

Lugano Centro
Lugano



Europa

TPL

Europe

Europa

2 Paradiso
(→Stazione FFS→)

3 Breganzona

5 Lamone-Cadempino
(→Vezia→)

ARL

461 Tesserete
(→Stazione FFS→Canobbio→)

Bus
in Partenza

DAS LUGANER TRAM ALS URBANISTISCHER SCHRITTMACHER

Lugano wächst dynamisch. Als drittgrösster schweizer finanzplatz und tourismusdestination bedarf die tessiner stadt einer ausgereiften strategie für eine nachhaltige entwicklung – nicht zuletzt im bereich verkehr, soll doch die rolle luganos als «scharnier» zwischen nord und süd zugunsten eines regionalen wachstums gestärkt werden. daher beteiligt sich lugano im rahmen des URBACT-programms am EU-Projekt «ENTER.HUB»: zwölf europäische städte mittlerer grösse, die alle an internationalen Achsen des Auto- und Eisenbahnverkehrs liegen und bestrebt sind, zu einem regionalen verkehrsknoten (hub) zu werden, tauschen ihre erfahrungen aus, um verbesserungen im bereich nachhaltiger mobilität in gang zu bringen. richtungsweisend ist dabei die ausgestaltung des öffentlichen schienen- und verkehrsnetzes. lugano wartet in diesem zusammenhang mit einer besonderheit auf: urbanistischer schrittmacher soll das tram sein. VON PETER JANKOVSKY, NZZ-KORRESPONDENT — ASCONA

Eine wohldurchdachte Stadtentwicklung wird immer wichtiger. Daher hat die EU im Jahr 2002 das Programm URBACT ins Leben gerufen: Städte sollen untereinander ihre Erfahrungen austauschen in Bezug auf die nachhaltige Entwicklung in den Bereichen «Wirtschaft», «Gesellschaft» und «Umwelt». Seit 2007 beteiligt sich auch die Schweiz an verschiedenen URBACT-Projekten. Eines davon ist «ENTER.HUB»: Es startete im Mai 2012 und mittlerweile wirken zwölf Partnerstädte mit, neben Rostock, Ulm (beide D), Reggio Emilia (I) oder Preston (GB) eben auch das schweizerische Lugano – alles Städte mittlerer Grösse, die sich anders als Grossstädte entwickeln. Ihr gemeinsamer Nenner: Sie liegen alle an internationalen Achsen des Auto- und vor allem Eisenbahnverkehrs. Eine positive Entwicklung dieser Städte hängt wesentlich davon ab, dank der Verkehrsachsen zu einem regionalen Verkehrsknoten (Hub) zu werden.

erfahrungsaustausch im umgang mit der verkehrsflut

Eine nachhaltige Mobilität gehört zu den wichtigsten Faktoren der urbanen Entwicklung. «Projekte wie «ENTER.HUB» erlauben den beteiligten Städten, Erfahrungen zu sammeln, ohne alles selbst testen oder sogar erfinden zu müssen», erklärt Sébastien Rieben, der beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) für die URBACT-Projekte zuständig ist. Laut Rieben wird ein solcher Erfahrungsaustausch umso notwendiger, als die Verkehrsflüsse in den schweizerischen Agglomerationen und generell in Europa immer stärker anschwellen.

Luganos Ausgangslage ist speziell: Die Berge und der See setzen dem Wachstum des Stadtgebiets eine natürliche Grenze. Gleichzeitig führen die Achsen der Eisen- und Autobahn von Zürich nach Mailand durch Lugano oder dicht daran vorbei. Rund 140 000 Menschen leben in der ganzen Agglomeration. Davon bevölkern 65 000 die grösste Tessiner Stadt, die drittwichtigster Finanzplatz der Schweiz ist und seit 2004 aufgrund verschiedener Fusionen mit umliegenden Gemeinden viel Dynamik im Bausektor entwickelt, aber auch mit einem wachsenden Defizit der Stadtkasse zu kämpfen hat.

«Lugano soll ein ideales Beispiel für eine Stadt zum Leben und zum Arbeiten sein», sagt Marco Borradori, Luganos neuer Stadtpräsident. Man strebe zudem die Entwicklung einer «Destination Lugano» an, und zwar in wirtschaftlicher, wissenschaftlicher, kultureller und nicht zuletzt touristischer Hinsicht.

