innerhalb des Kantons.

Der Verkehr im Tessin

Die Gesamtnachfrage (MIV und ÖV) wird vom öffentlichen Verkehr zu 10% gedeckt.

- Das größte Verkehrsaufkommen auf der Bahn wird auf dem Abschnitt Bellinzona-Giubiasco registriert – täglich ca. 13.000 Personen.

Die räumliche Entfernung zwischen Wohn-, Produktions- und Einkaufsbereichen wird im Allgemeinen als eine Folge der Motorisierung gesehen. Dies ist jedoch sicherlich auch einer der Faktoren, der den Verkehrszuwachs beschleunigt hat. Durch die Motorisierung konnten die verschiedenen Aktivitäten stärker im Raum verteilt werden, in der Folge waren die Menschen aber auch zu einer erhöhten Mobilität gezwungen.

Die Mobilitätssteigerung im Tessin ist in den letzten Jahren durch die wirtschaftliche Entwicklung bedingt. Der Radius der Unternehmen erweiterte sich ebenso wie die Möglichkeiten der Menschen sich zu treffen. Gleichzeitig traten auch negative Aspekte auf, die vor allem in erhöhter Umweltbelastung, Staus, erhöhtem Energiekonsum und Landverbrauch zu finden sind.

Um die Mobilität im Kanton besser gestalten zu können, hat der Kanton in den letzten Jahren nach und nach eine neue Planungsausrichtung vorgeschlagen und umgesetzt.

Diese fußt auf drei Hauptgrundlagen:

- Erstellung von regionalen Verkehrskonzepten (neuer methodischer Ansatz);
- Interdisziplinärer Ansatz für alle Verkehrsträger und Integration zwischen Raumplanung und Umweltschutz (neuer multimodaler und interdisziplinärer Ansatz);
- Einsetzung von regionalen Verkehrskommissionen (neues Organisationsmodell).

Prioritäre Ziele in der kantonalen Verkehrspolitik:

- Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse zur Unterstützung des wirtschaftlichen Aufschwungs, in Übereinstimmung mit der räumlichen Organisation sowie dem Umweltschutz;
- Schutz der Funktionalität der Autobahn als Rückgrat des Straßennetzes;
- Aufwertung der Bahn, das heißt vollständige Realisierung der NEAT, Einführung von Verbindungen im Halbstundentakt Lugano-Locarno und Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa;
- Stufenweise Realisierung der regionalen Verkehrskonzepte;
- Unterstützung einer Politik der Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene.

Im Rahmen der 2. Etappe der Bahn 2000 gab der Kanton Tessin eine Studie über die Entwicklung der Nachfrage im Personenverkehr in Auftrag. Dabei wurden zwei mögliche Szenarien für 2020 untersucht: das *Trendszenario* und das *Zielszenario*. Das erste sieht vor, dass die Nachfrage langfristig den aktuellen Trends folgt. Das zweite geht hingegen von der gewünschten Entwicklung aufgrund der kantonalen und eidgenössischen Planung aus. Die beiden Szenarien differieren signifikant, was das Angebot des öffentlichen Verkehrs betrifft. Beide Szenarien sehen einen weiteren Zuwachs der Gesamtnachfrage von 2000 bis 2020 vor: im Trendszenario beträgt der Zuwachs 34% und im Zielszenario 23%. Auch im Jahr 2020 wird die Binnenachfrage (Quelle und Ziel im Tessin) den größten Anteil mit ca. 45% stellen. In den beiden Szenarien wächst die Nachfrage im öffentlichen Verkehr stärker als der motorisierte Individualverkehr (61% gegenüber 31% im Trendszenario und 98% gegenüber 31% im Zielszenario). Das führt zu einem gewissen Ausgleich im Modal Split.

Die Rolle der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung beim Verkehrszuwachs

Ausrichtungen der kantonalen Verkehrspolitik

Ziele der kantonalen Verkehrspolitik

Metron Studie über die Nachfrageentwicklung im Verkehr

Auf der Grundlage dieser Entwicklungsszenarien und der periodischen Zählungen ist festzustellen, dass sich viele Probleme im Verkehrsbereich auf die Agglomerationen und die Zufahrten zu den Agglomerationen konzentrieren.

