

Beraten.  
Planen.  
Steuern.



*urbass fgm*  
Dr. Arch. Fabio Giacomazzi

**CSDINGEGNERI** +  
INGEGNERI PER NATURA

 **planteam**

## Monitoring Gotthard-Achse - Phase A (MGA - A) **Schlussbericht**

3. Oktober 2017  
Bericht-Nr. 2060.884-07

### Auftraggeber

Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Verkehr BAV, Bundesamt für Straßen ASTRA, Bundesamt für Umwelt BAFU, Kanton Tessin, Kanton Uri

### Projektleitung (ARE)

Ulrich Seewer (Vize-Direktor), Aurelio Vigani (Projektleiter)

### Begleitgruppe

Gilles Chomat, ARE; Helmut Honermann, ARE; Mélanie Attinger, BAV; Matthias Wagner, BAV; Jörg Häberli, ASTRA; Nikolaus Hilty, BAFU; Paolo Poggiati, Kanton Tessin; Ruth Nydegger, Kanton Tessin; Ronnie Moretti, Kanton Tessin; Daniel Pittet, Kanton Tessin; Marco Achermann, Kanton Uri; Franziska Büeler, Kanton Uri; Roger Brunner, Kanton Uri; Christophe Siegenthaler, BFS; Annette Spoerri, SECO; Simon Coray, Programma San Gottardo 2020; Patrick Buetzberger, SBB; Philipp Buhl, SBB; Stefan Lüthi, BHP – Brugger und Partner AG

### Auftragnehmer

Name	E-Mail	Telefon
Gianni Moreni	gianni.moreni@rapp.ch	058 595 72 42
Paolo Todesco	paolo.todesco@rapp.ch	058 595 72 33
Lucas Meyer de Freitas	lucas.meyer@rapp.ch	058 595 72 35
Fabio Giacomazzi	fabio.giacomazzi@urbass.ch	091 751 90 09
Elke Schimmel	elke.schimmel@planteam.ch	041 469 44 69
Agostino Clericetti	a.clericetti@csd.ch	091 913 91 00

### Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
0.1	21.09.2016	Erster Entwurf	MGA-A_Rapporto conclusivo intermedio_Rapp_V0.2_210916
0.2	07.10.2016	Überarbeiteter Entwurf	MAG-A_Rapporto conclusivo intermedio_Rapp_V0.3_071016
0.3	29.05.2017	Entwurf Definitive Version	MAG-A_Rapporto conclusivo _Rapp_V0.4_150517
0.4	23.06.2017	Definitive Version vor Übersetzung	MAG-A_Rapporto conclusivo _Rapp_V0.5_230617
0.5	05.09.17	Definitive Version nach Übersetzung	MGA-A_Schlussbericht _Rapp_V0.6_Sept. 17
0.6	03.10.17	Definitive Version	MGA-A_Schlussbericht _Rapp_V0.7_Okt. 17

## Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b>	<b>12</b>
<b>1 Einführung</b>	<b>14</b>
1.1 Zielsetzungen des Projekts MGA und MGA-A	14
1.2 Unterlagen zum MGA	14
1.3 Regionale Unterteilung des Untersuchungsgebiets	16
1.4 System zur Analyse der Auswirkungen	17
1.5 Prioritäre Indikatoren	17
<b>2 Alpenquerender Güterverkehr</b>	<b>22</b>
2.1 Verkehrsaufkommen (t)	22
2.2 Schwererverkehr	28
2.3 Anzahl Züge	31
2.4 Zusammenfassung der Situation	32
<b>3 Personenverkehr</b>	<b>34</b>
3.1 Alpenquerender Personenverkehr	34
3.2 Alpenquerender Strassenverkehr	43
3.3 Personenverkehr am Monte Ceneri	47
3.4 Personenverkehr auf ausgewählten Abschnitten des Bahnnetzes	48
3.5 Fahrtzeiten	49
3.6 Zusammenfassung der Situation	50
<b>4 Umwelt</b>	<b>51</b>
4.1 Lärm	51
4.2 Luftbelastung	57
4.3 Treibhausgasemissionen	61
4.4 Technologische Entwicklungen	66
4.5 Zusammenfassung der Situation	69
<b>5 Wirtschaft</b>	<b>71</b>
5.1 Arbeitsplätze	71
5.2 Kantonales BIP	81
5.3 Arbeitslosigkeit	82
5.4 Übernachtungstourismus	83
5.5 Zusammenfassung der Situation	90
<b>6 Bevölkerung und Siedlungen</b>	<b>91</b>
6.1 Wohnbevölkerung	91
6.2 Wohnbevölkerung nach Altersklassen, heutige Situation und Entwicklung	95
6.3 Siedlungseinheiten im Umkreis der Bahnhöfe und Bahnhaltestellen	98
<b>7 Dienstleistungsangebot für die Bevölkerung</b>	<b>105</b>
7.1 Angebot an Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen	105
7.2 Räumliche Verteilung des Angebots an Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen	106

<b>8 Pendlerbeziehungen</b>	<b>109</b>
8.1 Heutige Situation	109
8.2 Entwicklung	111
<b>9 Bau- und Wohnbauinvestitionen</b>	<b>112</b>
9.1 Bauinvestitionen	112
9.2 Neue Wohnungen	114
9.3 Zweitwohnungen	116
<b>10 Bodennutzung: bebaute / unbebaute Bauzonen</b>	<b>119</b>
10.1 Heutige Situation auf gesamtschweizerischer und regionaler Ebene	119
10.2 Heutige Situation im Umfeld der Urner Bahnhöfe	120
<b>11 Grundstück- und Immobilienpreise</b>	<b>126</b>
11.1 Baulandpreise – Einfamilienhäuser	127
11.2 Immobilienpreise – Eigentumswohnungen	131
11.3 Mietpreise für eine 3,5-Zimmerwohnung	134
11.4 Mietpreise für Büroflächen	137
11.5 Mietpreise für Verkaufsflächen	140
11.6 Zusammenfassende Ausführungen	144
<b>12 Qualität der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr</b>	<b>145</b>
12.1 Kanton Uri und Kanton Tessin	145
12.2 Bereiche im Umfeld der Bahnhöfe	146
<b>13 Zusammenfassung der räumlichen Indikatoren</b>	<b>147</b>
<b>14 Potenziale</b>	<b>150</b>
14.1 Potenziale gemäss den Indikatoren des MGA	150
14.2 Standortqualität der Regionen	152
14.3 Lebensqualität in den urbanen Gemeinden	154
14.4 Zusammenfassung	155
<b>15 Tätigkeiten und Erwartungen der Akteure</b>	<b>157</b>
15.1 Ziele und Datenerhebung	157
15.2 Chancen und Risiken	158
15.3 Massnahmen	161
15.4 Vorwirkungen gemäss den Akteuren	164
<b>16 Vorwirkungen</b>	<b>166</b>
<b>17 Schlussfolgerungen</b>	<b>168</b>
17.1 Zusammenfassung der wichtigsten Tendenzen	168
17.2 Beurteilung der Tendenzen in Bezug auf die übergeordneten Ziele	170
17.3 Auswirkungen der NEAT angesichts der aktuellen Tendenzen	171
<b>18 Wichtigste Abkürzungen</b>	<b>172</b>

<b>Anlage 1: Fahrtzeiten mit MIV und ÖV</b>	<b>173</b>
<b>Anlage 2: Wirtschaftliche Spezialisierungen nach Region</b>	<b>175</b>
<b>Anlage 3: Änderung der Verteilung der regionalen Einnahmen durch die direkte Bundessteuer natürlicher Personen</b>	<b>184</b>
<b>Anlage 4: Wohnbevölkerung nach Altersklassen in den Regionen der Kantone Uri und Tessin (2000, 2010 und 2015)</b>	<b>186</b>
<b>Anlage 5: Indikator zur Entwicklung nach innen (Detail)</b>	<b>189</b>
<b>Anlage 6: Pendlerbeziehungen (Detail) und Grenzgänger</b>	<b>196</b>
<b>Anlage 7: Immobilieninvestitionen, Baunachfrage und Neubauwohnungen (Detail)</b>	<b>200</b>
<b>Anlage 8: Bauland- und Immobilienpreise – weitere Indikatoren</b>	<b>216</b>
<b>Anlage 9: Qualität der ÖV-Erschliessung (Detail)</b>	<b>239</b>
<b>Anlage 10: Chancen und Risiken der NEAT gemäss dem Wirtschafts- und Finanzdepartement des Kantons Tessin</b>	<b>245</b>
<b>Anlage 11: Massnahmen der Akteure</b>	<b>248</b>

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Prioritäre Indikatoren .....	19
Tabelle 2: Tonnen pro Alpenpass, Verkehrsmodus und Verkehrsart, 2014 .....	22
Tabelle 3: Tonnen per Alpenpass, Verkehrsmodus und Verkehrsart, 1999 .....	24
Tabelle 4: Tonnen per Alpenpass, Verkehrsmodus und Verkehrsart, Veränderung 1999-2014.....	25
Tabelle 5: Schwerfahrzeuge pro Pass und Verkehrsart, 2014 .....	28
Tabelle 6: Schwerfahrzeuge pro Pass und Verkehrsart, 1999 .....	29
Tabelle 7: Schwerfahrzeuge pro Pass und Verkehrsart, 1999-2014 .....	30
Tabelle 8: Anzahl Transitzüge am Gotthard- und am Simplon-Pass, Veränderung 2007-2014.....	32
Tabelle 9: Jährliche Passagiere per Alpenpass, Verkehrsmodus und Verkehrsart, 2015 .....	34
Tabelle 10: Jährliche Passagierzahlen nach Alpenpass und Fahrtzweck, 2015.....	36
Tabelle 11: Passagiere nach Alpenpass, Verkehrsmodus und Verkehrsart, 2001 .....	38
Tabelle 12: Passagiere per Alpenpass, Verkehrsmodus und Verkehrsart, Veränderung 2001-2015.....	39
Tabelle 13: Passagiere nach Alpenpass und Reisezweck, 2007 .....	40
Tabelle 14: Veränderung der Anzahl Passagiere nach Alpenübergang und Fahrtzweck, 2007-2015.....	41
Tabelle 15: Fahrzeugverkehr (Personenverkehr) nach Alpenübergang und Verkehrsart, 2015.....	43
Tabelle 16: Fahrzeugverkehr (Personenverkehr) nach Alpenübergang und Fahrtzweck, 2015 .....	44
Tabelle 17: Personenwagen nach Alpenübergang und Verkehrsart, 2001 .....	44
Tabelle 18: Personenwagen nach Alpenpass, Verkehrsmodus und Verkehrsart, Veränderung 2001-2015.....	45
Tabelle 19: Personentransportfahrzeuge nach Alpenübergang und Fahrtzweck, 2007 .....	46
Tabelle 20: Veränderung der Anzahl Personentransportfahrzeuge nach Alpenübergang und Fahrtzweck, 2007-2015.....	46
Tabelle 21: Veränderung der Anzahl Passagiere (Personen/durchschnittlicher Werktag) auf der Strasse und auf der Schiene, am Monte Ceneri und in der Magadinoebene, 2004-2014.....	47
Tabelle 22: Anzahl Passagiere auf ausgewählten Abschnitten des SBB-Netzes, 2004-2014 .	48
Tabelle 23: Unterschied zwischen der Fahrtzeit im ÖV und im MIV für ausgewählte Ortschaften.....	49
Tabelle 24: Leq-Dauerschallpegel aus dem Gesamtverkehr, tagsüber (6-22 Uhr) – Autobahnen A2 und A13 – Jahresdurchschnitt in dB (A).....	51
Tabelle 25: Leq-Dauerschallpegel aus dem gesamten Verkehr, tagsüber (6-22 Uhr) – Autobahnen A2 und A13 – Jahresdurchschnitt in dB (A).....	52
Tabelle 26: Beurteilungspegel Lr, tags- und nachtsüber [dB(A)] und entsprechende Anzahl Züge – Gotthard-Linie – Messstation Steinen (SZ) .....	54
Tabelle 27: Durchschnittliche jährliche NO <sub>x</sub> -Gesamtemissionen und Unterscheidung zwischen Emissionen der schweren Güterfahrzeuge und der übrigen Fahrzeuge – Autobahnabschnitte A2 und A13 .....	57
Tabelle 28: Durchschnittliche jährliche NO <sub>2</sub> -Gesamtemissionen – Autobahnabschnitte A2 und A13 .....	60
Tabelle 29: Daten zur Berechnung der emittierten Tonnen CO <sub>2</sub> -Äquivalente im Jahr 2015 auf der Gotthard-Linie (Bergstrecke zwischen Arth-Goldau und Bellinzona) .....	62

Tabelle 30: Durchschnittliche jährliche CO <sub>2</sub> -Gesamtemissionen und Unterscheidung zwischen Emissionen der schweren Güterfahrzeuge und der übrigen Fahrzeuge – Autobahnabschnitte A2 und A13.....	64
Tabelle 31: Spezifische Emissionsfaktoren für NO <sub>x</sub> pro Fahrzeugkategorie und pro km .....	66
Tabelle 32: Anzahl Beschäftigte in den Regionen des Kantons Tessin im Jahr 2013.....	71
Tabelle 33: Prozentsatz Beschäftigte nach Wirtschaftssektor in den Regionen des Kantons Tessin, 2013 .....	72
Tabelle 34: Prozentsatz Beschäftigte der Wirtschaftssektoren in den Regionen des Kantons Tessin, 2013 .....	74
Tabelle 35: Anzahl Beschäftigte in den Regionen des Kantons Uri, 2013 .....	75
Tabelle 36: Prozentsatz Beschäftigte nach Wirtschaftssektor in den Regionen des Kantons Uri, 2013 .....	76
Tabelle 37: Prozentsatz Beschäftigte nach Region in den Wirtschaftssektoren des Kantons Uri, 2013.....	77
Tabelle 38: Absolute Veränderung der Anzahl Beschäftigten nach Wirtschaftssektor in den Regionen des Kantons Tessin, 2005-2013.....	78
Tabelle 39: Prozentuale Veränderung der Anzahl Beschäftigten nach Wirtschaftssektor in den Regionen des Kantons Tessin, 2005-2013.....	79
Tabelle 40: Absolute Veränderung der Anzahl Beschäftigten nach Wirtschaftssektor in den Regionen des Kantons Uri, 2005-2013.....	80
Tabelle 41: Prozentuale Veränderung der Anzahl Beschäftigten nach Wirtschaftssektor in den Regionen des Kantons Uri, 2005-2013. ....	81
Tabelle 42: Entwicklung des BIP der Kantone Uri und Tessin.....	82
Tabelle 43: BIP pro Kopf in den Kantonen Uri und Tessin und in der Schweiz, 2005 und 2012.....	82
Tabelle 44: Jährliche Arbeitslosigkeit in den Bezirken des Kantons Tessin und im Kanton Uri, 2000-2015.....	83
Tabelle 45: Entwicklung der Hotelübernachtungen in den Schweizer Kantonen, 2005-2015.	85
Tabelle 46: Entwicklung der Hotelübernachtungen nach Herkunft der Gäste im Kanton Tessin, im Kanton Uri und in der Schweiz, 2005-2015. ....	86
Tabelle 47: Entwicklung der Anzahl der jährlichen Hotelübernachtungen pro Region im Kanton Uri .....	87
Tabelle 48: Entwicklung der Anzahl der jährlichen Hotelübernachtungen pro Region im Kanton Tessin .....	87
Tabelle 49: Anzahl Übernachtungen in der Parahotellerie im Kanton Tessin, 2012 .....	88
Tabelle 50: Anzahl Übernachtungen in den Ferienwohnungen im Kanton Uri, 2016 .....	89
Tabelle 51: Wohnbevölkerung Kantone Uri und Tessin, 2014 .....	93
Tabelle 52: Wohnbevölkerung in den Regionen, jährliche Wachstumsraten 2000 – 2010, 2010 – 2014 .....	94
Tabelle 53: Wohnbevölkerung nach Altersklassen in der Schweiz in den Jahren 2000, 2010 und 2015.....	95
Tabelle 54: Entwicklung der Anteile der Wohnbevölkerung nach Altersklassen in den Regionen der Kantone Tessin und Uri 2000-2015.....	97
Tabelle 55: Entwicklung der Siedlungsdichte in der Nähe der wichtigsten Bahnhöfe und der Haltestellen an der Gotthard-Linie, 2011 und 2014.....	100
Tabelle 56: Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen in den Regionen (Anzahl Betriebe).....	106
Tabelle 57: Pendlerbeziehungen zwischen den Regionen 2010-2014 .....	109

