

Tessin

Weckruf aus der Restschweiz

Der neue Gotthardtunnel lässt das Tessin näher an die Wirtschaftszentren rücken.
Ob der Kanton diese Chance packt, ist zweifelhaft.

**Potenzial beidseits der Alpen:
Luzern mit seiner Kapellbrücke
und Bellinzonas Burgen
kommen sich näher.**

TEXT: MARKUS FÖHN

Es gibt gratis Risotto: 30 Marktfahrer aus Bellinzona sind nächste Woche zu Gast in Luzern, verkaufen Salami und Formaggini aus den Tälern des Sopraceneri. Dahinter steckt mehr als eine Charmeoffensive. Der Tessiner Hauptort ist dabei, nördlich der Alpen Präsenz zu markieren.

Stadtpräsident Mario Branda reiste Anfang Mai eigens zu seinem Amtskollegen in die Zentralschweiz und verkündigte danach, dass sich die beiden Städte intensiver austauschen und enger zusammenarbeiten wollen. Denn mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wird Bellinzona für Bahnreisende aus dem Norden zur ersten Haltestelle jenseits der Alpen. Der Zeitung «Corriere del Ticino» sagte Branda: «Es ist an uns, das Potenzial der neuen Verbindung zu nutzen.»

Von Potenzial und Chancen ist beidseits der Alpen viel die Rede, einige Tage vor der Eröffnung des 57 Kilometer langen Gotthard-Basistunnels am 1. Juni. Mit gutem Grund. Denn die



**«Es ist an uns,
das Potenzial
der neuen
Verbindung
zu nutzen.»**

Mario Branda, Stadtpräsident
von Bellinzona

Schweiz rückt mit dem Bauwerk näher zusammen: Wenn der Tunnel im Dezember in Betrieb geht, verkürzt sich die Zugreise ins Tessin um fast eine halbe Stunde.

2020, wenn die Streckenabschnitte am Zugersee und am Axen fertig ausgebaut sind und der 15 Kilometer lange Ceneri-Basistunnel in Betrieb ist, schrumpfen die Reisezeiten weiter. Eine Fahrt von Basel, Zürich oder Luzern nach Bellinzona wird dann 42 Minuten weniger lang sein als heute. Die Reise von Zürich nach Lugano soll in einer Stunde und 40 Minuten machbar sein – fast eine Stunde weniger als heute.

Fürs Business nach Lugano

Das ist einerseits für Tages- und Wochenendausflügler aus dem Norden interessant. Andererseits für Businessleute beidseits der Alpen: Geschäfts-

treffen in Zürich oder Lugano sind problemlos machbar, mehr als einen halben Tag muss man für die Hin- und Rückreise nicht mehr aufwenden.

«Der neue Gotthard- und später der Ceneritunnel sorgen für eine bessere Anbindung des Tessins an die Zentren des Nordens – das ist für den Kanton die Chance, ein attraktiverer Wirtschaftsstandort zu werden», sagt Rico Maggi, Professor für Volkswirtschaftslehre an der Università della Svizzera italiana in Lugano.

Die bessere Erreichbarkeit verstärke die übrigen Standortvorteile des Südkantons: niedrige Lebenshaltungskosten und hohe Lebensqualität. Mit dem Institut für biomedizinische Forschung bestche zudem in Bellinzona bereits eine angesehene Institution, deren Nähe für Firmen aus den Bereichen Forschung und Entwicklung interessant sein könnte.

«Ich bin skeptisch»

Es fragt sich bloss: Packt das Tessin diese Chance? Rico Maggi: «Ich bin skeptisch.» Kurz vor Eröffnung des Gotthardtunnels registriert er in der öffentlichen Diskussion im Tessin vor allem Zurückhaltung – und die Befürchtung, bessere Verbindungen nach Norden führten zur Abwanderung von Arbeitsplätzen und machten das Tessin zum Schlafkanton. Die Chancen der besseren Verkehrsanbindung würden weder erwähnt noch vermarktet, planerische Impulse gebe es so gut wie nicht.

«Es ist erstaunlich, wie passiv sich der Kanton verhält», sagt Rico Maggi. «Dabei muss das Tessin seinen jungen Einwohnern doch Arbeitgeber mit attraktiven Jobs bieten, wenn es will, dass sie im Kan-