Borradori weiss, wovon er spricht, war er doch als Regierungsrat lange Jahre für das kantonale Bau- und Umweltdepartement zuständig. Er will die Rolle Luganos als «Scharnier» zwischen Nord und Süd zugunsten eines regionalen Wachstums stärken. Lugano zieht die Menschen schon jetzt massenweise an: Fünf grosse Strassenachsen führen in die Stadt hinein und bilden eine Art Ring, den jeden Tag mehr als 115 000 Privatfahrzeuge frequentieren – darunter auch viele von italienischen Grenzgängern. Zu den Stosszeiten sind in der Agglomeration 85 Prozent der Menschen mit dem Auto unterwegs; nur 15 Prozent benutzen die öffentlichen Verkehrsmittel. Die Folge sind tägliche Staus.

comeback des trams

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist somit notwendig und die Abhängigkeit vom Individualverkehr ist deshalb zu senken. Gemäss Giorgio Maric, dem Chef des städtischen Statistikbüros und Luganer Koordinator des «ENTER.HUB»-Projektes, wird die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Grossraums Lugano durch den regionalen und überregionalen Austausch dank der internationalen Eisenbahnachse und dem regionalen ÖV gefördert. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs hilft zudem wesentlich, den Kultur- und Business-Tourismus zu fördern.

Rund 70 Jahre nach seiner Abschaffung will man dazu das Tram in Lugano wieder einführen. Der Vorteil dieses Verkehrsmittels liegt auf der Hand: Im Gegensatz zu Buslinien verlaufen Tramstrecken oft parallel zur Strasse, sodass die Fahrzeuge nicht im Stau stecken bleiben. Seit 2005 haben Experten das Konzept eines H-förmigen Tramnetzes für die Agglomeration Lugano erarbeitet. Dieses soll auf der umzurüstenden Bahnlinie der Betreibergesellschaft FLP bis zum Grenzzort Ponte Tresa reichen. Luganos SBB-Bahnhof und der Busbahnhof Pensilina in der Stadtmitte spielen dabei eine zentrale Rolle. Sie sollen die Schnittstelle zwischen dem internationalen und dem regionalen ÖV-System bilden, indem sie zu wichtigen Haltestellen der geplanten neuen Tramlinie werden.

schrittmacher der regionalen entwicklung

Das Tram soll Luganos Stadtzentrum mit dem Industrie- und Gewerbegebiet von Manno und Bioggio sowie dem Flughafen in Agno – alles Ortschaften im benachbarten Veduggio-Tal – verbinden. Langfristig ist auch eine Linie in die südlich von Lugano



SYNTHÈSE

échanger avec l'UE des expériences en matière de transports publics

«ENTER.HUB» est le nom d'un projet de l'UE qui s'inscrit dans le cadre d'URBACT et auquel participe la ville de Lugano. Douze villes européennes de taille moyenne y échangent leurs expériences en matière de développement urbain. Leur dénominateur commun : elles se situent toutes sur des axes internationaux du trafic automobile et surtout ferroviaire. Le développement positif de ces villes dépend beaucoup de l'effort qu'elles consentent pour devenir un nœud régional (hub) grâce aux axes de transport. L'agglomération de Lugano connaît une croissance dynamique, tout comme son trafic automobile : aux heures de pointe, 85 pour cent des gens, dont beaucoup de frontaliers italiens, se déplacent en voiture dans l'agglomération. Les urbanistes sont parvenus à la conclusion suivante : la liaison de l'axe ferroviaire international avec les transports publics (TP) régionaux favorisera l'attrait et la compétitivité de l'agglomération de Lugano. Pour développer le mieux possible l'infrastructure des TP, la ville tessinoise a décidé de réintroduire le tram, qui y avait été supprimé il y a 70 ans. Il est donc prévu qu'un réseau ultramoderne de trams relie la gare CFF et la gare routière du centre-ville à la zone industrielle et artisanale de la proche vallée du Vedeggio et à la localité frontalière de Ponte Tresa. Le grand potentiel de ce projet se manifestera aussi en relation avec l'ouverture du tunnel de base du Gothard en 2016 et plus tard du nouveau tunnel du Ceneri. Grâce au nouveau réseau de trams de l'agglomération de Lugano, les structures des TP interrégionaux, régionaux et locaux assureront des liaisons nettement plus rapides à tous les niveaux. \\\

www.urbact.eu/en/projects/metropolitan-governance/enterhub — www.destinations.lugano.ch/territorio/grandi-progetti — www.regiosuisse.ch/interreg/urbact