Tabelle 58: Pendlerbeziehungen zwischen den Regionen, Veränderungen zwischen 2000 und 2010-2014 .....	111
Tabelle 59: Bauinvestitionen nach Regionen in den Kantonen Tessin und Uri im Jahr 2014 .....	112
Tabelle 60: Bauinvestitionen in 1'000 CHF nach Regionen im Jahr 2014 .....	113
Tabelle 61: Entwicklung der Anzahl neu erstellte Wohnungen in den Regionen, 2000-12 bzw. 2013-14.....	116
Tabelle 62: Zweitwohnungen und Anteil Zweitwohnungen in % in den Kantonen Uri und Tessin 2016 .....	117
Tabelle 63: Bebaute und unbebaute Bauzonen, Kanton Uri, 2015 .....	119
Tabelle 64: Bauzonen und freie Räume, Kanton Tessin (Abteilung Raumentwicklung, SST), 2015.....	120
Tabelle 65: Bebaute und unbebaute Bauzonen in den Gemeinden und im Bereich der Bahnhöfe, 2015 (Perimeter: 500 und 1'000 m) .....	121
Tabelle 66: Bauzone und freies Bauland in der Nähe der wichtigsten Bahnhöfe (Perimeter 1'000 m), 2015 .....	122
Tabelle 67: Bauzonen und freies Bauland in der Nähe der Haltestellen der Regionalbahnlinien an der Gotthardlinie (Perimeter 500 m), 2015.....	123
Tabelle 68: Datengrundlage für die in Kapitel 11 analysierten Daten über den Zeitraum von 15 Jahren .....	126
Tabelle 69: Marktwerte von Bauland für Einfamilienhäuser (EFH) in CHF/m <sup>2</sup> in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015 .....	128
Tabelle 70: Marktwerte von Eigentumswohnungen in CHF in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015.....	131
Tabelle 71: Mietpreise für eine 3.5-Zimmerwohnung in CHF/Jahr in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015.....	134
Tabelle 72: Marktwerte von Eigentumswohnungen in CHF in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015.....	137
Tabelle 73: Mietpreise pro 150 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche in CHF/Jahr in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015.....	140
Tabelle 74: Prozentsatz Einwohner und Beschäftigte nach Vollzeitäquivalenten im Perimeter von Bahnhof / Haltestellen der ÖV-Güteklassen A, B, C und D .....	146
Tabelle 75: Potenziale der Regionen des Untersuchungsgebiets, 2013-2015. ....	150
Tabelle 76: Entwicklung der Potenziale der Regionen des Untersuchungsgebiets .....	150
Tabelle 77: Beurteilung der Lebensqualität in den Städten der Kantone Tessin und Uri, nach Thema .....	155
Tabelle 78: Tragweite der Auswirkungen der NEAT nach Akteuren .....	157
Tabelle 79: Chancen und Risiken im Zusammenhang mit der NEAT gemäss den Akteuren .....	159
Tabelle 80: Vorwirkungen gemäss den Akteuren .....	165

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Unterteilung des Untersuchungsgebiets in Regionen .....	16
Abbildung 2:	System zur Analyse der räumlichen Auswirkungen für das MGA .....	17
Abbildung 3:	Alpenquerender Güterverkehr nach Verkehrsart, 2014 .....	23
Abbildung 4:	Modal-Split der Güter nach Verkehrsart am Gotthard, 2014 .....	23
Abbildung 5:	Schienengüterverkehr nach Verkehrsmodus, 2014 .....	23
Abbildung 6:	Veränderung des Güterverkehrsanteils pro Alpenpass, 1999-2014.....	26
Abbildung 7:	Veränderung des Anteils des Schienengüterverkehrs nach Verkehrsart am Gotthard, 1999-2014.....	27
Abbildung 8:	Anzahl alpenquerende Schwerfahrzeuge nach Verkehrsart, 2014.....	29
Abbildung 9:	Veränderung des Schwerverkehrsanteils nach Alpenpass, 1999-2014 .....	31
Abbildung 10:	Modal-Split im Personenverkehr nach Verkehrsart am Gotthard, 2015.....	35
Abbildung 11:	Prozentanteil Fahrgäste am Gotthard nach Fahrtzweck, 2015 .....	36
Abbildung 12:	Modal-Split der Passagiere am Gotthard nach Fahrtzweck, 2015 .....	37
Abbildung 13:	Veränderung der Anzahl Passagiere nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel am Gotthard, 2007-2015 .....	42
Abbildung 14:	Durchschnittliche jährliche Veränderung der Anzahl Passagiere auf ausgewählten Abschnitten des SBB-Netzes, 2004-2014 .....	48
Abbildung 15:	Leq-Dauerschallpegel aus dem Gesamtverkehr, tagsüber (6-22 Uhr) – Autobahnen A2 und A13 – Jahresdurchschnitt in dB (A) .....	52
Abbildung 16:	Leq-Dauerschallpegel aus dem Verkehr der schweren Güterfahrzeuge SGF, tagsüber (6-22 Uhr) – Autobahnen A2 und A13 – Jahresdurchschnitt in dB(A).....	53
Abbildung 17:	Verlauf des Gesamtlärms am Tag und in der Nacht – Gotthard-Linie – Messstation Steinen (SZ) .....	55
Abbildung 18:	Verlauf des Gesamtlärms und jährliche Anzahl Züge – Gotthard-Linie – Messstation Steinen (SZ) .....	55
Abbildung 19:	Durchschnittliche jährliche NO <sub>x</sub> -Emission – Autobahnabschnitte A2 und A13 .....	58
Abbildung 20:	Durchschnittliche jährliche NO <sub>x</sub> -Emissionen der schweren Güterfahrzeuge und der übrigen Fahrzeuge – Autobahnabschnitte A2 und A13 .....	59
Abbildung 21:	Durchschnittliche jährliche NO <sub>2</sub> -Immission – Autobahnabschnitte A2 und A13 .....	60
Abbildung 22:	2015 auf der Gotthard-Linie (Bergstrecke zwischen Arth-Goldau und Bellinzona) emittierte Tonnen CO <sub>2</sub> -Äquivalente – Passagier- und Güterverkehr .....	63
Abbildung 23:	Durchschnittliche jährliche CO <sub>2</sub> -Emission – Autobahnabschnitte A2 und A13 .....	65
Abbildung 24:	Durchschnittliche jährliche CO <sub>2</sub> -Emission und Unterscheidung zwischen Güterverkehr und übrigen Fahrzeugen - Autobahnabschnitte A2 und A13....	65
Abbildung 25:	Verlauf der Emissionsfaktoren für NO <sub>x</sub> pro Fahrzeugkategorie und pro km ...	66
Abbildung 26:	Prozentuale Verteilung der Passagierzüge entsprechend dem Durchfahrtslärm (TEL 80) im Jahr 2003 und im Jahr 2015 an der Messstation Steinen (SZ) (Fahrtrichtung 115) .....	68
Abbildung 27:	Prozentuale Verteilung der Güterzüge entsprechend dem Durchfahrtslärm (TEL 80) im Jahr 2003 und im Jahr 2015 an der Messstation Steinen (SZ) (Fahrtrichtung 115) .....	68
Abbildung 28:	Anteil Arbeitsplätze nach Wirtschaftssektor in den Tessiner Regionen, 2013.	73
Abbildung 29:	Räumliche Verteilung der Arbeitsplätze nach Wirtschaftssektor, Regionen des Kantons Tessin, 2013.	75

Abbildung 30: Anteil Arbeitsplätze nach Wirtschaftssektor in den Regionen des Kantons Uri, 2013.....	76
Abbildung 31: Räumliche Verteilung der Arbeitsplätze nach Wirtschaftssektor, Regionen des Kantons Uri, 2013 .....	77
Abbildung 32: Entwicklung der Arbeitsplätze nach Region im Kanton Tessin, 2005-2013....	80
Abbildung 33: Entwicklung der Arbeitsplätze zwischen 2005 und 2013 nach Region im Kanton Uri.....	81
Abbildung 34: Entwicklung der Anzahl der jährlichen Hotelübernachtungen in den Schweizer Kantonen, 2005-2015.....	86
Abbildung 35: Bevölkerungsdichte in den Kantonen Uri und Tessin, 2014 .....	92
Abbildung 36: Wohnbevölkerung in den Regionen .....	93
Abbildung 37: Bevölkerung 2014 und Bevölkerungsentwicklung in den Regionen 2000 – 2014.....	95
Abbildung 38: Vergleich Alterspyramiden in der Schweiz, im Kanton Tessin und im Kanton Uri in den Jahren 2000, 2010 und 2015 .....	96
Abbildung 39: Entwicklung der Siedlungsdichte in der Nähe der wichtigsten Bahnhöfe und der Haltstellen an der Gotthard-Linie, 2011 und 2014 .....	101
Abbildung 40: Entwicklung des Zentralitätsindexes in der Nähe der wichtigsten Bahnhöfe des Untersuchungsgebiets, 2011-14 .....	104
Abbildung 41: Räumliche Verteilung des Angebots an Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen.....	108
Abbildung 42: Pendlerbeziehungen zwischen den Regionen im Jahr 2010-2014.....	110
Abbildung 43: Anzahl neu erstellte Wohnungen in den Regionen, 2014 .....	114
Abbildung 44: Anteil Zweitwohnungen in Prozent in den Regionen 2016.....	117
Abbildung 45: Bebaute und unbebaute Bauzonen in den Gemeinden und im Bereich der Bahnhöfe, 2015 (Perimeter: 500 und 1'000 m) .....	121
Abbildung 46: Bauzonen und freies Bauland in den Bahnhofsektoren, 2015 (Perimeter: 1'000 m).....	122
Abbildung 47: Bauzonen und freies Bauland in der Nähe der Haltestellen der Regionalbahnenlinien an der Gotthardlinie (Perimeter 500 m), 2015 .....	124
Abbildung 48: Marktwerte von Bauland für Einfamilienhäuser (EFH) in CHF/m <sup>2</sup> in den Kantonen Uri (grün) und Tessin (blau) 2015 .....	128
Abbildung 49: Marktwerte von Bauland für Einfamilienhäuser (EFH) in CHF/m <sup>2</sup> in den Kantonen Uri und Tessin (einzelne Gemeinden herausgegriffen), Veränderungen 2000 – 2015 .....	130
Abbildung 50: Marktwerte von Eigentumswohnungen in CHF in den Kantonen Uri (grün) und Tessin (blau) 2015 .....	132
Abbildung 51: Marktwerte von Eigentumswohnungen in CHF in den Kantonen Uri und Tessin (einzelne Gemeinden herausgegriffen), Veränderungen 2000 – 2015.....	133
Abbildung 52: Mietpreise für eine 3,5-Zimmerwohnung in CHF/Jahr in den Kantonen Uri (grün) und Tessin (blau) 2015 .....	135
Abbildung 53: Mietpreise für eine 3,5-Zimmerwohnung in CHF/Jahr in den Kantonen Uri und Tessin (einzelne Gemeinden herausgegriffen), Veränderungen 2000 – 2015.....	136
Abbildung 54: Mietpreise pro 150 m <sup>2</sup> Bürofläche in CHF/Jahr in den Kantonen Uri (grün) und Tessin (blau) 2015 .....	138
Abbildung 55: Mietpreise pro 150 m <sup>2</sup> Bürofläche in CHF/Jahr in den Kantonen Uri und Tessin (einzelne Gemeinden herausgegriffen), Veränderungen 2000 – 2015.....	139

Abbildung 56: Mietpreise pro 150 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche in CHF/Jahr in den Kantonen Uri (grün) und Tessin (blau) 2015 .....	141
Abbildung 57: Mietpreise pro 150 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche in CHF/Jahr in den Kantonen Uri und Tessin (einzelne Gemeinden herausgegriffen), Veränderungen 2000 – 2015.....	142
Abbildung 58: Anzahl Arbeitsplätze pro Einwohner, pro Region des Untersuchungsgebiets	151
Abbildung 59: Standortqualität in den Schweizer Kantonen und in den Tessiner Wirtschaftsregionen, 2014.....	152
Abbildung 60: Standortqualität in den Regionen des Kantons Tessin und im Kanton Uri, 2014.....	153
Abbildung 61: Lebensqualität in 162 Schweizer Städten .....	154
Abbildung 62: Umfragebeteiligung der Akteure .....	157
Abbildung 63: Anzahl Massnahmen nach Art und nach Akteur.....	161

## Zusammenfassung

Der vorliegende Bericht beschreibt die Situation und die wichtigsten Tendenzen im Untersuchungsgebiet vor der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels.

Die Analysen zeigen **unterschiedliche Entwicklungsdynamiken im alpenquerenden Verkehr** auf. Beim Güterverkehr war eine Zunahme, beim Passagierverkehr dagegen eine Abnahme festzustellen. Die Schiene hat im alpenquerenden Güterverkehr einen Anteil von fast 70%. Im Personenverkehr dagegen dominiert die Strasse mit einem Anteil von 85%. In den letzten 15 Jahren hat sich der Modal-Split weder bei den Gütern (Tonnen) noch bei den Passagieren wesentlich verändert. Im Tessin hat die Nachfrage im Personenverkehr infolge des Ausbaus des Bahnangebots deutlich zugenommen und liegt über dem Wachstum im Strassenverkehr.

Diese zwar unterschiedlichen Dynamiken führten zum gleichen Ergebnis: der **Verringerung des Strassenverkehrs am Gotthard und durch die Schweizer Alpen generell**. Der Leichtverkehr hat infolge des Rückgangs der Passagierzahlen abgenommen. Der Strassenschwerverkehr ist mit der Zunahme der Transportkapazität der Fahrzeuge zurückgegangen (das **Gütervolumen im Transitverkehr auf der Strasse ist jedoch angestiegen**).

**Für die Umwelt ergibt sich ebenso wenig ein einheitliches Bild.** Kurz vor der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels ist dank der Einführung des geräuscharmen Rollmaterials eine positive Entwicklung bei der Lärmbelastung festzustellen. Dagegen bleibt die Luftqualität entlang der A2 trotz der stark sinkenden Emissionen der Strassenfahrzeuge und besonders des Schwerverkehrs weiterhin ungenügend. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Luftqualität neben dem Verkehr von weiteren Faktoren wie z.B. Wetterlage und Vorhandensein weiterer Schadstoffe abhängt.

Wirtschaftlich ist der Kanton Uri stark auf sein Hauptzentrum, das Untere Reusstal, ausgerichtet, das 85% der **Arbeitsplätze** des Kantons verzeichnet. Im Tessin bildet Lugano den eigentlichen Schwerpunkt, doch die wirtschaftliche Struktur ist räumlich stärker differenziert. Das Sottoceneri und das Urserental erwiesen sich in den letzten Jahren als Zugpferde, während die Randregionen beider Kantone Arbeitsplätze verloren. In den touristisch geprägten Regionen an den Ufern der Voralpenseen gingen die **Hotelübernachtungen** deutlich zurück, in den Berggebieten beider Kantone dagegen waren sie im Aufwind. Auch der Tagestourismus – zumindest der alpenquerende – war rückläufig.

Die **Bevölkerung** konzentriert sich auf die vier Tessiner Agglomerationen und auf das Untere Reusstal. Diese Regionen verzeichneten auch die grössten Immobilieninvestitionen und den aktivsten Wohnungsbau. Allgemein wuchsen die suburbanen und periurbanen Gebiete tendenziell stärker als die Zentrumsgebiete der Agglomerationen. Im Kanton Uri verzeichnete nur das Untere Reusstal ein Wachstum, während die Bevölkerung in den anderen Gebieten schrumpfte (im Urserental hat sich dieser Trend in den letzten Jahren umgekehrt). Beide Kantone sind mit der demografischen Alterung konfrontiert, die in den Randregionen, aus denen junge Menschen/Familien abwandern, und an den Tessiner Seeufern, wo sich Rentner aus anderen Kantonen niederlassen, besonders ausgeprägt ist.

**Funktional** ist im Untersuchungsgebiet eine wachsende Integration der Regionen festzustellen. Die wichtigsten Pendlerströme finden innerhalb der einzelnen Regionen statt, doch die interregionalen (auch alpenquerenden) und grenzüberschreitenden Ströme weisen einen deutlicheren Zuwachs auf.

Es gibt u.a. in den Sektoren im Umkreis der wichtigsten Bahnhöfe umfassende **Baulandreserven**. Mit Ausnahme Luganos weisen diese Bereiche noch keine urbane Dichte auf. Andermatt und die Gemeinden an den Tessiner Seeufern verzeichnen ein besonders hohes **Preisniveau** für Immobilien und Bauland. Allgemein sind die Bauland- und Wohnungspreise in den letzten Jahren auch nach der Finanzkrise von 2008 kontinuierlich angestiegen. Im Kanton Uri war der Preisanstieg mit Ausnahme von Andermatt weniger markant. Im Tessin entsprach die Zunahme generell dem gesamtschweizerischen Wert.

In Bezug auf die **Zielsetzungen** ist hinsichtlich der Anzahl alpenquerenden Schwerfahrzeuge ein teilweiser Erfolg zu verzeichnen. Auch beim Personenverkehr geht die Entwicklung des Modal-Splits in die gewünschte Richtung. Im Umweltbereich hat sich die Lärmbelastung verbessert, doch die Luftimmissionen entlang der A2 liegen noch über den gesetzlichen Grenzwerten. In der Raumplanung sind in Bezug auf das Ziel der Entwicklung der wichtigsten Wirtschaftspole – und im Kanton Uri auch des Touristenzentrums Andermatt – positive Tendenzen festzustellen. Dagegen verlieren besonders die entlegensten Gebiete im Kanton Uri an Dynamik. Ein positives Signal für diese Gebiete bedeutet die Zunahme der Hotelübernachtungen im Norden des Tessins und im Kanton Uri. Die funktionale Integration der verschiedenen Regionen verstärkt sich.

Die **NEAT** dürfte die Zielerreichung betreffend Verkehr, Umwelt (in den umfahrenen Gebieten), Entwicklung nach innen und stärkere funktionale Integration zwischen den verschiedenen (urbanen) Bereichen auf nationaler und internationaler Ebene tendenziell fördern. Das Ausmass der Auswirkungen hängt jedoch – wie das System zur Wirkungsanalyse am Anfang des vorliegenden Berichts veranschaulicht – vom Zusammenspiel mehrerer Elemente ab.

## 1 Einführung

### 1.1 Zielsetzungen des Projekts MGA und MGA-A

Das Projekt MGA verfolgt hauptsächlich die folgenden Ziele:

- Beobachtung der aus der Eröffnung des GBT, des CBT und des 4-Meter-Korridors erwachsenen **Veränderungen des Güter- und Passagierverkehrs**;
- Beobachtung der **Auswirkungen auf die Raumentwicklung** auf verschiedenen Ebenen (Region, Korridor, Ortschaft);
- Bewertung, inwiefern die räumlichen und verkehrlichen Auswirkungen im untersuchten Raum zum Erreichen der von Bund und Kantonen gesteckten **Ziele** beitragen (Raum- und Verkehrsplanung, Wirtschaftsentwicklung, Umweltschutz);
- Identifizierung der entscheidenden Anreize und der **flankierenden Massnahmen**, die auf politischer, wirtschaftlicher, planerischer, ökologischer und infrastruktureller Ebene zur Zielerreichung nötig sind.