Zugang zu den Agglomerationen

Lugano, Hauptort des Kantons, verzeichnete 2001 täglich ca. 270.000 Fahrzeuge. 30% davon waren Fahrten in die Agglomeration, 48% Ziel und/oder Quellfahrten nach Lugano und 22% Transitfahrten. Was den öffentlichen Verkehr betrifft, so stellt sich die Situation wie folgt dar: dank der Überlagerung von verschiedenen städtischen und vorstädtischen Linien ist der Abschnitt zwischen dem Stadtzentrum und dem Bahnhof mit über 7.500 Passagieren pro Tag am stärksten frequentiert. Auch auf der Achse Cornaredo-Centro-Imbarcadero-Paradiso ist ein beachtliches Verkehrsaufkommen zu verzeichnen, je nach Abschnitt zwischen 3.500 und 7.500 Fahrgäste pro Tag. Außerhalb des Zentrums sind die am meisten befahrenen Verkehrsachsen Richtung Vezia, Canobbio (am Krankenhaus vorbei) und zur Bahn Lugano-Ponte Tresa (FLP).

In den kommenden Jahrzehnten sind viele wichtige Maßnahmen im Verkehrssystem des Kantons und für die Organisation und Abwicklung des Verkehrs in den Agglomerationen in den Verkehrskonzepten vorgesehen, z.B. die Realisierung eines konkurrenzfähigen öffentlichen Verkehrs, die Lenkung des privaten Verkehrs, eine Verkehrseindämmung, die Förderung des langsamen Verkehrs und die Parkraumbewirtschaftung. Der größte Teil der Nachfrage hat entweder Quelle und/oder Ziel im Kanton und hier kann gezielt und systematisch eingegriffen werden.

Die laufenden Projekte für die Agglomerationen:

Der Kanton erarbeitet derzeit drei Programme für Agglomerationen.

Das Programm für den Raum Lugano hat das allgemeine Ziel Lugano durch eine integrierte Verkehrspolitik, deren räumliche und umweltbezogene Organisation sich an den Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung orientiert, zu stärken. Zentrales Element dieses Programms ist die Realisierung einer Bahnverbindung in das Zentrum der Agglomeration, die mit dem Straßensystem (Autobahn und Kantonsstraße Piano del Vedeggio) und dem regionalen öffentlichen Verkehr verbunden ist.

Das städtische Verkehrskonzept Lugano – PTL

Folgende sekundäre Ziele sind dabei von Bedeutung:

- Verbindung der beiden Hauptbereiche für die räumliche Entwicklung (Piano del Vedeggio und Stadt);
- Verbindung der verschiedenen Zentren innerhalb der Agglomeration Lugano;
- Verbesserung der Effizienz und Funktionalität des Verkehrssystems;
- spürbarer Beitrag zur Umweltverbesserung.

Das zweite Programm für die Agglomeration betrifft den Raum Chiasso/Mendrisio. Auch in diesem Fall ist das Hauptziel gleich wie für den Raum Lugano. Die wichtigsten Elemente zur Erreichung dieses Zieles sind folgende:

Verkehrskonzept Mendrisio - PTM

- neue Abwicklung des Hauptverkehrs auf der Viale Galli und Via Comacini und Anpassung der Straßenachse um den Transitverkehr von und Richtung Italien aus dem Zentrum von Chiasso auszuschließen;
- Ausbau und Verbesserung des Bahnknotens Chiasso mit Bus- und P+R Terminal;
- Maßnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und der sanften Mobilität um den Verkehr und die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs auf der Straße zu verbessern.

Für die überregionale Agglomeration sind neue Dienste Tessin-Lombardei

Verkehrskonzept

im Verkehrsverbund vorgesehen.

Säulen dieses Programms:

- Halbstundentakt zwischen Locarno, Bellinzona, Lugano und Chiasso/Mendrisio;
- Realisierung einer neuen Verbindung Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa;
- Neue Haltestellen (Riazzino, Minusio, etc.) und Verbesserung der bestehenden Haltestellen (Tenero, Mendrisio);
- Realisierung einer Direktverbindung Locarno-Lugano;
- Ausdehnung des Verkehrsverbunds auf Einzelfahrscheine und Mehrfahrschein.

**Tessin-Lombardei
TILO und
Tarifverbund**

Organisatorisch werden die Projekte von einer Delegazione delle Autorità (bestehend aus Gemeinden, regionalen Verkehrskommissionen und Kanton) geleitet. Die Durchführung der Arbeiten wird von einem Projektdirektor, der von einer technischen Begleitgruppe unterstützt wird, geleitet. Beratend wirkt eine interdisziplinäre Gruppe mit Vertretern aus den Bereichen Raumordnung, Urbanistik, Verkehr, Umwelt und Wirtschaft.

Organisation

Die Ablehnung des Gegenprojekts zur Avanti Initiative bedroht die unerlässliche finanzielle Unterstützung des Bundes für diese Projekte. Die Suche nach einer neuen Lösung, damit der Beitrag des Bundes gesichert ist, ist daher zu unterstützen.

Finanzierung