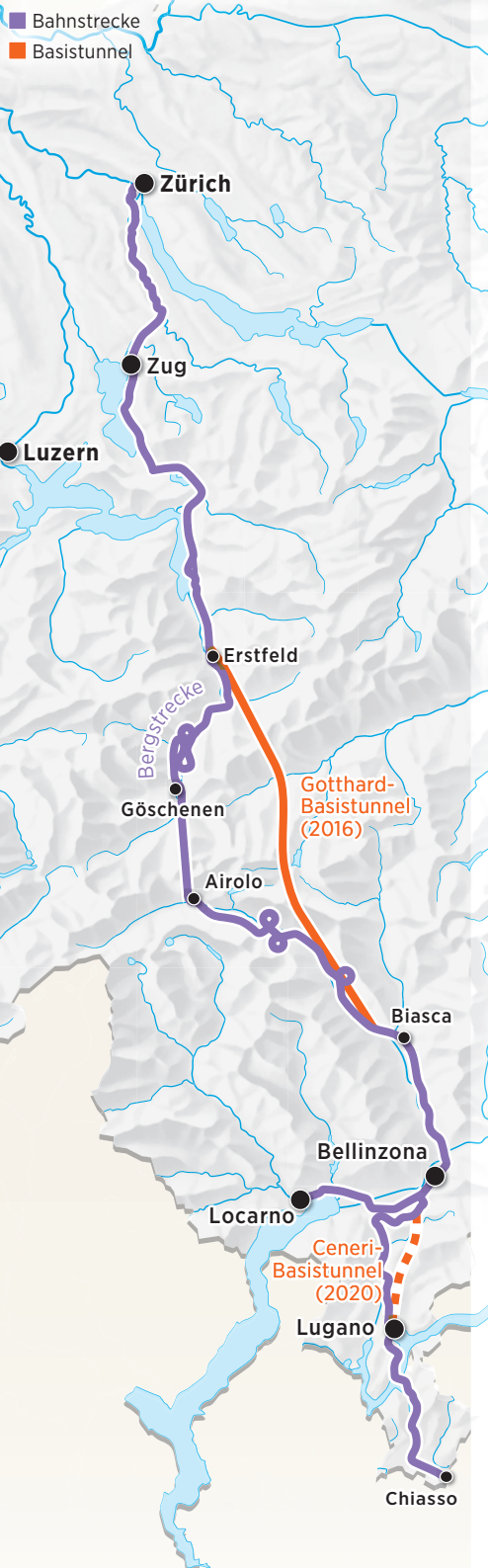


«Es ist erstaunlich, wie passiv sich der Kanton verhält.»

Rico Maggi, Professor für Volkswirtschaftslehre an der Università della Svizzera italiana in Lugano

Massive Veränderungen stehen bevor

Am 1. Juni 2016 wird der neue Basistunnel eingeweiht. Wenn 2020 alle Bauten darum herum abgeschlossen sind, wird die Fahrt zwischen Zürich und Lugano keine zwei Stunden mehr dauern. Damit schrumpft die Entfernung zwischen dem Tessin und der Deutschschweiz auf Pendeldistanz.



ton bleiben oder nach einer Ausbildung in einem anderen Landesteil wieder heimkehren.» Tatsächlich besteht erst seit diesem März ein runder Tisch, den das Wirtschafts- und Finanzdepartement einberufen hat, um die Wirtschaftspolitik im Hinblick auf die schnelleren Bahnverbindungen mitzugestalten. Ausserdem gibt es kaum Bauprojekte, die den Schwung der Neat ausnutzen und dem Tessin als Wirtschafts- und Bildungsstandort neuen Schub verleihen könnten. Bellinzona erhält zwar eine Fakultät für Biomedizinische Wissenschaften, Lugano eröffnete im vergangenen Herbst sein Kunst- und Kulturzentrum LAC. Ansonsten sucht man vergeblich nach Projekten mit Strahlkraft.

Die Visionen fehlen

Eine Überbauung beim Bahnhof Lugano, die dereinst einen Teil der Fachhochschule aufnehmen soll, ist nicht in Sichtweite. Den Neubau einer Modeschule beim Bahnhof Chiasso hat die Kantonsregierung Anfang Jahr abgeblasen.

Das Siegerprojekt für ein Kongresszentrum beim Bahnhof Locarno – entworfen von Dominique Perrault, dem Architekten der neuen Nationalbibliothek in Paris – verschwand in der Schublade. Und an die Umwandlung eines Teils der SBB-Cargo-Werkstätten beim Bahnhof Bellinzona in einen Dienstleistungspark wagt niemand auch nur zu denken; zu wach sind die Erinnerungen an den 33-tägigen Streik von 2008, mit dem sich die Arbeiter der «Officine» gegen deren Schliessung wehrten.

«In anderen Kantonen wären längst konkrete Ideen da, wie man die Effekte eines Jahrhundertbaus nutzen könnte», glaubt Maggi. Im Tessin ist die SBB praktisch die einzige Investorin, die mit der besseren Bahnanbindung etwas anzufangen weiss. Sie steckt 200 Millionen Franken in ihre Immobilien.

«Nein, wir sind auf die Eröffnung des Tunnels nicht gut vorbereitet», bestätigt auch Michele Arnaboldi, Architekt in Locarno. Er hat einen Bericht zur raumplanerischen Situation im Tessin mitverfasst und geht davon aus, dass

in den kommenden Jahren der Wohnungsbau boomen wird – zumindest in Ortschaften mit Anschluss an das S-Bahn-System Tilo, das das Tessin mit der Lombardei verbindet. Dies vor allem, weil sich 2020 mit der Eröffnung des Ceneritunnels die Fahrzeiten innerhalb des Tessins stark verkürzen werden.