Die Zielsetzung 2 kann ergänzt werden, indem neben den räumlichen auch die ökologischen Auswirkungen berücksichtigt werden.

Das Projekt MGA deckt drei Zeithorizonte ab:

- 2016, vor der Inbetriebnahme des GBT (MGA-A)
- 2019, vor der Inbetriebnahme des CBT (MGA-B)
- 2025, nach der Inbetriebnahme des GBT, CBT und 4-Meter-Korridors (MGA-C)

Die erste Phase des Projekts (MGA-A) verfolgt hauptsächlich die vier folgenden Ziele:

1. Validierung und Ausarbeitung des Wirkungssystems
2. Formulierung detaillierter Hypothesen
3. Präsentation des Indikatorensets für das Ex-post-Monitoring
4. Erhebung und Analyse der Daten 2016

### 1.2 Unterlagen zum MGA

Das Projekt MGA-A umfasst drei Hauptdokumente:

- Grundlagenbericht
- Methodikbericht
- Schlussbericht

Der **Grundlagenbericht** dokumentiert die ersten drei Phasen des Projekts MGA-A, d.h. die Ausarbeitung des Wirkungssystems einschliesslich der Zieldefinition, die Formulierung detaillierter Hypothesen und die Präsentation des Indikatorensets. Der Grundlagenbericht

wurde nach der Diskussion mit den Auftraggebern genehmigt und abgeschlossen. Das Dokument kann von der Website des ARE heruntergeladen werden<sup>1</sup>.

Der **Schlussbericht, das vorliegende Dokument**, befasst sich mit dem vierten Ziel des Projekts MGA-A, d.h. der Erhebung und Analyse der Daten zur Situation vor der Inbetriebnahme der NEAT einschliesslich der Entwicklungstrends der letzten Jahre.

Das Dokument ist wie folgt gegliedert:

- Kapitel 2 beschreibt die Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs
- Kapitel 3 befasst sich mit dem Personenverkehr
- Kapitel 4 untersucht die umweltbezogenen Indikatoren
- Kapitel 5 behandelt die wirtschaftlichen Indikatoren
- Kapitel 6 bis 13 untersuchen die räumlichen Indikatoren:
  - Bevölkerung (Kapitel 6)
  - Dienstleistungsangebot für die Bevölkerung (Kapitel 7)
  - Pendlerbeziehungen (Kapitel 8)
  - Investitionen in Immobilien und Wohnungen (Kapitel 9)
  - Bodennutzung (Kapitel 10)
  - Bauland- und Immobilienpreise (Kapitel 11)
  - Qualität der Anbindung an den öffentlichen Verkehr (Kapitel 12)
  - Kapitel 13 enthält eine Zusammenfassung zu den räumlichen Indikatoren
- Kapitel 14 konzentriert sich auf die Potenziale der Regionen
- Kapitel 15 beschreibt die Erwartungen und Tätigkeiten der wichtigsten Akteure
- Kapitel 16 vermittelt erste Hinweise zu den Vorwirkungen
- Kapitel 17 enthält eine Zusammenfassung zur aktuellen Situation und zu den Tendenzen

Der **Methodikbericht** liefert methodologische Details zur Erhebung und Analyse der Daten: Datenquellen und/oder Erhebungsmethoden, Verfahren der Datenaufbereitung, Besonderheiten, Datenspeicherorte usw.

Die meisten Kapitel präsentieren den aktuellen Stand der Indikatoren vor der Inbetriebnahme der NEAT und deren Entwicklung in den letzten 10-15 Jahren. Für einige Indikatoren beschränkt sich die Beschreibung mangels verfügbarer historischer Daten auf die heutige Situation. Diese Daten werden im Bericht zwar auch präsentiert, sind aber gegenwärtig wenig aussagekräftig bzw. vermitteln nur bereits weitgehend bekannte Fakten. Sie sind vor allem als Vergleichsgrundlage im Rahmen des Projekts MGA-B bzw. MGA-C von Interesse.

---

<sup>1</sup> <https://www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/programme-und-projekte/monitoring-gotthard-achse--mga-.html>

### 1.3 Regionale Unterteilung des Untersuchungsgebiets

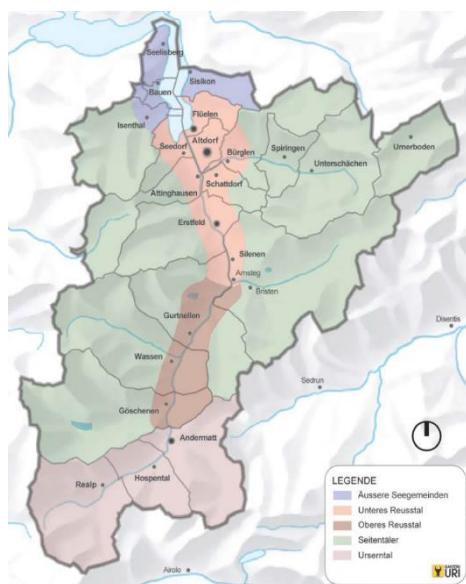
Wie im Grundlagenbericht erwähnt, erfolgt die Analyse bestimmter wirtschaftlicher und räumlicher Indikatoren auf regionaler Ebene. Dabei wurden die folgenden regionalen Unterteilungen herangezogen (vgl. Abbildung 1):

- Tessin (11 Regionen): Mendrisiotto, Lugano, Valli di Lugano, Vedeggio und Basso Malcantone, Magadinoebene/Verzasca Piano/Gambarogno, Bellinzona, Sponda Destra Locarnese, Valli Locarnese, Riviera, Blenio, Leventina.
- Kanton Uri (5 Regionen): Äussere Seegemeinden, Unteres Reusstal, Oberes Reusstal, Seitentäler, Urserntal.

Abbildung 1: Unterteilung des Untersuchungsgebiets in Regionen  
Kanton Tessin



Kanton Uri

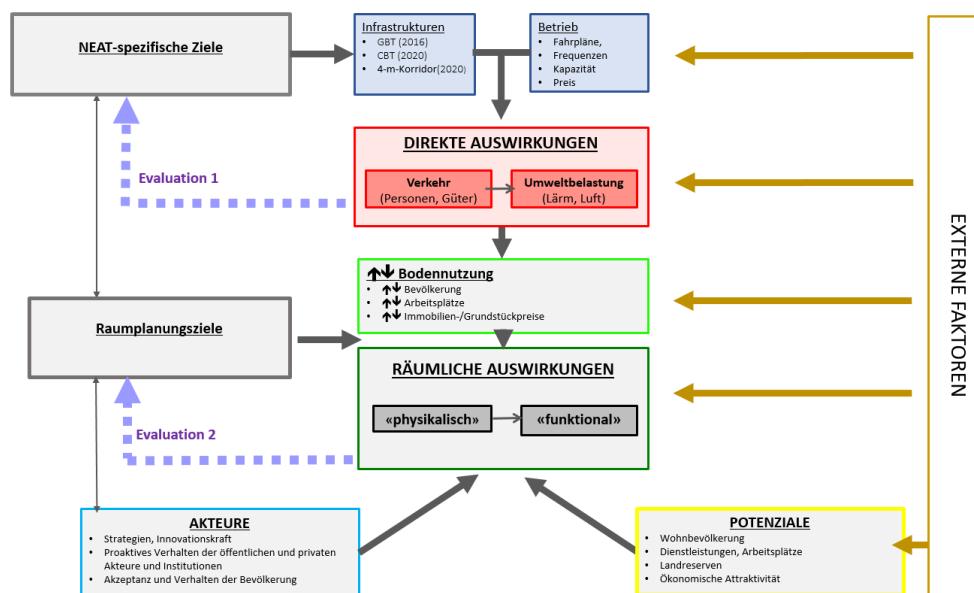


## 1.4 System zur Analyse der Auswirkungen

Für eine detaillierte Beschreibung des Wirkungssystems (sistema di analisi degli effetti, SAET) wird auf den bereits erwähnten Grundlagenbericht (s. Kapitel 1.2) verwiesen. In Abbildung 2 wird das SAET schematisch dargestellt.

Die Veränderungen der Anbindungsqualität und der Umweltqualität (direkte Wirkungen) wirken sich auf die Nachfrage nach Raumnutzung für Wohnen, Produktionstätigkeiten und Freizeit/Einkaufen aus. Die veränderte Nachfrage beeinflussen die Baulandpreise, die Bautätigkeit und die Bodennutzung. Die räumlichen Wirkungen ergeben sich aus dem kombinierten Effekt dieser Veränderungen, verbunden mit den Potenzialen und den Tätigkeiten der Akteure. Schliesslich sind auch externe Faktoren zu berücksichtigen, die mehrere Elemente des Prozesses beeinflussen können.

Abbildung 2: System zur Analyse der räumlichen Auswirkungen für das MGA



## 1.5 Prioritäre Indikatoren

Im Grundlagenbericht des MGA werden 105 Indikatoren untersucht, um die Ziele des Projekts zu erreichen. Davon halten 61 Indikatoren fest, was geschieht (direkte Wirkungen auf Verkehr und Umwelt, Wirkungen auf Wirtschaft und Raum). 44 Indikatoren erheben zusätzliche Informationen, die helfen zu erklären, was geschieht (Veränderungen des Bahn-/Strassenverkehrsangebots, Veränderungen der allgemeinen wirtschaftlichen Bedingungen, Veränderungen der Mobilität generell usw.).

Die insgesamt sehr hohe Anzahl Indikatoren wird die verfügbaren Projektressourcen voraussichtlich übersteigen. Da die künftigen Entwicklungen noch nicht bekannt sind, wurden zahlreiche Kriterien vorgesehen, die erklären sollen, was geschieht: Gegenwärtig steht noch nicht fest, ob bzw. welche davon tatsächlich relevant sind. Dieser Punkt lässt sich leichter im Rahmen des MGA-B klären, wenn die eingetretenen Auswirkungen bereits bekannt sind.

Die Auswahl der prioritären Indikatoren wurde unter Berücksichtigung der folgenden Punkte getroffen:

- die prioritären Indikatoren erlauben , die wichtigsten Ziele des MGA zu erreichen;
- die prioritären Indikatoren decken alle Aspekte des Systems zur Analyse der Wirkungen ab (SAET, s. Grundlagenbericht) und antworten auf die wesentlichen Hypothesen;
- die nicht prioritären Indikatoren können bei Bedarf in eine spätere Projektphase bzw. in eine andere Untersuchung einbezogen werden, da sie unabhängig vom Projekt MGA erhoben werden.

Die Tabelle 1 vermittelt einen Überblick über die ausgewählten Indikatoren (gleiche Nummerierung wie im Grundlagenbericht). Von den insgesamt 47 prioritären Indikatoren beobachten 39, was geschieht (11 Verkehr, 8 Umwelt, 6 Wirtschaft und 14 Raum), und 8 Indikatoren erklären, was geschieht.

Die Analysen stützen sich auf diese prioritären Indikatoren, sowie auf die Ergebnisse einer Erhebung bei den Akteuren und auf die Beurteilung der Potenziale. Der Methodikbericht vermittelt weitere Einzelheiten zur Priorisierung der Indikatoren.

**Tabelle 1: Prioritäre Indikatoren**  
**Trasporto merci**

N. Indicatore	Vettore	Livello dettaglio geografico, sezione, stazione di rilevamento	Fonte	Autore, responsabile	Livello di analisi geografica MAG
1 Mio. t per modo di trasporto (TCC, TCNA, TCA), tipo di traffico (interno, imp., exp., transito) e valico	Ferrovia	S. Gottardo, Sempione	AQGV	UFT	Corridoio
5 Mio. t per tipo di traffico (interno, imp., exp., transito) e valico	Strada	S. Gottardo, S. Berardino, Sempione, Gran S. Bernardo	AQGV	UFT	Corridoio
6 Numero veicoli pesanti per tipo di traffico (interno, imp., exp., transito) e valico	Strada	S. Gottardo, S. Berardino, Sempione, Gran S. Bernardo	AQGV	UFT	Corridoio

**Trasporto persone**

N. Indicatore	Vettore	Livello dettaglio geografico, sezione, stazione di rilevamento	Fonte	Autore, responsabile	Livello di analisi geografica MAG
7 Numero di persone per valico e 7 tipo di traffico (origine, destinazione, interno, transito)	Ferrovia	S. Gottardo, Sempione	A+GQPV	UST	Corridoio
8 Numero di persone per valico e motivo di spostamento (9 motivi)	Ferrovia	S. Gottardo, Sempione	A+GQPV	UST	Corridoio
9 Numero di persone per sezione e tipo di giorno (feriale, fine settimana)	Ferrovia	Singole sezioni della rete ferroviaria	HOP	FFS-P	Corridoio
12 Numero di persone per tipo di traffico (origine, destinazione, interno, transito)	Strada	S. Gottardo (galleria e passo), S. Berardino, Sempione, Gran S. Bernardo	A+GQPV	UST	Corridoio
13 Numero di persone per motivo di spostamento (9 motivi)	Strada	S. Gottardo (galleria e passo), S. Berardino, Sempione, Gran S. Bernardo	A+GQPV	UST	Corridoio
14 Numero di veicoli per valico e tipo 14 di traffico (origine, destinazione, interno, transito)	Strada	S. Gottardo (galleria e passo), S. Berardino, Sempione, Gran S. Bernardo	A+GQPV	UST	Corridoio
15 Numero di veicoli per valico e motivo di spostamento (9 motivi)	Strada	S. Gottardo (galleria e passo), S. Berardino, Sempione, Gran S. Bernardo	A+GQPV	UST	Corridoio
17 Numero di viaggiatori su strada al Monte Ceneri e sul Piano di Magadino	Strada	M. Ceneri, Strade cantonali Piano di Magadino	Conteggi stradali	USTRA, Ct. TI	Corridoio

**Ambiente**

N. Indicatore	Vettore	Livello dettaglio geografico, sezione, stazione di rilevamento	Fonte	Autore, responsabile	Livello di analisi geografica MAG
19 Livello di rumore diurno autostrada dB(A) (Leq totale)	Strada	Rothenbrunnen (N13), Moleno (N2), Camignolo (N2)	MMA	UFAM	Corridoio
20 Immissioni foniche dell'autostrada (L <sub>r</sub> [dB(A)])	Strada	Svizzera	sonBASE	UFAM	Corridoio
21 Livello di rumore diurno e notturno ferrovia dB(A) (Leq totale)	Ferrovia	Steinen (N2)	Monitoring Eisenbahnlärm	UFT	Corridoio
22 Immissioni foniche della ferrovia (L <sub>r</sub> [dB(A)])	Ferrovia	Svizzera	sonBASE	UFAM	Corridoio
24 Immissioni di NO <sub>2</sub> (ug/m <sup>3</sup> )	Strada	Rothenbrunnen (N13), Reiden (N2), Altdorf, Gartenmatt, Erstfeld (N2), Bodio, Moleno (N2), Giubiasco, Camignolo (N2), Mendrisio, Chiasso	MMA e rilievi cantonali	UFAM, UACER, Umwelt Zentralschweiz	Corridoio
26 Emissioni di NO <sub>x</sub> (t/a)	Strada	Erstfeld S, Erstfeld N, Gotthard-Tunnel, Gotthardpass, Quinto, Lavorgo, Biasca, Moleno, Rothenbrunnen, Zillis, San Bernardino, Roveredo	HBEFA, MFM-U - Verkehrsemissionen, Conteggio automatico della circolazione stradale	INFRAS, USTRA	Corridoio
31 Emissioni di gas serra ferrovia (t eq. CO <sub>2</sub> )	Ferrovia	Corridoio alpino	Zentrale Bahnenergieversorgung der Schweiz	FFS	Corridoio
32 Emissioni di gas serra autostrada (t eq. CO <sub>2</sub> )	Strada	Corridoio alpino	HBEFA, Conteggio automatico della circolazione stradale	USTRA	Corridoio

**Economia**

N. Indicatore	Vettore	Livello dettaglio geografico, sezione, stazione di rilevamento	Fonte	Autore, responsabile	Livello di analisi geografica MAG
33 Numero di addetti per ramo economico (ca. 15 rami economici)	Singola azienda	BZ (sino 2008) STATENT (dal 2011)	UST	Regione	
36 PIL regionale, cantonale	Cantoni	BIP der Kantone	UST	Cantone	
37 Imposta federale diretta, reddito netto medio per persona per comune.	Comuni	Amministrazione federale delle contribuzioni	ESTV	Regione	
38 Tasso di disoccupazione regionale, cantonale	Cantoni	SECO	SECO	Regione	
39 Numero di pernottamenti per comune	Comuni	Statistica ricettività turistica (HESTA)	UST	Regione	
40 Numero di pernottamenti nelle case di vacanza per regione turistica	Regioni turistiche Ct. TI Regioni MAG Ct. UR	Inchiesta Ct. TI Inchiesta MAG Ct. UR	Ct. TI ARE, Ct. UR	Regione	