SINTESI

scambio di esperienze con l'Europa nel settore dei trasporti pubblici

«ENTER.HUB» è il progetto europeo che nell'ambito di URBACT promuove lo scambio di esperienze sul tema dello sviluppo urbano e al quale partecipano dodici città europee di medie dimensioni, tra cui Lugano. Il denominatore comune tra le città partecipanti è l'ubicazione lungo assi di trasporto stradali – e soprattutto ferroviari – di importanza internazionale. Lo sviluppo positivo di queste città dipende essenzialmente dagli sforzi intrapresi per diventare un nodo regionale (hub) traendo vantaggio proprio dalla loro posizione particolare. L'agglomerato di Lugano presenta un grande dinamismo che ha come corollario l'aumento del traffico automobilistico: nelle ore di punta l'85 per cento delle persone – tra cui molti frontalieri – si sposta in auto. Gli ingorghi sono quotidiani.

Gli urbanisti ritengono che l'attrattiva e la competitività dell'agglomerato di Lugano sono incentivate dal collegamento tra gli assi ferroviari internazionali e i trasporti pubblici regionali. Per potenziare in modo ottimale l'infrastruttura dei trasporti pubblici, Lugano ha deciso di reintrodurre una rete tranviaria, smantellata circa 70 anni fa. Poiché i binari correranno per lo più in parallelo alla strada, il passaggio del tram sarà ostacolato solo raramente dagli ingorghi stradali. Il grande potenziale di questo progetto è legato anche all'apertura della galleria di base del San Gottardo nel 2016 e a quella del Ceneri nel 2019. Grazie alla nuova rete tranviaria, le strutture del traffico pubblico sovraregionale, regionale e locale verranno integrate senza interruzioni assicurando collegamenti nettamente più veloci a tutti i livelli. \\\

www.urbact.eu/en/projects/metropolitan-governance/enterhub — www.lugano.ch/lugano-urbana/grandi-progetti — www.regiosuisse.ch/interreg/urbact



gelegene Ebene Pian Scairolo geplant: ein chaotisch boomendes Einkaufs-, Gewerbe- und Wohngebiet, dessen Neuordnung endlich geplant wird. Das Tram soll zum urbanistischen wirtschaftlichen Schrittmacher werden. Stadtpräsident Borradori wie auch Stéphane Grounauer, der Leiter des kantonalen Amts für Verkehrsinfrastruktur und Verantwortlicher des Luganer Tramprojekts, sprechen von einem riesigen Potenzial – auch im Zusammenhang mit der Eröffnung des Alptransit-Gothardtunnels im Jahr 2016 und später des neuen Ceneri-Tunnels. Dank dem Tramnetz werden die Strukturen des überregionalen, regionalen und lokalen ÖV nahtlos ineinander übergehen und auf allen Ebenen für deutlich schnellere Verbindungen sorgen.

Das Tramprojekt befindet sich momentan in der endgültigen Projektierungsphase. Die Arbeiten für die erste Bauetappe – die Verbindung Lugano–Bioggio–Manno – sollen 2016 beginnen; für 2023 wird mit der Inbetriebnahme der Strecke gerechnet. Am anspruchsvollsten wird der Bau der unterirdischen Tramhaltestelle unter dem SBB-Bahnhof. Dazu muss ein Tunnel gebaut werden, der unter Lugano-Breganzona hindurchführt und den Grossteil der 270 Millionen Franken verschlingt, die für die erste Bauetappe vorgesehen sind.

erfahrungsaustausch als lohnende investition

Jede der zwölf Partnerstädte des «ENTER.HUB»-Projektes ist gegenwärtig daran, einen lokalen Aktionsplan für die spätere Umsetzung ihrer Projekte und den Erfahrungsaustausch auszuarbeiten. Luganos Beitrag werden wohl zu einem wesentlichen Teil die Erfahrungen und Erkenntnisse rund um das innovativen nachhaltige Tram sein. Die Schweiz beteiligt sich mindestens bis Ende 2020 am EU-Projekt. Bund und Stadt Lugano steuern je 27 000 Franken bei – à fonds perdu, wie es bei allen URBACT-Projekten der Fall ist. Die Investition lohnt sich, denn das URBACT-Programm bietet laut ARE-Koordinator Rieben den Schweizer Städten die Möglichkeit, sich mit EU-Städten zu vernetzen, von ihnen zu lernen, aber auch eigene Erfolge zu «vermarkten». Für die Schweiz ist dies besonders wichtig, darf sie doch an etlichen Aktivitäten der Europäischen Union nicht direkt teilnehmen. \\\

www.urbact.eu/en/projects/metropolitan-governance/enterhub — http://destinations.lugano.ch/de/territorio/grandi-progetti — www.regiosuisse.ch/interreg/urbact