Von Lugano aus wird Bellinzona mit der S-Bahn nicht mehr in 25, sondern in knapp 15 Minuten erreichbar sein. Locarno, heute rund eine Stunde Zugfahrt von Lugano entfernt, rückt auf eine halbe heran. Das bedeutet: Pendeln nach Lugano, dem wirtschaftlichen Zentrum des Südkantons, wird attraktiv. Und es wird einfacher sein, dem knappen Wohnungsangebot und den hohen Mieten in Lugano auszuweichen.

«Der Charakter der Dörfer ändert»

Arnaboldi rechnet als Folge mit einer Verdichtung der Ortschaften, vor allem rund um die Bahnhöfe. «Der Charakter unserer Dörfer und Städte wird sich verändern. Das kann zum Problem werden, weil es keine Debatte darüber gibt, wie wir unsere Ortschaften eigentlich wollen – wie es auch keine Debatte darüber gibt, was für ein Tessin wir eigentlich sein wollen.»

Nötig seien eine Vision, konkrete Projekte und eine präzise Richtplanung. «Doch die Tessiner sind noch sehr in einer landwirtschaftlichen Kultur verhaftet», sagt der Architekt. «Über städtebauliche Fragen zu diskutieren sind sie sich nicht gewohnt.»

Eine Schwierigkeit stellt auch die politische Struktur des Tessins dar. Die Gemeinden waren während Jahrzehnten so sehr auf ihre Autonomie bedacht, dass sie raumplanerisch lieber allein herumwerkelteten, statt mit Nachbarn zusammenzuarbeiten. Das Ergebnis lässt sich heute gut in der Magadinoebene besichtigen: ein wildes Durcheinander aus Siedlungen,



«Eine Debatte darüber, was für ein Tessin wir sein wollen, gibt es nicht.»

Michele Arnaboldi, Architekt aus Locarno



Zu gross gedacht für Locarno:
Dominique Perraults
Entwurf des Kongresszentrums

Produktionsbetrieben, Verkehrsflächen und dazwischen eine geschützte Flusslandschaft.

Seit 2000 hat der Wind zwar gedreht. Von den gut 250 Gemeinden, die es im Kanton damals gab, sind etwa 100 verschwunden. Der Tessiner Regierung wäre es am liebsten, es gäbe nur noch etwas über 20, daher fördert sie Gemeindefusionen. Doch die Bürger, die an den Urnen darüber befinden, sind nur schwer zu gewinnen. In Lugano und Mendrisio hat es geklappt, in Locarno ist eine Fusion aus sieben Gemeinden 2011 gescheitert. In Bellinzona kommt 2017 zwar eine Fusion von 13 Gemeinden – doch eigentlich hätten es 17 sein sollen.

Die Ausnahme: Bellinzona

Dennoch macht diese Fusion Bellinzona zum wohl einzigen Ort im Tessin, der die Einweihung des neuen Gotthardtunnels als Chance begreift. Die Stadtkanzlei bezeichnet die neue Bahnverbindung als «Hebel zur Wiederbelebung unserer Stadt». Die Fusion und die damit verbundene Reorganisation der Behörden sollen bei der «Wiederbelebung» mithelfen. Bellinzona wächst von 18 500 auf 42 000 Einwohner. Es wird ein grösserer Wirtschaftsraum und damit interessant für Firmen und für Zuzüger aus dem südlichen Kantonsteil.

Das sieht auch eine aktuelle Studie der Credit Suisse so. «Die schnellere Verbindung in den Raum Lugano erhöht die Attraktivität des Bellinzoneser für Pendler und dürfte den Austausch

zwischen den beiden Kantonsteilen intensivieren», schreiben die Autoren. Firmen erhielten so ein grösseres Gebiet, um Personal zu rekrutieren, Arbeitssuchende eine grössere Auswahl an Jobs. Durch die neue biomedizinische Fakultät dürfte Bellinzona ab 2018 zudem auch auf den Radar von Deutschschweizer Studenten geraten.

Gleichzeitig will sich der Tessiner Hauptort für Ausflügler aufmöbeln. «Wir sind die erste Stadt südlich der Alpen, also werden wir in den nächsten Jahren versuchen, Bellinzona attraktiver zu machen», sagt Stadtschreiber Philippe Bernasconi. Mittelfristig wolle man eine Tourismusregion werden wie Lugano oder Locarno.

Zentral dabei sind die Bellinzoneser Burgen. Sie zählen zwar zum Unesco-Welterbe, verzeichnen aber nur knapp 50 000 Besucher pro Jahr – deutlich weniger als etwa das Schloss Chillon in der Waadt, wo es 350 000 sind. Ein «multimediales Erlebnisformat» soll dafür sorgen, dass die Burgen in die Top Ten der Schweizer Besuchsziele aufsteigen.

Immerhin frisches Gemüse aus Luzern

Ob sich Bellinzonas Hoffnung auf eine Wiederbelebung durch die neue Nord-Süd-Verbindung erfüllt, wird sich zeigen. Unversucht lassen will die Stadt jedenfalls nichts. Und einen Effekt haben sie auf jeden Fall, die 30 Marktfahrerinnen und Marktfahrer nächste Woche in Luzern: Im Oktober fährt der Luzerner Wochenmarkt zum Gegenbesuch nach Bellinzona. ■