Fortsetzung nächste Seite

**Territorio**

N. Indicatore	Vettore	Livello dettaglio geografico, sezione, stazione di rilevamento	Fonte	Autore, responsabile	Livello di analisi geografica MAG
41 Anzahl neu erstellte Wohnungen nach Gebäudetyp	Comuni	Bau- und Wohnbaustatistik	UST	Regione	
42 Anteil Zweidwohnungen am Gesamtwohnungsbestand	Comuni	GWR	UST	Regione e località	
43 Bebaua und unüberbaute Flächen nach Bauzentrentypen	Ettaro	Kantonales GIS	Ct. TI e UR	Regione e località	
44 Populazione e unità insediativa	Singolo edificio	ESPOP (1981 - 2010), STATPOP (ab 2011), STATENT (ab 2011)	UST	Regione e località	
45 Wohnbevölkerung nach Altersklassen in 5-Jahresschritten	Singolo edificio	ESPOP (1981 - 2010), STATPOP (ab 2011)	UST	Regione	
Anzahl Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen für die alltäglichen oder gelegentlichen Aktivitäten der Bevölkerung	Tipologia spaziale	UST	UST	Regione	
Räumliche Verteilung der Dienstleistungen und der Infrastruktureinrichtungen für die alltäglichen oder gelegentlichen Aktivitäten der Bevölkerung	Tipologia spaziale	UST	UST	Regione	
49 Pendlerbeziehungen zwischen den Gemeinden und Regionen	Comuni	UST	UST	Regione	
Bauinvestitionen nach Art der Auftraggeber und nach Kategorie der Bauwerke	Comuni	Bau- und Wohnbaustatistik	UST	Località	
54 Bodenpreise nach Zonentyp	Verifiche in corso	Immo-Monitoring	Fahrlander	Località	
55 Immobilienpreise nach Art des Objekts	Verifiche in corso	Immo-Monitoring	Fahrlander	Località	
56 Mietpreise für eine 3.5-Zimmerwohnung	Verifiche in corso	Immo-Monitoring	Fahrlander	Località	
57 Mietpreise pro m <sup>2</sup> Büro- und Verkaufsfläche	Verifiche in corso	Immo-Monitoring	Fahrlander	Località	
60 ÖV-Erschließung nach ÖV-Güteklassen	Stazione TP	Geodaten der ÖV-Güteklassen	ARE/GIS-Fachstelle	Località	

**Offerta trasporto merci**

N. Indicatore	Vettore	Livello dettaglio geografico, sezione, stazione di rilevamento	Fonte	Autore, responsabile	Livello di analisi geografica MAG
62 Numero di treni/giorno	Ferrovia	S. Gottardo, Sempione	MMA	UFT	Corridoio

**Offerta trasporto persone**

N. Indicatore	Vettore	Livello dettaglio geografico, sezione, stazione di rilevamento	Fonte	Autore, responsabile	Livello di analisi geografica MAG
73 Frequenza dei collegamenti con il TP per relazioni scelte	Ferrovia e strada	Fermate del TP	Datensicherung MAG	BHP	Corridoio
75 Durata dei collegamenti con il TP per relazioni scelte	Ferrovia e strada	Fermate del TP	Datensicherung MAG	BHP	Corridoio
77 Costo del biglietto in seconda classe (1/2 prezzo) per relazioni scelte	Ferrovia	Relazione scelte	Homepage FFS	In proprio	Corridoio
78 Durata dei collegamenti con il TIM per relazioni scelte	Strada	Comuni	Datensicherung MAG	BHP	Corridoio

**Quadro economico nazionale/internazionale**

N. Indicatore	Vettore	Livello dettaglio geografico, sezione, stazione di rilevamento	Fonte	Autore, responsabile	Livello di analisi geografica MAG
88 Numero di frontalieri	Regioni ticinesi	GGS	UST	Regione	

**Sviluppi tecnologici**

N. Indicatore	Vettore	Livello dettaglio geografico, sezione, stazione di rilevamento	Fonte	Autore, responsabile	Livello di analisi geografica MAG
104 Fattore di emissione di NOx per veicolo (g/veicolo)	Strada	Erstfeld S, Erstfeld N, Gotthard-Tunnel, Gotthardpass, Quinto, Lavorgo, Biasca, Moleno, Rothenbrunnen, Zillis, San Bernardino, Roveredo	HBEFA, (MFM-U) - Verkehrsemissionen, Conteggio automatico della circolazione stradale	INFRAS, USTRA	Corridoio
105 Emissioni foniche dei convogli ferroviari (dB(A))	Ferrovia	Corridoio alpino	sonRAIL, statistiche sui convogli che circolano sulla linea 600 e sulla nuova linea AlpTransit	EMPA, FFS	Corridoio

Der Indikator Nr. 44 wurde im Vergleich zur Tabelle und zum Grundlagenbericht verändert. Wie in der Tabelle erwähnt, konzentrierte sich die Analyse auf regionaler Ebene in den

Kantone Uri und Tessin auf die Einwohnerzahl. In der Analyse auf Hektarebene wurden zudem die Arbeitsplätze berücksichtigt, um einen Index zur Dichte der Siedlungseinheiten und zur Entwicklung nach innen zu erzielen (Einzelheiten dazu s. Kapitel 6).

## 2 Alpenquerender Güterverkehr

### 2.1 Verkehrsaufkommen (t)

#### 2.1.1 Heutige Situation

Die Tabelle 2 bildet die heutige Situation des alpenquerenden Güterverkehrs (t) ab. Im Jahr 2014 wurden fast 25 Mio. t Güter durch den Gotthard befördert, davon 63% auf der Schiene und 37% auf der Strasse. Der Gütertransitverkehr an den vier wichtigsten Pässen des Schweizer Alpenbogens betrug im Jahr 2014 an die 39 Mio. t, davon 68% auf der Schiene und 32% auf der Strasse.

Tabelle 2: Tonnen pro Alpenpass, Verkehrsmodus und Verkehrsart, 2014

<b>S. Gottardo</b>	2014					Modal Split
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
TCC	1'119'149	314'205	252'120	3'765'526	5'451'000	22%
TCNA	716'238	146'034	124'412	8'969'316	9'956'000	40%
TCA	3'393	12'624	1'547	161'436	179'000	1%
Ferrovia, senza ind.	42'618	13'457	3'333	79'415	138'823	1%
Totale ferrovia	1'881'398	486'320	381'412	12'975'693	15'724'823	63%
Strada	1'533'538	1'350'466	979'548	5'381'839	9'245'391	37%
<b>Totale S. Gottardo</b>	<b>3'414'935</b>	<b>1'836'786</b>	<b>1'360'959</b>	<b>18'357'533</b>	<b>24'970'214</b>	<b>100%</b>
<b>Sempione</b>						
	2014					
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
TCC		143'427	173'604	1'512'970	1'830'000	16%
TCNA		98'101	143'493	6'679'407	6'921'000	61%
TCA		414	335	1'711'251	1'712'000	15%
Ferrovia, senza ind.		8'565	10'161	37'443	56'169	0%
Totale ferrovia		250'507	327'593	9'941'071	10'519'169	93%
Strada		2'386	413'256	253'272	158'900	827'814
<b>Totale Sempione</b>	<b>2'386</b>	<b>663'763</b>	<b>580'864</b>	<b>10'099'970</b>	<b>11'346'983</b>	<b>100%</b>
<b>S. Bernardino</b>						
	2014					
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
Strada		298'195	314'859	183'587	1'036'188	1'832'829
<b>Gran S. Bernardo</b>						
	2014					
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
Strada		218'920	92'535	255'646	567'101	100%
<b>Totale 4 valichi</b>						
	2014					
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
TCC	1'119'149	457'632	425'724	5'278'496	7'281'000	19%
TCNA	716'238	244'135	267'904	15'648'723	16'877'000	44%
TCA	3'393	13'038	1'882	1'872'688	1'891'000	5%
Ferrovia, senza ind.	42'618	22'022	13'494	116'858	194'992	1%
Totale ferrovia	1'881'398	736'827	709'004	22'916'765	26'243'992	68%
Strada	1'834'119	2'297'502	1'508'943	6'832'573	12'473'135	32%
<b>Totale 4 valichi</b>	<b>3'715'516</b>	<b>3'034'328</b>	<b>2'217'946</b>	<b>29'749'337</b>	<b>38'717'127</b>	<b>100%</b>

Quelle: Bundesamt für Verkehr (2015), Güterverkehr auf Strasse und Schiene durch die Schweizer Alpen 2014. Bern. Anhang 2.2

Beim alpenquerenden Verkehr handelt es sich mehrheitlich um Transitverkehr (77%, s. Abbildung 3). Der Import-/Exportverkehr machte 14% aus, der Binnenverkehr 10%. Der Gotthard verzeichnete beim Binnenverkehr einen leicht höheren Anteil (14%), beim Transit- sowie Import-/Exportverkehr jedoch einen etwas niedrigeren Prozentsatz (74% bzw. 12%).

Der Modal-Split im Transitverkehr am Gotthard ist deutlich schienenlastig (71%, s. Abbildung 4). Im Binnenverkehr ist das Verhältnis ausgewogen (55% Schiene, 45% Strasse), während im Import-/Exportverkehr die Strasse dominiert (ca. 70% Strasse, 30% Schiene).

63% des Gesamtverkehrsaufkommens am Gotthard entfällt auf den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) (s. Abbildung 5). Der Wagenladungsverkehr (WLV) verzeichnet einen Anteil von 35%. Der begleitete Kombinierte Verkehr (rollende Landstrasse) findet vor

allem auf der Simplon-Achse statt und macht 7% des gesamten Schienengesamtverkehrs im gesamten Schweizer Alpenbogen aus.

Abbildung 3: Alpenquerender Güterverkehr nach Verkehrsart, 2014  
 Gotthard Gotthard und Simplon

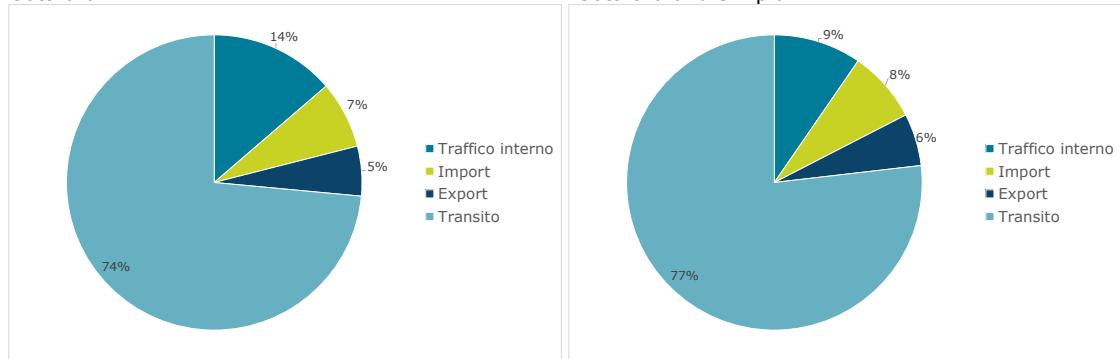


Abbildung 4: Modal-Split der Güter nach Verkehrsart am Gotthard, 2014

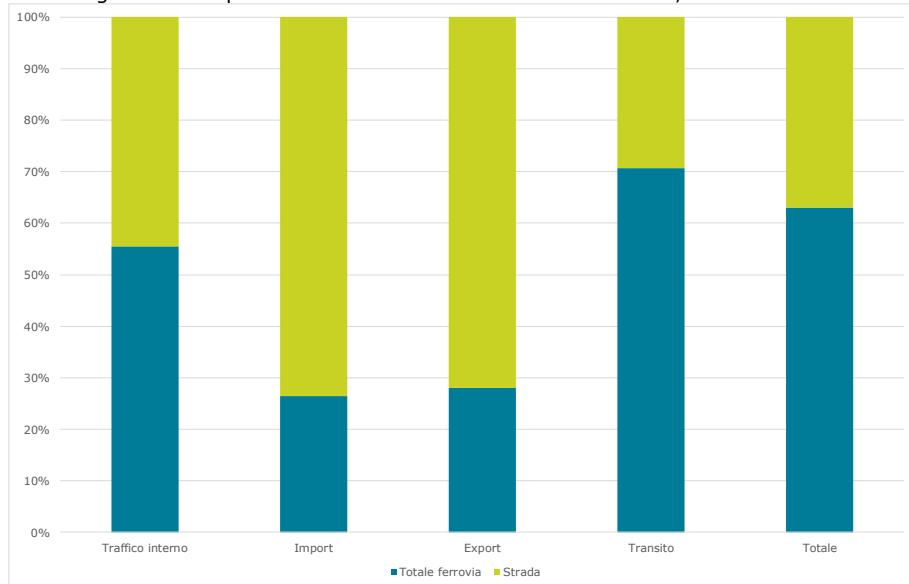
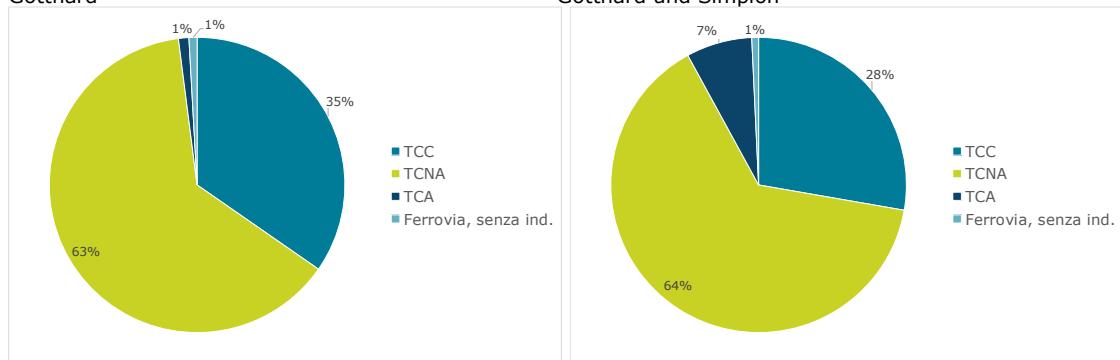


Abbildung 5: Schienengüterverkehr nach Verkehrsmodus, 2014  
 Gotthard Gotthard und Simplon



### 2.1.2 Entwicklung

Die Tabelle 3 zeigt die Situation des alpenquerenden Güterverkehrs im Jahr 1999. Damals wurden fast 22 Mio. t Güter durch den Gotthard befördert, davon 68% auf der Schiene und 32% auf der Strasse. Der Gütertransitverkehr an den vier wichtigsten Pässen des Schweizer Alpenbogens betrug im Jahr 1999 an die 27 Mio. t, davon 69% auf der Schiene und 31% auf der Strasse.

Tabelle 3: Tonnen per Alpenpass, Verkehrsmodus und Verkehrsart, 1999

<b>S. Gottardo</b>		1999					Modal Split
		Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
TCC		418'111	361'059	429'949	4'980'317	6'189'437	28%
TCNA		9'061	300'176	456'363	6'786'430	7'552'030	35%
TCA		7'673	23'276	20'885	1'075'093	1'126'927	5%
<b>Totale ferrovia</b>		<b>434'845</b>	<b>684'511</b>	<b>907'197</b>	<b>12'841'840</b>	<b>14'868'394</b>	<b>68%</b>
Strada		1'575'825	890'165	612'023	3'933'727	7'011'740	32%
<b>Totale S. Gottardo</b>		<b>2'010'670</b>	<b>1'574'676</b>	<b>1'519'220</b>	<b>16'775'566</b>	<b>21'880'133</b>	<b>100%</b>
<b>Sempione</b>		1999					
		Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
TCC		2'790	214'709	435'217	2'683'314	3'336'030	91%
TCNA			8'038	3'544	170'301	181'883	5%
TCA						0	0%
<b>Totale ferrovia</b>		<b>222'747</b>	<b>438'761</b>	<b>2'853'615</b>	<b>3'517'913</b>	<b>96%</b>	
Strada		1'320	88'930	42'903	27'401	160'554	4%
<b>Totale Sempione</b>		<b>4'111</b>	<b>311'676</b>	<b>481'664</b>	<b>2'881'016</b>	<b>3'678'467</b>	<b>100%</b>
<b>S. Bernardino</b>		1999					
		Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
Strada		269'873	142'932	155'039	221'527	789'371	100%
<b>Gran S. Bernardo</b>		1999					
		Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
Strada			120'328	204'451	86'578	411'358	100%
<b>Totale 4 valichi</b>		1999					
		Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
TCC		420'902	575'768	865'166	7'663'631	9'525'467	36%
TCNA		9'061	308'214	459'907	6'956'731	7'733'913	29%
TCA		7'673	23'276	20'885	1'075'093	1'126'927	4%
<b>Totale ferrovia</b>		<b>437'636</b>	<b>907'258</b>	<b>1'345'958</b>	<b>15'695'455</b>	<b>18'386'307</b>	<b>69%</b>
Strada		1'847'018	1'242'355	1'014'416	4'269'233	8'373'022	31%
<b>Totale 4 valichi</b>		<b>2'284'654</b>	<b>2'149'613</b>	<b>2'360'374</b>	<b>19'964'687</b>	<b>26'759'329</b>	<b>100%</b>

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung (2001), Alpenquerender Güterverkehr 1999. Bern. Anhang 2.2

Die Tabelle 4 zeigt die Entwicklung (t) zwischen 1999 und 2014. Absolute Veränderungen von über/unter 1 Mio. t werden grün bzw. rot dargestellt. Prozentuale Veränderungen von über 100% oder -100% werden grün bzw. rot dargestellt.

Tabelle 4: Tonnen per Alpenpass, Verkehrsmodus und Verkehrsart, Veränderung 1999-2014  
*absolute Werte (t)*

<b>S. Gottardo</b>		1999-2014			
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale
TCC	701'038	-46'854	-177'829	<b>-1'214'791</b>	-738'437
TCNA	707'177	-154'142	-331'951	<b>2'182'886</b>	<b>2'403'970</b>
TCA	-4'280	-10'652	-19'338	-913'657	-947'927
Totale ferrovia	<b>1'446'553</b>	-198'191	-525'785	133'853	856'429
Strada	-42'287	460'301	367'525	<b>1'448'112</b>	<b>2'233'651</b>
Totale S. Gottardo	<b>1'404'265</b>	262'110	-158'261	<b>1'581'967</b>	<b>3'090'081</b>
<b>Sempione</b>		1999-2014			
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale
TCC	-2'790	-71'282	-261'613	<b>-1'170'344</b>	<b>-1'506'030</b>
TCNA	0	90'063	139'949	<b>6'509'106</b>	<b>6'739'117</b>
TCA	0	414	335	<b>1'711'251</b>	<b>1'712'000</b>
Totale ferrovia	0	27'760	-111'168	<b>7'087'456</b>	<b>7'001'256</b>
Strada	1'066	324'326	210'369	131'499	667'260
Totale Sempione	-1'725	352'087	99'200	<b>7'218'954</b>	<b>7'668'516</b>
<b>S. Bernardino</b>		1999-2014			
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale
Strada	28'322	171'927	28'548	814'661	<b>1'043'458</b>
<b>Gran S. Bernardo</b>		1999-2014			
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale
Strada	0	98'592	-111'916	169'068	155'743
<b>Totale 4 valichi</b>		1999-2014			
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale
TCC	698'247	-118'136	-439'442	<b>-2'385'135</b>	<b>-2'244'467</b>
TCNA	707'177	-64'079	-192'003	<b>8'691'992</b>	<b>9'143'087</b>
TCA	-4'280	-10'238	-19'003	797'595	764'073
Totale ferrovia	<b>1'443'762</b>	-170'431	-636'954	<b>7'221'310</b>	<b>7'857'685</b>
Strada	-12'899	<b>1'055'147</b>	494'527	2'563'340	4'100'113
Totale 4 valichi	<b>1'430'862</b>	884'715	-142'428	<b>9'784'650</b>	<b>11'957'798</b>

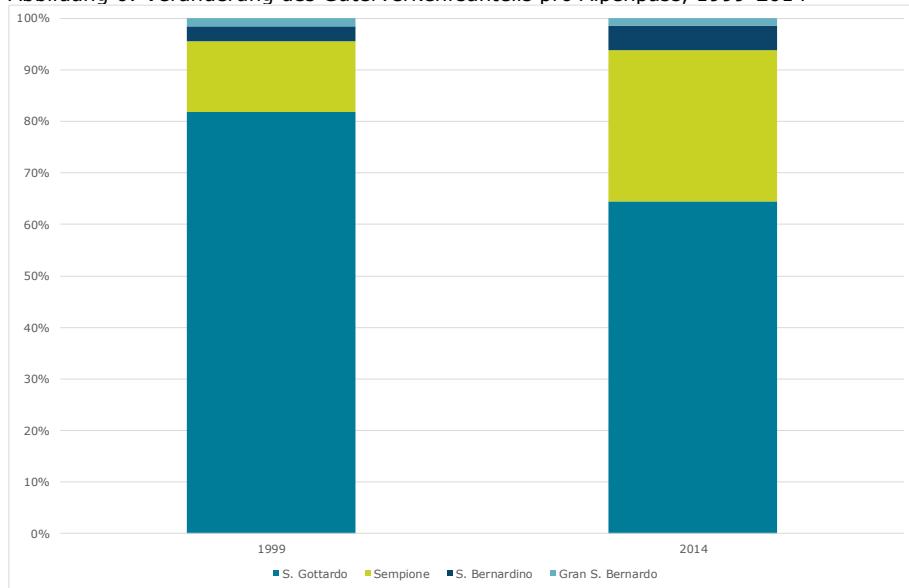
*prozentuale Werte*

<b>S. Gottardo</b>		1999-2014			
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale
TCC	<b>168%</b>	-13%	-41%	-24%	-12%
TCNA	<b>7805%</b>	-51%	-73%	32%	32%
TCA	-56%	-46%	-93%	-85%	-84%
Totale ferrovia	<b>333%</b>	-29%	-58%	1%	6%
Strada	-3%	52%	60%	37%	32%
Totale S. Gottardo	70%	17%	-10%	9%	14%
<b>Sempione</b>		1999-2014			
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale
TCC	-100%	-33%	-60%	-44%	-45%
TCNA		<b>1120%</b>	<b>3949%</b>	<b>3822%</b>	<b>3705%</b>
TCA					
Totale ferrovia		12%	-25%	<b>248%</b>	<b>199%</b>
Strada	81%	<b>365%</b>	<b>490%</b>	<b>480%</b>	<b>416%</b>
Totale Sempione	-42%	<b>113%</b>	21%	<b>251%</b>	<b>208%</b>
<b>S. Bernardino</b>		1999-2014			
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale
Strada	10%	<b>120%</b>	18%	<b>368%</b>	<b>132%</b>
<b>Gran S. Bernardo</b>		1999-2014			
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale
Strada		82%	-55%	<b>195%</b>	38%
<b>Totale 4 valichi</b>		1999-2014			
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale
TCC	<b>166%</b>	-21%	-51%	-31%	-24%
TCNA	<b>7805%</b>	-21%	-42%	<b>125%</b>	<b>118%</b>
TCA	-56%	-44%	-91%	74%	68%
Totale ferrovia	<b>330%</b>	-19%	-47%	46%	43%
Strada	-1%	85%	49%	60%	49%
Totale 4 valichi	63%	41%	-6%	49%	45%

WLV = Wagenladungsverkehr UKV = unbegleiteter Kombinierter Verkehr  
BKV = begleiteter Kombinierter Verkehr

In den letzten 15 Jahren ist der alpenquerende Güterverkehr volumenmässig (t) um 45% angestiegen, d.h. um durchschnittlich 2,5% pro Jahr. Am Gotthard war das durchschnittliche jährliche Wachstum niedriger (0,9%), während der Simplon und der San Bernardino deutlich höhere Zuwachsrate verzeichneten (7,8% bzw. 5,8%). Damit nahm der Anteil des vom Gotthard absorbierten Güterverkehrs (t) von 82% im Jahr 1999 auf 64% im Jahr 2014 ab (s. Abbildung 6). Die Verlagerung des Verkehrsaufkommens betrifft sowohl die Schiene (Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Jahr 2007), wo der Anteil des Gotthards von 81% im Jahr 1999 auf 60% im Jahr 2014 sank, als auch die Strasse, wo das vom Gotthard absorbierte Verkehrsaufkommen von 84% im Jahr 1999 auf 74% im Jahr 2014 schrumpfte.

Abbildung 6: Veränderung des Güterverkehrsanteils pro Alpenpass, 1999-2014

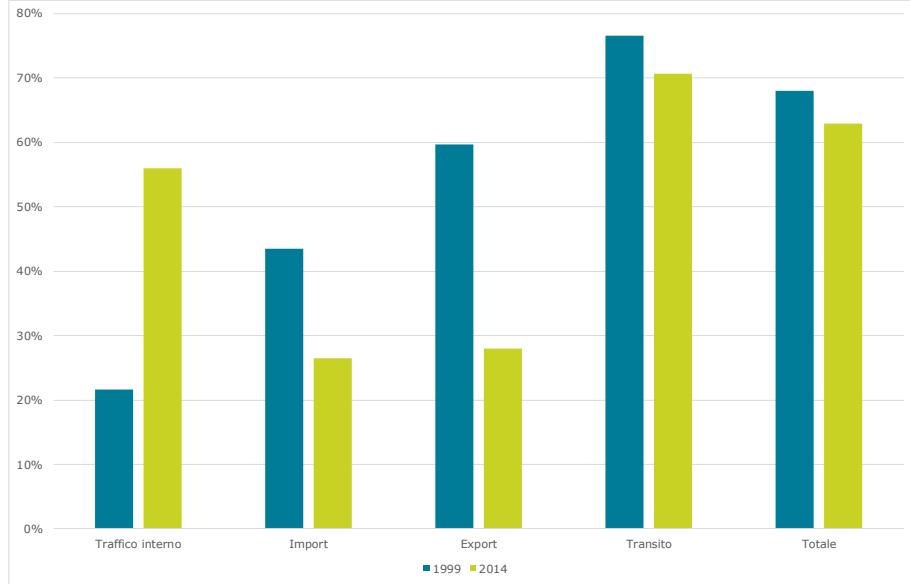


In absoluten Zahlen wurde für die vier wichtigsten Alpenpässe zwischen 1999 und 2014 ein Wachstum um etwa 12 Mio. t festgestellt. Die Strasse verzeichnete einen etwas höheren Zuwachs als die Schiene (2,7% bzw. 2,4% pro Jahr). Insgesamt verlagerte sich der Modal-Split leicht zugunsten der Strasse, die ihren Anteil von 31% auf 32% erhöhen konnte.

Am Gotthard wuchs das durchschnittliche jährliche Verkehrsaufkommen in Tonnen auf der Strasse stärker als auf der Schiene (1,9% bzw. 0,4%). Der Anteil der Schiene am Modal-Split nahm von 68% auf 63% ab<sup>2</sup>. Im Binnenverkehr dagegen verlief die Entwicklung anders. Das Transportvolumen auf der Schiene nahm um das Vierfache zu, während die Strasse einen Rückgang verzeichnete. Der Schienenanteil im Binnenverkehr am Gotthard stieg damit von 22% im Jahr 1999 auf 55% im Jahr 2014 an (s. Abbildung 7).

<sup>2</sup> Im Berichtszeitraum wurde das Bahnangebot im unbegleiteten Kombinierten Verkehr, der vor allem auf der Lötschberg-Simplon-Achse (im Jahr 2007 eingeweihter neuer Basistunnel) stattfindet, stark ausgebaut.

Abbildung 7: Veränderung des Anteils des Schienengüterverkehrs nach Verkehrsart am Gotthard, 1999-2014



Im Bahnsektor (Gotthard + Simplon) war eine deutliche Verlagerung des Güterverkehrsaufkommens vom Wagenladungsverkehr (-24%, -2,2 Mio. t) zum unbegleiteten Kombinierten Verkehr festzustellen (+118%, +9,1 Mio. t, vgl. Tabelle 4).

Unter Berücksichtigung der Verkehrsart entfiel das stärkste prozentuale Wachstum des gesamten Güterverkehrs (vier Alpenübergänge, Strasse + Schiene) auf den Binnenverkehr (+63%), während der Transitverkehr in absoluten Zahlen am stärksten zulegte (+9,8 Mio. t, +49%, vgl. Tabelle 4). Im Import- und besonders im Export-Verkehr hat die Schiene an Bedeutung eingebüßt (-19% bzw. -47%). Dagegen entwickelte sich der Binnenverkehr zum meistgenutzten Träger.

Die starke Zunahme des Binnenverkehrs per Schiene erklärt sich aus den folgenden Gründen:

- Wagenladungsverkehr (WLV): Ein Teil des Wachstums ist auf die Bauarbeiten für den Gotthard- und den Ceneri-Basistunnel zurückzuführen.
- Unbegleiterter Kombinierter Verkehr (UKV): Die Zunahme erklärt sich hauptsächlich aus der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs und der Einführung von Shuttletransporten mit Ganzzügen:
  - RailCare hat die Shuttles 2015 zuerst zwischen Weil am Rhein und Cadenazzo und ab 2012 auch zwischen Oensingen und Cadenazzo eingeführt. 2015 waren insgesamt 625 solche Züge unterwegs. Zwischenzeitlich wurde RailCare eine Tochtergesellschaft der Coop-Gruppe, die Transporte aus dem/ins Tessin ausschliesslich über die Schiene abwickelt.
  - 2013 führten auch die SBB Ganzzüge im unbegleiteten Kombinierten Binnenverkehr ein; die Hupac bietet zudem Verbindungen von Aarau bzw. Birsfelden nach Stabio an.

## 2.2 Schwerverkehr

### 2.2.1 Heutige Situation

Tabelle 5 bildet die heutige Situation im alpenquerenden Strassenschwerverkehr (Anzahl Fahrzeuge) ab. Im Jahr 2014 fuhren etwa 750'000 Schwerfahrzeuge durch den Gotthard. Der Transit-Schwerverkehr an den vier wichtigsten Pässen des Schweizer Alpenbogens umfasste 2014 knapp über 1 Million Fahrzeuge<sup>3</sup>.

Tabelle 5: Schwerfahrzeuge pro Pass und Verkehrsart, 2014

S. Gottardo	2014				
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale
	183'493	94'914	85'976	393'953	758'336
Sempione	2014				
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale
	365	28'789	33'525	14'596	77'274
S. Bernardino	2014				
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale
	34'788	22'238	20'414	74'034	151'475
Gran S. Bernardo	2014				
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale
	89	14'593	11'384	19'439	45'505
Totale 4 valichi	2014				
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale
	218'735	160'534	151'299	502'022	1'032'590

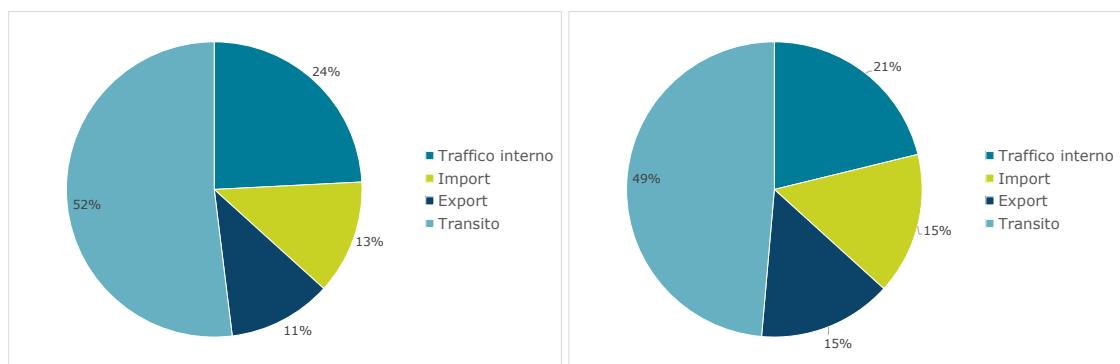
Quelle: Bundesamt für Verkehr (2015), Güterverkehr auf Strasse und Schiene durch die Schweizer Alpen 2014.  
Bern. Anhang 3.1

Etwa die Hälfte des alpenquerenden Schwerverkehrs entfällt auf den Transitverkehr (49%, s. Abbildung 8). Der Import-/Exportverkehr macht 30% aus, der Binnenverkehr 20%. Am Gotthard verzeichnen der Transit- und der Binnenverkehr einen leicht höheren Anteil (52% respektive 24%), während der Import-/Exportverkehr leicht darunter liegt (24%).

---

<sup>3</sup> Im Jahr 2016 verzeichnete der Lastwagen-Transitverkehr in den Schweizer Alpen erstmals seit über 20 Jahren weniger als 1 Million Fahrzeuge: Die Anzahl ist gegenüber 2015 um 3,4% auf 975'000 gesunken. Gleichzeitig ist der Marktanteil der Schiene im alpenquerenden Güterverkehr auf 71% angestiegen und erreicht damit den höchsten Wert seit 2001.

Abbildung 8: Anzahl alpenquerende Schwerfahrzeuge nach Verkehrsart, 2014  
Gotthard, San Bernardino, Simplon, Grosser St. Bernhard



### 2.2.2 Entwicklung

In Tabelle 6 wird das Volumen der alpenquerenden Schwerfahrzeuge im Jahr 1999 dargestellt. Im Jahr 1999 fuhren über 1 Million Schwerfahrzeuge durch den Gotthard. Der Transit-Schwerverkehr an den vier wichtigsten Pässen des Schweizer Alpenbogens lag über der Marke von 1,3 Millionen Fahrzeugen.

Tabelle 6: Schwerfahrzeuge pro Pass und Verkehrsart, 1999

S. Gottardo		1999					
		Traffico interno	Import	Export	Transito	Totalle	
		255'066	121'696	118'997	605'438	1'101'197	
Sempione		1999					
		Traffico interno	Import	Export	Transito	Totalle	
		370	12'588	13'567	3'554	30'078	
S. Bernardino		1999					
		Traffico interno	Import	Export	Transito	Totalle	
		52'407	18'606	26'355	40'836	138'204	
Gran S. Bernardo		1999					
		Traffico interno	Import	Export	Transito	Totalle	
		-	16'064	17'519	14'597	48'180	
Totale 4 valichi		1999					
		Traffico interno	Import	Export	Transito	Totalle	
		307'844	168'954	176'437	664'425	1'317'659	

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung (2001), Alpenquerender Güterverkehr 1999. Bern. Anhang 3.1

Tabelle 7 zeigt die Entwicklung (Anzahl Fahrzeuge) zwischen 1999 und 2014. Absolute Veränderungen von über/unter 100'000 Fahrzeugen werden grün bzw. rot dargestellt. Prozentuale Veränderungen von über 100% oder -100% werden grün bzw. rot dargestellt.

Tabelle 7: Schwerfahrzeuge pro Pass und Verkehrsart, 1999-2014  
*Absolute Werte (Anzahl Fahrzeuge)*

	1999-2014					
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
<b>S. Gottardo</b>		-71'573	-26'782	-33'021	<b>-211'485</b>	<b>-342'861</b>
<b>Sempione</b>						
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
	-5	16'201	19'958	11'042	47'196	
<b>S. Bernardino</b>						
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
	-17'619	3'632	-5'941	33'198	13'271	
<b>Gran S. Bernardo</b>						
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
	89	-1'471	-6'135	4'842	-2'675	
<b>Totale 4 valichi</b>						
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
	-89'109	-8'420	-25'138	<b>-162'403</b>	<b>-285'069</b>	

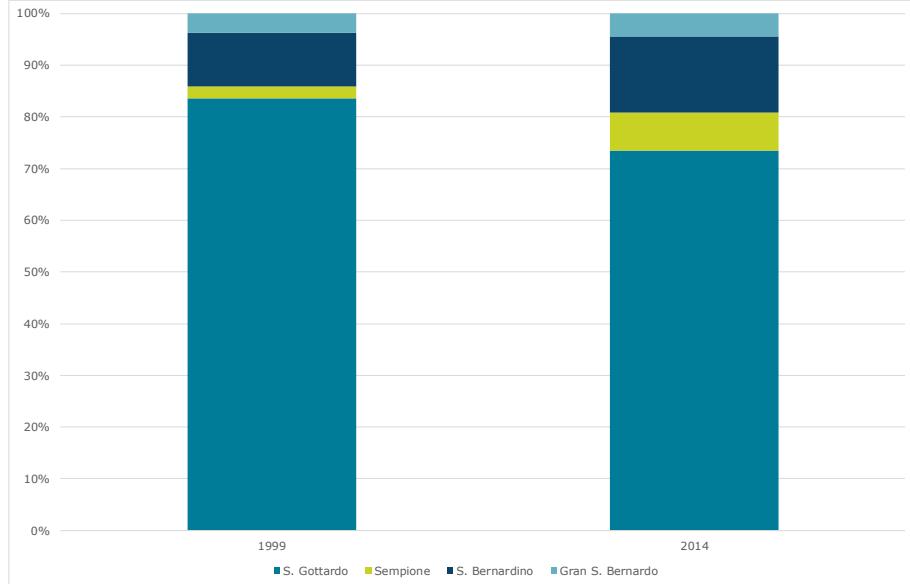
*Prozentuale Werte*

	1999-2014					
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
<b>S. Gottardo</b>		-28%	-22%	-28%	-35%	-31%
<b>Sempione</b>						
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
	-1%	129%	147%	311%	157%	
<b>S. Bernardino</b>						
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
	-34%	20%	-23%	81%	10%	
<b>Gran S. Bernardo</b>						
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
	-9%	-35%	33%		-6%	
<b>Totale 4 valichi</b>						
	Traffico interno	Import	Export	Transito	Totale	
	-29%	-5%	-14%	-24%	-22%	

In den letzten 15 Jahren hat die Anzahl alpenquerender Schwerfahrzeuge um 22% abgenommen. Der Gotthard verzeichnete einen stärkeren Rückgang (-31%), während am Simplon und am San Bernardino eine Zunahme festgestellt wurde (157% bzw. 10%). Damit ging der Anteil des vom Gotthard absorbierten Strassenschwerverkehrs (Anzahl Fahrzeuge) von 84% im Jahr 1999 auf 73% im Jahr 2014 zurück (s. Abbildung 9).

Unter Berücksichtigung der Verkehrsart entfiel der stärkste prozentuale Rückgang auf den Binnenverkehr (-29%), während der Transitverkehr in absoluten Zahlen am stärksten abnahm (-162'000 Fahrzeuge, -24%).

Abbildung 9: Veränderung des Schwerverkehrsanteils nach Alpenpass, 1999-2014



## 2.3 Anzahl Züge

Zur jährlichen Anzahl Transitzüge an den Schweizer Alpen liegen erst ab dem Jahr 2007 Daten vor (keine Angaben ab 1999). Allerdings war 2007 kurz vor der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels ein signifikantes Jahr.

Die Tabelle 8 zeigt die Situation im Jahr 2014 und die Entwicklung seit 2007. Im Jahr 2014 passierten knapp über 51'000 Güterzüge – über 5'000 weniger als 2007 (-9%) – die beiden Alpenpässe<sup>4</sup>. Am stärksten fiel der Rückgang am Gotthard (-12%) aus, am schwächsten am Simplon (-5%). Allgemein war die Anzahl Züge im Wagenladungsverkehr (WLV) und im unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) rückläufig, während jene der rollenden Landstrasse deutlich zunahm.

Die Aufteilung der Anzahl Züge auf die beiden Pässe hat sich zwischen 2007 und 2014 kaum verändert. Rund 60% der Züge entfallen auf den Gotthard, 40% auf den Simplon.

Im Jahr 2007 entfielen 38% der Transitzüge auf den Wagenladungsverkehr (WLV); 2014 sank diese Zahl auf 29%. Der begleitete Kombinierte Verkehr nahm von 2% auf 11% zu, während der Anteil des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs mit etwa 60% stabil blieb.

---

<sup>4</sup> Im gleichen Zeitraum stieg das Güterverkehrsaufkommen an den beiden Pässen von 25,3 Mio. t um 3% auf 26,1 Mio. t an (Quelle: Verlagerungsbericht (November 2015)).

Tabelle 8: Anzahl Transitzüge am Gotthard- und am Simplon-Pass, Veränderung 2007-2014

Valico	Tipo treno	Treni /anno		Variazione 2007 - 2014		
		2007	2014	Assoluta	in %	in % per anno
S. Gottardo	TCC	13'427	11'741	-1'686	-13%	-2%
	TCNA	20'683	18'925	-1'758	-8%	-1%
	TCA	942	239	-703	-75%	-16%
	Totale	35'052	30'905	-4'147	-12%	-2%
Sempione	TCC	7'796	3'300	-4'496	-58%	-10%
	TCNA	13'698	11'793	-1'905	-14%	-2%
	TCA	-	5'408	5'408		
	Totale	21'494	20'501	-993	-5%	-1%
S. Gottardo + Sempione	TCC	21'223	15'041	-6'182	-29%	-4%
	TCNA	34'381	30'718	-3'663	-11%	-1%
	TCA	942	5'647	4'705	499%	25%
	Totale	56'546	51'406	-5'140	-9%	-1%

Quelle: Angaben BAV

## 2.4 Zusammenfassung der Situation

Der alpenquerende Güterverkehr (t) erfolgt zu etwa 70% auf der Schiene und zu etwa 30% auf der Strasse und konzentriert sich auf den Gotthard-Pass, der im Jahr 2014 64% der t (Schiene + Strasse) und 73% der Transit-Schwerfahrzeuge absorbierte.

In den letzten 15 Jahren (1999-2014) hat der Gütertransport durch die Schweizer Alpen um 45%, also um 2,5% pro Jahr, zugenommen. In diesem Zeitraum wurden die Rahmenbedingungen grundlegend geändert. Unter den Hauptfaktoren sind folgende zu nennen:

- Einführung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) 2001
- Erhöhung der Gewichtslimite für Schwerfahrzeuge von 28 t auf 40 t zwischen 2001 und 2004
- Einführung des sog. «Tropfenzählers» im Schwerverkehr am Gotthard (und zeitweise am San Bernardino) im Jahr 2002
- Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels im Jahr 2007

Diese Veränderungen führten zu einer spürbaren Produktivitätssteigerung im Strassenverkehr, sodass die durch die Alpen beförderten Gütertonnen um 49% erhöht und die Anzahl Transitfahrzeuge gleichzeitig um 22% gesenkt werden konnten. Im Jahr 1999 transportierte ein alpenquerendes Transit-Schwerfahrzeug durchschnittlich knapp über 6 t Waren; diese Zahl stieg 2014 auf 12 t. Eine ähnliche, wenn auch weniger markante Entwicklung wurde im Eisenbahnverkehr beobachtet. Zwischen 2007 und 2014 wurden 3% mehr Tonnen transportiert und gleichzeitig 9% weniger Züge eingesetzt. Im Jahr 2007 beförderte also jeder Zug durchschnittlich 450 t und im Jahr 2014 510 t.

Die verschärften Auflagen im Strassenverkehr zur Verbesserung der Sicherheit («Tropfenzähler») und die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels schwächen die zentrale Bedeutung des Gotthard-Passes, der eine geringere Wachstumsrate verzeichnete als die übrigen Alpenpässe. Besonders im Eisenbahnsektor hat sich das Verhältnis des Verkehrsaufkommens Gotthard-Lötschberg/Simplon damit von 80-20% im Jahr 1999 auf 60-40% im Jahr 2014 verändert. Gleichzeitig fand im Schienengüterverkehr eine Verlagerung

vom Wagenladungsverkehr zum unbegleiteten Kombinierten Verkehr statt. Diese Tendenz wird auch an den Schweizer Alpenpässen festgestellt. Im Strassensektor spielt der Gotthard eindeutig eine dominante Rolle: 2014 absorbierte der Gotthard-Pass etwa 75% der Schwerfahrzeuge und der Tonnen im Transitverkehr. Allerdings war der absorbierte Verkehrsanteil auch hier gegenüber 1999 um insgesamt etwa 10 Prozentpunkte rückläufig.

Der Modal-Split zwischen Strasse und Schiene im gesamten Schweizer Alpenbogen hat sich zwischen 1999 und 2015 nicht wesentlich verändert. Die Differenzierung nach Verkehrsart zeigt indessen, dass die Schiene ihren Anteil am Modal-Split im Binnenverkehr mehr als verdoppelte und zum meistgenutzten Träger wurde. Im Import- und Exportverkehr dagegen hat die Strasse viel Terrain erobert. Auch im Transitverkehr hat sich der Modal-Split – zwar nur geringfügig – zugunsten der Strasse verlagert.

### 3 Personenverkehr

#### 3.1 Alpenquerender Personenverkehr

##### 3.1.1 Heutige Situation

Die Tabelle 9 zeigt die heutige Situation des alpenquerenden Personenverkehrs (Anzahl Personen). Im Jahr 2015 durchquerten knapp über 18 Mio. Personen den Gotthard, davon 18% auf der Schiene und 82% auf der Strasse. Der Personentransitverkehr im gesamten Schweizer Alpenbogen<sup>5</sup> umfasste im Jahr 2015 40 Mio. Fahrgäste, davon 15% auf der Schiene und 85% auf der Strasse. Der Gotthard absorbierte im Jahr 2015 45% des alpenquerenden Personenverkehrs.

Tabelle 9: Jährliche Passagiere per Alpenpass, Verkehrsmodus und Verkehrsart, 2015

S. Gottardo	2015						Modal Split
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale		
Ferrovia	1'980'284	1'072'316		200'357	3'252'957		18%
Strada (galleria+passo)	4'171'896	1'991'063	2'578'052	6'069'428	14'810'439		82%
<b>Totale S. Gottardo</b>	<b>6'152'180</b>	<b>5'641'431</b>		<b>6'269'785</b>	<b>18'063'396</b>		
<b>Sempione</b>	<b>2015</b>						
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale		
Ferrovia	245'465	1'685'809		178'493	2'109'767		52%
Strada	267'039	795'844	795'844	116'678	1'975'405		48%
<b>Totale Sempione</b>	<b>512'503</b>	<b>3'277'498</b>		<b>295'171</b>	<b>4'085'172</b>		
<b>S. Bernardino</b>	<b>2015</b>						
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale		
Strada	1'663'821	709'418	661'011	2'542'469	5'576'719		100%
<b>Altri valichi</b>	<b>2015</b>						
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale		
Ferrovia	245'775	270'218		40'842	556'835		5%
Strada	2'623'955	4'964'864	2'802'492	1'336'661	11'727'972		95%
<b>Totale altri valichi</b>	<b>2'869'730</b>	<b>8'037'574</b>		<b>1'377'504</b>	<b>12'284'807</b>		100%
<b>Totale</b>	<b>2015</b>						
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale		
Ferrovia	2'471'524	3'028'342		419'693	5'919'559		15%
Strada	8'726'785	8'461'065	6'837'545	10'065'240	34'090'635		85%
<b>Totale complessivo</b>	<b>11'198'309</b>	<b>18'326'952</b>		<b>10'484'933</b>	<b>40'010'194</b>		100%

Quelle: Bundesamt für Statistik (2017), Alpen- und grenzquerender Personenverkehr 2015 (A+GQPV). Neuenburg.

Der alpenquerende Passagierverkehr ist relativ gleichmässig auf die verschiedenen Verkehrsarten verteilt. Der Ziel-/Quellverkehr<sup>6</sup> macht 46% des Totals aus, der Binnenverkehr 28% und der Transitverkehr 26%. Am Gotthard erreichen der Binnenverkehr und der Transitverkehr je einen Anteil von etwa 35%. Bei den restlichen 30% handelt es sich um Verkehr mit Quelle oder Ziel in der Schweiz.

Am Gotthard spielt die Schiene je nach Verkehrsart eine unterschiedliche Rolle (s. Abbildung 10). Im Binnenverkehr deckt die Bahn über 30% der Nachfrage des Personenverkehrs ab. Für den Ziel-/Quellverkehr halbiert sich diese Zahl und für den Transitverkehr liegt sie unter

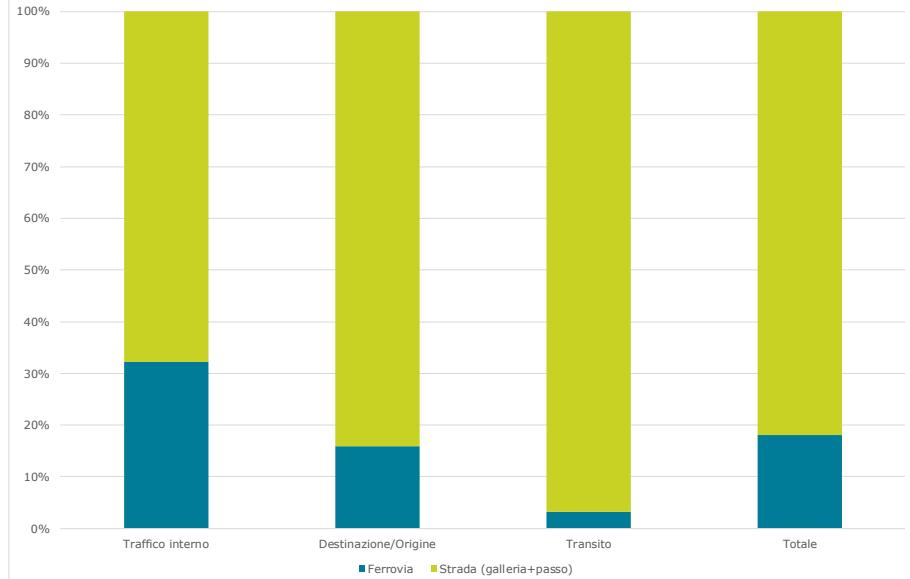
<sup>5</sup> Neben dem Gotthard, dem Simplon und dem San Bernardino wurden die folgenden Pässe untersucht: Grosser St. Bernhard, Nufenen, Lukmanier, Splügen, Maloja, Bernina und Ofen.

Die Erhebung von 2015 ermöglicht für den Träger Schiene keine Differenzierung nach Quell- und Zielverkehr.

<sup>6</sup> Beim Ziel-/Quellverkehr handelt es sich um den Verkehr mit Ziel in der Schweiz und Quelle im Ausland oder umgekehrt.

5%. Am Simplon ist der Modal-Split zwischen Strasse und Schiene mit je etwa 50% pro Verkehrsträger ausgeglichen.

Abbildung 10: Modal-Split im Personenverkehr nach Verkehrsart am Gotthard, 2015



Beim Gros des alpenquerenden Personenverkehrs, d.h. etwa 31 Mio. Passagieren/Jahr (78%), handelt es sich um touristischen Verkehr (s. Tabelle 10)<sup>7</sup>. Am Gotthard entspricht diese Zahl mit 84% einem jährlichen Passagieraufkommen von etwa 15 Mio. Der Tourismus spielt im Strassenverkehr am Gotthard eine Schlüsselrolle (87%), weist jedoch im Bahnverkehr einen etwas niedrigeren Anteil aus (72%). Der Pendlerverkehr besitzt am Simplon (15%) sowie auch am San Bernardino (9%) besonders für die Schiene einen relativ hohen Anteil. Am Gotthard sind nur 4% der Personen als Pendler unterwegs. Die Geschäftsreisen dagegen machen 10% des Totals aus (s. Abbildung 11).

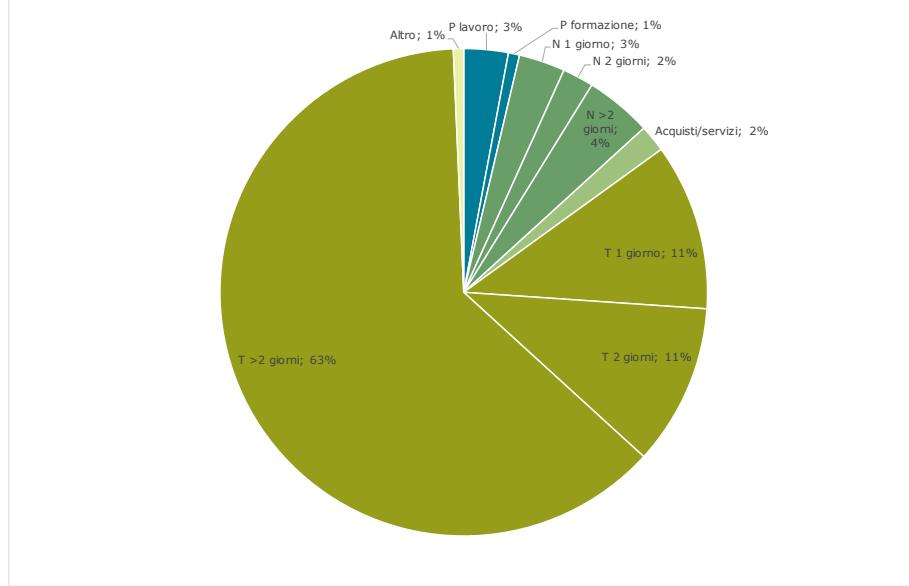
<sup>7</sup> Kleinere Abweichungen gegenüber den Daten in der vorherigen Tabelle gehen darauf zurück, dass nicht alle Fahrten einer der vier Verkehrsarten zugeordnet werden (Binnen-, Ziel-, Quell- und Transitverkehr).

Tabelle 10: Jährliche Passagierzahlen nach Alpenpass und Fahrtzweck, 2015

S. Gottardo		2015													
	Pendolari	Spostamenti professionali			Acquisti/servizi			Tempo libero			Altro		Totale		
	lavoro	formazione	1 giorno	>2 giorni	>2 giorni	>2 giorni	>2 giorni	1 giorno	2 giorni	>2 giorni					
Ferrovia	166'782	20'144	189'621	116'782	156'981	144'041	820'471	305'984	1'225'001	377'745	3'252'957				
Strada	364'546	43'301	363'820	256'571	642'258	179'669	1'176'368	1'626'499	10'071'571	85'835	14'810'439				
<b>Totale S. Gottardo</b>	<b>531'333</b>	<b>133'444</b>	<b>553'441</b>	<b>373'353</b>	<b>799'239</b>	<b>323'710</b>	<b>1'996'839</b>	<b>1'931'883</b>	<b>11'296'573</b>	<b>123'579</b>	<b>18'063'396</b>				
Sempione		2015						Tempo libero			Altro		Totale		
	Pendolari	Spostamenti professionali			Acquisti/servizi			Tempo libero			Altro		Totale		
	lavoro	formazione	1 giorno	>2 giorni	>2 giorni	>2 giorni	>2 giorni	1 giorno	2 giorni	>2 giorni					
Ferrovia	479'768	21'412	27'531	61'130	109'322	171'547	292'826	136'687	782'333	68'980	2'151'535				
Strada	83'816	10'851	37'547	22'986	66'680	304'494	323'137	138'534	984'855	8'584	1'981'485				
<b>Totale Sempione</b>	<b>563'584</b>	<b>32'263</b>	<b>65'078</b>	<b>84'116</b>	<b>176'002</b>	<b>476'041</b>	<b>615'963</b>	<b>275'221</b>	<b>1'767'188</b>	<b>77'564</b>	<b>4'133'020</b>				
S. Bernardino		2015						Tempo libero			Altro		Totale		
	Pendolari	Spostamenti professionali			Acquisti/servizi			Tempo libero			Altro		Totale		
	lavoro	formazione	1 giorno	>2 giorni	>2 giorni	>2 giorni	>2 giorni	1 giorno	2 giorni	>2 giorni					
Strada	482'565	19'868	170'399	360'327	213'977	133'775	606'836	470'707	3'058'504	59'761	5'576'720				
Altri valichi		2015						Tempo libero			Altro		Totale		
	Pendolari	Spostamenti professionali			Acquisti/servizi			Tempo libero			Altro		Totale		
	lavoro	formazione	1 giorno	>2 giorni	>2 giorni	>2 giorni	>2 giorni	1 giorno	2 giorni	>2 giorni					
Ferrovia	13'743	1'432	4'565	2'523	8'538	6'759	208'494	61'698	248'977	106	556'835				
Strada	1'002'642	58'003	647'382	135'919	273'182	688'023	4'771'033	785'790	3'204'747	173'016	11'739'635				
<b>Totale altri valichi</b>	<b>1'016'385</b>	<b>59'433</b>	<b>651'947</b>	<b>138'341</b>	<b>281'720</b>	<b>694'782</b>	<b>4'979'527</b>	<b>847'488</b>	<b>3'453'724</b>	<b>173'122</b>	<b>12'296'470</b>				
<b>Totale</b>		2015						Tempo libero			Altro		Totale		
	Pendolari	Spostamenti professionali			Acquisti/servizi			Tempo libero			Altro		Totale		
	lavoro	formazione	1 giorno	>2 giorni	>2 giorni	>2 giorni	>2 giorni	1 giorno	2 giorni	>2 giorni					
Ferrovia	660'295	112'987	221'717	180'495	274'841	322'346	1'321'791	503'769	2'256'311	106'831	5'961'327				
Strada	1'933'569	132'021	1'219'149	779'703	1'196'098	1'305'961	6'877'375	3'021'530	17'319'678	327'194	34'108'278				
<b>Totale complessivo</b>	<b>2'593'867</b>	<b>245'008</b>	<b>1'440'866</b>	<b>956'138</b>	<b>1'470'939</b>	<b>1'628'308</b>	<b>8'199'166</b>	<b>3'525'299</b>	<b>19'575'989</b>	<b>434'026</b>	<b>40'069'605</b>				

Quelle: Bundesamt für Statistik (2017), Alpen- und grenzquerender Personenverkehr 2015 (A+GQPV). Neuenburg.

Abbildung 11: Prozentanteil Fahrgäste am Gotthard nach Fahrtzweck, 2015

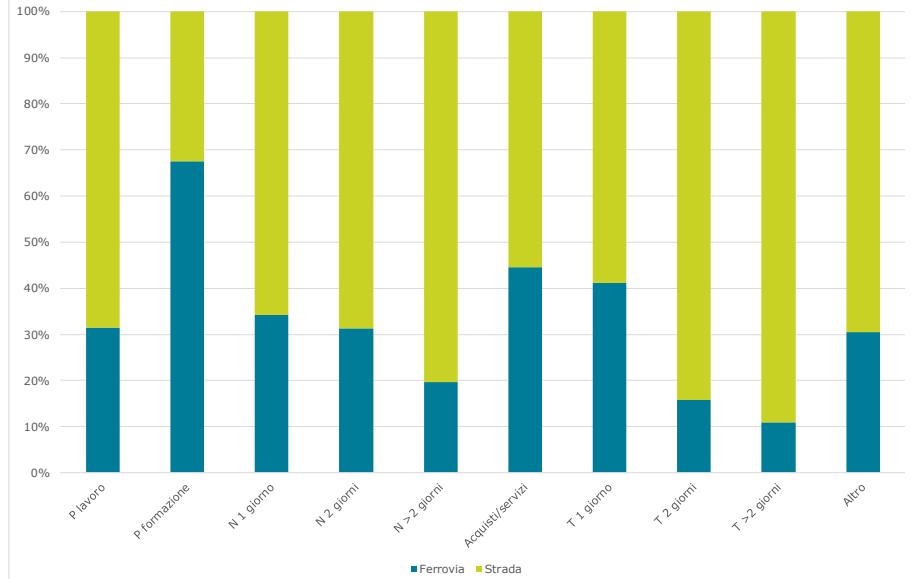


P = Pendler, N = Geschäftsreisen, T = Reisen zu Freizeitzwecken

2015 durchquerten fast 2 Mio. Tagestouristen (ohne Übernachtung, s. Tabelle 10) den Gotthard, davon 40% auf der Schiene (s. Abbildung 12). Für Touristen mit einer Übernachtung sinkt dieser Wert auf 16%, für Touristen mit zwei oder mehr Übernachtungen auf 11%. Auch bei den Geschäftsreisen nimmt der Anteil der Bahnreisen mit zunehmender Übernachtungszahl ab, wenn auch in weniger markantem Umfang. Geschäftsreisen ohne Übernachtung werden zu 34% im Zug unternommen, jene mit einer, zwei oder mehreren Übernachtungen zu 31% bzw. 20%. Am Simplon ist dieses Phänomen nicht zu beobachten: Der Anteil der Schiene verändert sich dort für den Tourismusverkehr mit zunehmender

Übernachtungszahl nicht wesentlich. Bei den Freizeitreisen nimmt der Bahnanteil mit zunehmender Übernachtungszahl sogar zu.

Abbildung 12: Modal-Split der Passagiere am Gotthard nach Fahrtzweck, 2015



P = Pendler, N = Geschäftsreisen, T = Reisen zu Freizeitzwecken

### 3.1.2 Entwicklung

Zur Darstellung der Entwicklung in den letzten 15 Jahren wird auf die Erhebung zum alpenquerenden Personenverkehr aus dem Jahr 2001 verwiesen. Die Erhebung von 2001 unterscheidet sich von der aktuellen in drei wesentlichen Punkten:

- Die Erhebung von 2001 berücksichtigte nur 4 Alpenübergänge (Grosser St. Bernhard, Simplon, Gotthard und San Bernardino).
- Die Erhebung zum Strassenverkehr von 2001 berücksichtigte nur Autos, während in jener von 2015 auch Passagiere von Bussen oder Motorradfahrer befragt wurden.<sup>8</sup>
- Die Erhebung zum Eisenbahnverkehr von 2001 berücksichtigte nur Fernverkehrszüge, während 2015 auch Fahrgäste in alpenquerenden Regionalzügen befragt wurden.<sup>9</sup>

Für den Vergleich mit 2001 wurden deshalb in den neu errechneten Daten nur die Autos und die Fernverkehrszüge berücksichtigt. Die Daten werden für die drei wichtigsten Alpenpässe präsentiert, da der Grosse St. Bernhard in den Umfrageergebnissen von 2015 nicht separat ausgewiesen wurde.

<sup>8</sup> Im Jahr 2015 waren 18% der Personen im alpenquerenden Strassentransitverkehr mit dem Motorrad oder in einen Car unterwegs (16% am Gotthard). Die Datenbank des BFS unterscheidet noch eine vierte Fahrzeugkategorie, nämlich "Kleinbus oder Wohnmobil". Der Bericht zur Erhebung 2001 erwähnt nur die Personenwagen; in den neu berechneten Daten von 2015 wurde deshalb die Kategorie "Kleinbus oder Wohnmobil" nicht aufgenommen. Im Jahr 2015 waren etwa 1 Million Fahrgäste mit dieser Fahrzeugkategorie im Transitverkehr am Gotthard (Tunnel + Pass) unterwegs.

<sup>9</sup> Dieser Aspekt ist allerdings nur für den Simplon relevant, weil am Gotthard keine Regionalzüge verkehren (weder 2015 noch 2001).

Beim Fahrtzweck bezieht sich der Vergleich auf die Erhebung aus dem Jahr 2007: Die Daten aus dem Jahr 2007 lassen sich nach touristischen und geschäftlichen Fahrten unterscheiden – ein für das MGA wichtiges Kriterium. Für die Daten aus dem Jahr 2001 ist dies aber nicht möglich. In der Strassenverkehrszählung von 2007 wurden die gleichen Fahrzeugarten wie in jener von 2015 berücksichtigt. Die Erhebung zum Eisenbahnverkehr dagegen konzentrierte sich wie jene von 2001 nur auf Fernverkehrszüge.

Tabelle 11 zeigt die Situation des alpenquerenden Personenverkehrs im Jahr 2001. Im Jahr 2001 fuhren über 16 Mio. Passagiere durch den Gotthard, davon 21% auf der Schiene und 79% auf der Strasse. Der alpenquerende Verkehr von den drei Alpenübergängen her streifte die Marke von 25 Mio. Passagieren.

Tabelle 11: Passagiere nach Alpenpass, Verkehrsmodus und Verkehrsart, 2001

<b>S. Gottardo</b>	2001		Destinazione	Origine	Transito	Totale	Modal Split
	Traffico interno	Destinazione					
Ferrovia	2'170'655	488'370	483'260	257'690		3'400'340	21%
Strada	5'180'810	1'775'356	1'746'737	4'450'949		13'153'852	79%
<b>Totale S. Gottardo</b>	<b>7'351'465</b>	<b>2'263'726</b>	<b>2'229'997</b>	<b>4'708'639</b>		<b>16'554'192</b>	<b>100%</b>
<b>Sempione</b>	2001						
Ferrovia	192'355	700'800	758'835	117'165		1'769'155	51%
Strada	197'100	680'247	692'671	143'095		1'713'113	49%
<b>Totale Sempione</b>	<b>389'455</b>	<b>1'381'047</b>	<b>1'451'506</b>	<b>260'260</b>		<b>3'482'268</b>	<b>100%</b>
<b>S. Bernardino</b>	2001						
Strada	1'722'070	672'253	643'834	1'594'357		4'632'514	100%
<b>Totale 3 valichi</b>	2001						
Ferrovia	2'363'010	1'189'170	1'242'095	374'855		5'169'495	21%
Strada	7'099'980	3'127'857	3'083'243	6'188'400		19'499'479	79%
<b>Totale 3 valichi</b>	<b>9'462'990</b>	<b>4'317'027</b>	<b>4'325'338</b>	<b>6'563'255</b>		<b>24'668'974</b>	<b>100%</b>

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung (2003), Alpen- und grenzquerender Personenverkehr 2001 (A+GQPV). Bern.

Die Tabelle 12 zeigt die Entwicklung (Anzahl Personen) zwischen 2001 und 2015. Absolute Veränderungen von über/unter 1 Mio. Personen werden grün bzw. rot dargestellt. Prozentuale Veränderungen von über 100% oder -100% werden grün bzw. rot dargestellt.

In den letzten 14 Jahren nahm der alpenquerende Personenverkehr um 12% ab. Am Gotthard sank die Anzahl Passagiere im Jahr 2015 gegenüber 2001 um fast 2 Mio. (-11%). An allen drei untersuchten Alpenübergängen fand ein prozentual vergleichbarer Rückgang statt. Der Strassenbinnenverkehr nahm am markantesten ab (-1,8 Mio. Fahrgäste/Jahr). Der Transitverkehr legte global leicht zu (2%). Insgesamt hat die Strasse mehr Anteile verloren als die Schiene, sodass sich der Modal-Split leicht zugunsten der Bahn veränderte (21% im Jahr 2001, 22% im Jahr 2015<sup>10</sup>).

<sup>10</sup> Wie erwähnt werden jedoch in diesen Daten Fahrgäste in Bussen, Motorradfahrer sowie Fahrgäste in Regionalzügen (Simplon) ausgeklammert.

Tabelle 12: Passagiere per Alpenpass, Verkehrsmodus und Verkehrsart, Veränderung 2001-2015  
*Absolute Werte (Anzahl Personen)*

<b>S. Gottardo</b>	2001-2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
Ferrovia	-190'371	100'686		-57'333	-147'383
Strada	<b>-1'377'456</b>	-579'996	-192'602	448'020	<b>-1'702'034</b>
<b>Totale S. Gottardo</b>	<b>-1'567'827</b>		-671'913	390'688	<b>-1'849'417</b>
<b>Sempione</b>	2001-2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
Ferrovia	-38'318	-226'135		-35'620	-300'074
Strada	44'136	-100'968	-113'393	-51'750	-221'974
<b>Totale Sempione</b>	<b>5'818</b>		-440'496	-87'371	<b>-522'049</b>
<b>S. Bernardino</b>	2001-2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
Strada	-203'427	-72'390	-191'900	-171'333	-639'050
<b>Totale 3 valichi</b>	2001-2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
Ferrovia	-228'689	-125'450		-92'953	-447'457
Strada	<b>-1'536'746</b>	-753'354	-497'895	224'937	<b>-2'563'059</b>
<b>Totale 3 valichi</b>	<b>-1'765'436</b>		<b>-1'376'699</b>	131'984	<b>-3'010'516</b>
<i>Prozentuale Werte</i>					
<b>S. Gottardo</b>	2001-2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
Ferrovia	-9%	10%		-22%	-4%
Strada	-27%	-33%	-11%	10%	-13%
<b>Totale S. Gottardo</b>	<b>-21%</b>		<b>-15%</b>	<b>8%</b>	<b>-11%</b>
<b>Sempione</b>	2001-2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
Ferrovia	-20%	-15%		-30%	-17%
Strada	22%	-15%	-16%	-36%	-13%
<b>Totale Sempione</b>	<b>1%</b>		<b>-16%</b>	<b>-34%</b>	<b>-15%</b>
<b>S. Bernardino</b>	2001-2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
Strada	-12%	-11%	-30%	-11%	-14%
<b>Totale 3 valichi</b>	2001-2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
Ferrovia	-10%	-5%		-25%	-9%
Strada	-22%	-24%	-16%	4%	-13%
<b>Totale 3 valichi</b>	<b>-19%</b>		<b>-16%</b>	<b>2%</b>	<b>-12%</b>

Unter Berücksichtigung des Fahrtzwecks zeigt sich am Gotthard (Strasse + Schiene) zwischen 2001 und 2015 beim Pendlerverkehr eine starke Zunahme (1'207%), bei den anderen Fahrtzwecken, vor allem bei Geschäftsreisen (-23%) und bei Freizeitreisen (-14%), jedoch ein deutlicher Rückgang.

Um Daten mit einem höheren Detailgrad auszuweisen, wird wie am Anfang des Kapitels erwähnt die Situation von 2015 mit jener von 2007 verglichen. Tabelle 13 weist die Anzahl Passagiere nach Fahrtzweck im Jahr 2007 aus. Die Tabelle 14 zeigt die Veränderung zwischen 2007 und 2015. Absolute Veränderungen von über/unter 1 Mio. Personen werden

grün bzw. rot dargestellt. Prozentuale Veränderungen von über 100% oder -100% werden grün bzw. rot dargestellt.

Am Gotthard und am San Bernardino hat der Pendlerverkehr (Arbeitspendler) offensichtlich prozentual markant zugenommen. Am Simplon konnte die Zunahme des Pendlerverkehrs zu Ausbildungszwecken den Rückgang desjenigen zu Arbeitszwecken nicht wettmachen. Insgesamt wurden weniger Fahrten zu Freizeitzwecken gezählt. Die Zunahme der mehr als zweitägigen Reisen besonders am Gotthard konnte den allgemeinen Rückgang der ein- oder zweitägigen Reisen nicht ausgleichen. Geschäftsreisen nahmen ebenfalls ab, während Reisen zwecks Einkaufs gleich geblieben sind.

Tabelle 13: Passagiere nach Alpenpass und Reisezweck, 2007

		2007											
		Pendolari			Spostamenti professionali			Acquisti/servizi			Tempo libero		
		lavoro	formazione		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni	Altro	Totale
Ferrovia		55'115	30'295		107'675	125'925	214'620		77'380	727'810	314'265	1'395'395	3'048'480
Strada		163'442	73'054		624'114	472'849	639'125		226'820	1'820'880	1'979'571	9'048'450	15'048'306
<b>Totale S. Gotthardo</b>		<b>218'557</b>	<b>103'349</b>		<b>731'789</b>	<b>598'774</b>	<b>853'745</b>		<b>304'200</b>	<b>2'548'690</b>	<b>2'293'836</b>	<b>10'443'845</b>	<b>18'096'786</b>
<b>Sempione</b>		<b>2007</b>											
		Pendolari											
		lavoro	formazione		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni	Altro	Totale
Ferrovia		154'030	14'235		21'535	55'845	45'260		113'515	360'620	119'720	535'090	1'419'850
Strada		77'388	619		66'972	26'558	41'569		321'915	621'541	430'297	1'150'511	2'737'370
<b>Totale Sempione</b>		<b>231'418</b>	<b>14'854</b>		<b>88'507</b>	<b>82'403</b>	<b>86'829</b>		<b>435'430</b>	<b>982'161</b>	<b>550'017</b>	<b>1'685'601</b>	<b>4'157'220</b>
<b>S. Bernardino</b>		<b>2007</b>											
		Pendolari											
		lavoro	formazione		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni	Altro	Totale
Strada		33'431	16'097		206'114	161'658	222'857		80'303	508'626	516'764	3'077'185	4'923'033
<b>Totale 3 valichi</b>		<b>2007</b>											
		Pendolari											
		lavoro	formazione		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni	Altro	Totale
Ferrovia		209'145	44'530		129'210	181'770	259'880		190'895	1'088'430	433'985	1'930'485	4'468'330
Strada		274'261	89'770		897'200	661'065	903'551		629'038	2'951'046	2'926'632	13'276'146	22'608'709
<b>Totale 3 valichi</b>		<b>483'406</b>	<b>134'300</b>	<b>1'026'410</b>	<b>842'835</b>	<b>1'163'431</b>	<b>819'933</b>		<b>4'039'476</b>	<b>3'360'617</b>	<b>15'206'631</b>		<b>27'077'039</b>

Quelle: Bundesamt für Statistik (2009), Alpen- und grenzquerender Personenverkehr 2007 (A+GQPV). Bern.  
Eigene Berechnungen

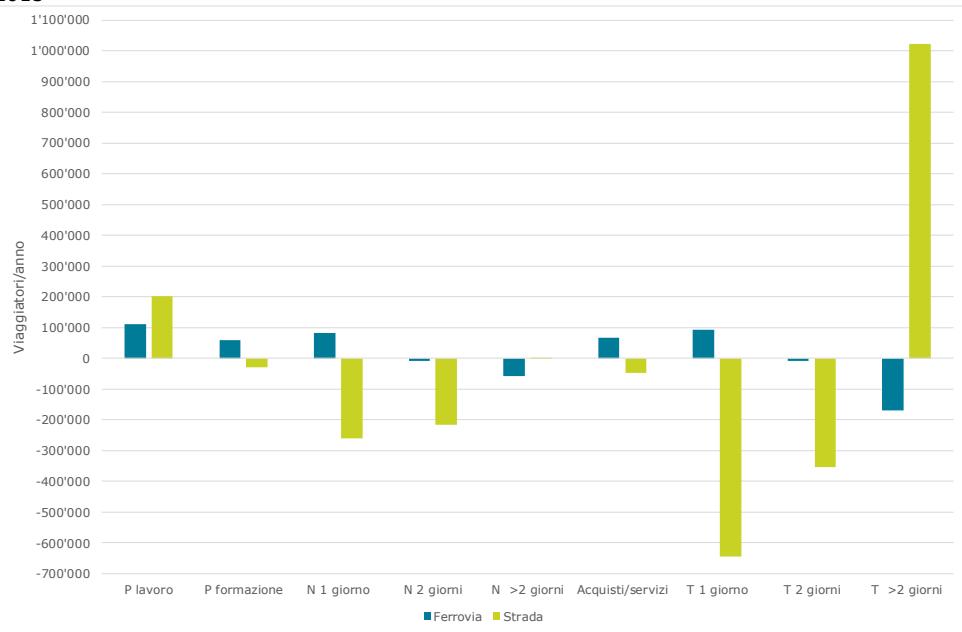
Tabelle 14: Veränderung der Anzahl Passagiere nach Alpenübergang und Fahrtzweck, 2007-2015  
*Absolute Werte (Anzahl Personen)*

S. Gotthardo	2007-2015			Acquisti/servizi	Tempo libero			Altro	Totale
	Pendolari	Spostamenti professionali	lavoro formazione		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		
Ferrovia	111'672	59'849	81'946	-9'143	-57'639	66'661	92'661	-8'881	-170'394
Strada	201'104	29'753	260'294	216'278	3'133	47'150	644'511	-363'072	102'312
<b>Totale S. Gotthardo</b>	<b>312'776</b>	<b>30'096</b>	<b>-178'348</b>	<b>-225'421</b>	<b>-54'507</b>	<b>19'511</b>	<b>-551'851</b>	<b>-361'953</b>	<b>852'728</b>
<b>Sempione</b>	<b>2007-2015</b>								
Ferrovia	-34'811	6'350	2'125	3'990	57'641	-34'783	-177'081	-7'486	183'757
Strada	6'429	10'232	-29'425	-3'572	25'111	-17'421	-298'403	-291'763	-165'656
<b>Totale Sempione</b>	<b>-28'383</b>	<b>16'583</b>	<b>-27'300</b>	<b>417</b>	<b>82'751</b>	<b>-52'204</b>	<b>-475'485</b>	<b>-299'249</b>	<b>18'101</b>
<b>S. Bernardino</b>	<b>2007-2015</b>								
Strada	449'133	3'772	-35'714	198'670	-8'879	53'472	98'211	-46'057	-18'681
<b>Totale 3 valichi</b>	<b>2007-2015</b>								
Ferrovia	76'861	66'199	84'071	-5'153	1	31'878	-84'421	-16'367	13'363
Strada	656'665	-15'749	-325'434	-21'180	19'364	-11'099	-844'704	-690'892	838'784
<b>Totale 3 valichi</b>	<b>733'527</b>	<b>50'450</b>	<b>-241'363</b>	<b>-26'334</b>	<b>19'366</b>	<b>20'779</b>	<b>-929'125</b>	<b>-707'259</b>	<b>852'147</b>
<i>Percentuale Werte</i>									
S. Gotthardo	2007-2015			Acquisti/servizi	Tempo libero			Altro	Totale
	Pendolari	Spostamenti professionali	lavoro formazione		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		
Ferrovia	203%	198%	76%	-7%	-27%	86%	13%	-3%	-12%
Strada	123%	-41%	-42%	-46%	0%	-21%	-35%	-18%	11%
<b>Totale S. Gotthardo</b>	<b>143%</b>	<b>29%</b>	<b>-24%</b>	<b>-38%</b>	<b>-6%</b>	<b>6%</b>	<b>-22%</b>	<b>-16%</b>	<b>8%</b>
<b>Sempione</b>	<b>2007-2015</b>								
Ferrovia	-23%	45%	10%	7%	127%	-31%	-49%	-6%	34%
Strada	8%	1653%	-44%	-13%	60%	5%	-48%	68%	-14%
<b>Totale Sempione</b>	<b>-12%</b>	<b>112%</b>	<b>-31%</b>	<b>1%</b>	<b>95%</b>	<b>-12%</b>	<b>-48%</b>	<b>54%</b>	<b>1%</b>
<b>S. Bernardino</b>	<b>2007-2015</b>								
Strada	1343%	23%	-17%	123%	-4%	67%	19%	-9%	-1%
<b>Totale 3 valichi</b>	<b>2007-2015</b>								
Ferrovia	37%	149%	65%	-3%	0%	17%	-8%	-4%	1%
Strada	239%	-18%	-36%	-3%	2%	-2%	-29%	-24%	6%
<b>Totale 3 valichi</b>	<b>152%</b>	<b>38%</b>	<b>-24%</b>	<b>-3%</b>	<b>2%</b>	<b>3%</b>	<b>-23%</b>	<b>-21%</b>	<b>6%</b>

Die Abbildung 13 enthält die Details für den Gotthard. In Bezug auf die Strasse sind erstens die allgemein rückläufigen Passagierzahlen für alle Arten von Fahrten zu verzeichnen; ausgenommen sind der Pendler- und Geschäftsverkehr sowie über zweitägige Freizeitreisen. Auf der Schiene dagegen war für alle Reisearten – ausgenommen Geschäftsreisen und Freizeitreisen von mehr als einem Tag – eine Zunahme festzustellen.

Auf aggregierter Ebene hat sich der Anteil der einzelnen Fahrtzwecke am Gotthard zwischen 2007 und 2015 nicht wesentlich verändert. So hat z.B. der Anteil des Pendlerverkehrs von 2% auf 4% zugenommen, jener des Tagestourismus dagegen ist von 14% auf 11% gesunken. Mit Blick auf den Modal-Split hat die Schiene im Pendlerverkehr zu Ausbildungszwecken, bei Geschäftsreisen ohne Übernachtung und bei Fahrten zwecks Einkaufens/Dienstleistungen (prozentual) etliche Marktanteile gewonnen. Insgesamt jedoch hat sich der Modal-Split im Berichtszeitraum wie bereits erwähnt nur unwesentlich verändert.

Abbildung 13: Veränderung der Anzahl Passagiere nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel am Gotthard, 2007-2015



P = Pendler, N = Geschäftsreisen, T = Reisen zu Freizeitzwecken

### 3.2 Alpenquerender Strassenverkehr

#### 3.2.1 Heutige Situation

Die Tabelle 15 zeigt die heutige Situation der Personentransportfahrzeuge<sup>11</sup> für den alpenquerenden Personenverkehr (Anzahl Fahrzeuge). Im Jahr 2015 fuhren etwa 5,5 Mio. Personentransportfahrzeuge durch den Gotthard. Die Anzahl alpenquerender Personentransportfahrzeuge im ganzen Schweizer Alpenbogen streift die Marke von 13 Millionen Fahrzeugen.

Tabelle 15: Fahrzeugverkehr (Personentransportverkehr) nach Alpenübergang und Verkehrsart, 2015

S. Gotthardo galleria+passo	2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
	2'017'997	624'328	766'241	2'145'391	5'553'957
Sempione	2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
	127'677	341'055	341'055	45'801	855'589
S. Bernardino	2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
	858'886	307'715	239'458	714'147	2'120'206
Altri	2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
	1'445'346	1'178'490	1'139'324	545'402	4'308'563
Total	2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
	4'449'908	2'451'589	2'486'079	3'450'741	12'838'316

Quelle: Bundesamt für Statistik (2017), Alpen- und grenzquerender Personenverkehr 2015 (A+GQPV). Neuenburg.

Der Binnenverkehr überwiegt leicht (35%), gefolgt vom Transitverkehr (27%) und vom Quell- oder Zielverkehr (mit je einem Anteil von etwa 20%)<sup>12</sup>. Am Gotthard liegt der Anteil des Transitverkehrs bei knapp 40%, jener des Quell- und Zielverkehrs ist niedriger (14% bzw. 11%). 36% des Transitverkehrs am Gotthard entfallen auf den Binnenverkehr.

Das Gros der alpenquerenden Personentransportfahrzeuge, etwa 9 Mio. Fahrzeuge/Jahr (72%), gehört zum touristischen Verkehr (s. Tabelle 16)<sup>13</sup>. Am Gotthard beträgt dieser Prozentsatz 81% und entspricht jährlich 4,5 Mio. Fahrzeugen. Knapp eine halbe Million davon ist dem Tourismus ohne Übernachtungen zuzuordnen. Auf den Pendlerverkehr entfallen am Simplon (8%) und an den anderen Alpenübergängen (15%) relativ hohe Anteile. Am

<sup>11</sup> Personenwagen, Kleinbus, Wohnmobile, Cars und Motorräder.

<sup>12</sup> Der Ziel-/Quellverkehr im Personenverkehr entspricht dem Import-/Exportverkehr im Güterverkehrssektor. Beim Zielverkehr handelt es sich um Verkehr mit Quelle im Ausland und Ziel in der Schweiz. Im Rahmen des alpenquerenden Verkehrs sind dabei z.B. Fahrten zwischen Italien und der Schweiz nördlich der Alpen oder zwischen Nordeuropa, z.B. Deutschland, und dem Tessin gemeint. Beim Quellverkehr handelt es sich um Verkehr mit Quelle in der Schweiz und Ziel im Ausland, in unserem Fall etwa das Beispiel des Verkehrs zwischen der Schweiz nördlich der Alpen und Italien oder zwischen dem Tessin und Deutschland.

<sup>13</sup> Kleinere Abweichungen gegenüber den Daten in der vorherigen Tabelle gehen darauf zurück, dass nicht alle Fahrten einer der vier Verkehrsarten zugeordnet werden (Binnen-, Ziel-, Quell- und Transitverkehr).

Gotthard sind nur 4% der Personen als Pendler unterwegs. Die Geschäftsreisen dagegen machen 13% des Totals aus.

Tabelle 16: Fahrzeugverkehr (Personentransportverkehr) nach Alpenübergang und Fahrtzweck, 2015

S. Gottardo		2015													
		Pendolari		Spostamenti professionali		Acquisti/servizi		Tempo libero				Altro	Totale		
lavoro	formazione	1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni							
202'711	18'963	237'645	166'895	323'999		79'993	473'837	482'279		3'534'914	32'721	5'553'957			
<b>Sempione</b>															
		2015													
		Pendolari		Spostamenti professionali		Acquisti/servizi		Tempo libero				Altro	Totale		
		lavoro	formazione	1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni					
		32'629	7'176	26'278	13'750	39'069		176'423	141'152	59'791		355'198	7'163	858'629	
<b>S. Bernardino</b>															
		2015													
		Pendolari		Spostamenti professionali		Acquisti/servizi		Tempo libero				Altro	Totale		
		lavoro	formazione	1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni					
		158'143	10'861	119'550	74'348	134'385		64'501	269'214	158'476		1'096'090	34'638	2'120'206	
<b>Altri valichi</b>															
		2015													
		Pendolari		Spostamenti professionali		Acquisti/servizi		Tempo libero				Altro	Totale		
		lavoro	formazione	1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni					
		611'150	26'043	388'636	44'281	137'540		373'262	1'236'972	300'974		1'109'759	89'039	4'917'657	
<b>Totale</b>															
		2015													
		Pendolari		Spostamenti professionali		Acquisti/servizi		Tempo libero				Altro	Totale		
		lavoro	formazione	1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni					
		1'004'633	63'043	772'109	299'275	634'993		694'179	2'121'175	1'001'520		6'095'961	163'561	12'850'450	

Quelle: Bundesamt für Statistik (2017), Alpen- und grenzquerender Personenverkehr 2015 (A+GQPV). Neuenburg.

### 3.2.2 Entwicklung

Zur Darstellung der Entwicklung in den letzten 15 Jahren wird auf die Erhebung zum alpenquerenden Personenverkehr aus dem Jahr 2001 verwiesen. Zur Vergleichbarkeit der beiden Erhebungen wird auf die am Anfang von Kapitel 3.1.2 vermittelten Informationen verwiesen.

In Tabelle 17 wird das Volumen der alpenquerenden Personenwagen im Jahr 2001 dargestellt. Im Jahr 2001 fuhren etwa 6 Millionen Personenwagen durch den Gotthard. Die Anzahl Personenwagen im Transitverkehr an den vier wichtigsten Pässen des Schweizer Alpenbogens erreichte beinahe 9 Millionen Fahrzeuge.

Tabelle 17: Personenwagen nach Alpenübergang und Verkehrsart, 2001

<b>S. Gottardo galleria+passo</b>		2001												
		Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito								Altro	Totale
		2'590'405	810'665	783'290	1'839'600									6'023'230
<b>Sempione</b>														
		2001												
		Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito								Altro	Totale
		98'550	310'615	310'615	59'130									778'910
<b>S. Bernardino</b>														
		2001												
		Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito								Altro	Totale
		861'035	306'965	288'715	658'825									2'115'540
<b>Totale 3 valichi</b>														
		2001												
		Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito								Altro	Totale
		3'549'990	1'428'245	1'382'620	2'557'555									8'917'680

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung (2003), Alpen- und grenzquerender Personenverkehr 2001 (A+GQPV). Bern.

Die Tabelle 18 zeigt die Entwicklung (Anzahl Personenwagen) zwischen 2001 und 2015. Absolute Veränderungen von über/unter 300'000 Fahrzeugen werden grün bzw. rot dargestellt. Prozentuale Veränderungen von über 100% oder -100% werden grün bzw. rot dargestellt.

In den letzten 14 Jahren hat das alpenquerende Personenwagenaufkommen um 14% abgenommen. Im Jahr 2015 fuhren etwa 1 Mio. weniger Personenwagen durch den Gotthard als im Jahr 2001 (-16%). Am Simplon war der Rückgang weniger ausgeprägt (-6%). Der Strassenbinnenverkehr nahm am markantesten ab (-737'000 Personenwagen/Jahr), während der Transitverkehr alles in allem gleich blieb. Am Gotthard hat der Transitverkehr leicht zugenommen (4%).

Tabelle 18: Personenwagen nach Alpenpass, Verkehrsmodus und Verkehrsart, Veränderung 2001-2015  
Absolute Werte (Anzahl Fahrzeuge)

<b>S. Gottardo</b>	2001-2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
	<b>-695'548</b>	-282'335	-93'728	78'509	<b>-992'371</b>
<b>Sempione</b>	2001-2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
	17'133	-19'924	-19'924	-21'918	-44'632
<b>S. Bernardino</b>	2001-2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
	-58'358	-25'944	-72'277	-65'933	-222'511
<b>Totale 3 valichi</b>	2001-2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
	<b>-736'772</b>	<b>-328'202</b>	-185'928	-9'342	<b>-1'259'515</b>

Prozentuale Werte

<b>S. Gottardo</b>	2001-2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
	-27%	-35%	-12%	4%	-16%
<b>Sempione</b>	2001-2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
	17%	-6%	-6%	-37%	-6%
<b>S. Bernardino</b>	2001-2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
	-7%	-8%	-25%	-10%	-11%
<b>Totale 3 valichi</b>	2001-2015				
	Traffico interno	Destinazione	Origine	Transito	Totale
	-21%	-23%	-13%	0%	-14%

Die Tabelle 19 zeigt die Anzahl Personentransportfahrzeuge nach Fahrtzweck im Jahr 2007. Die Tabelle 20 weist die Veränderungen zwischen 2007 und 2015 aus. Absolute Veränderungen von über/unter 300'000 Fahrzeugen/Jahr werden grün bzw. rot dargestellt. Prozentuale Veränderungen von über 100% oder -100% werden grün bzw. rot dargestellt.

Am Gotthard und am San Bernardino hat der Pendlerverkehr (Arbeitspendler) offensichtlich prozentual markant zugenommen. Am Simplon dagegen ist trotz der Zunahme des Pendlerverkehrs zu Ausbildungszwecken ein Rückgang zu beobachten. Die Freizeitreisen

gingen insgesamt infolge der Abnahme der ein- oder zweitägigen Reisen vor allem am Gotthard zurück. Allgemein liegen jedoch ein- oder zweitägige Fahrten zu Freizeitzwecken im Aufwind.

Tabelle 19: Personentransportfahrzeuge nach Alpenübergang und Fahrtzweck, 2007

<b>S. Gottardo</b>	2007			Pendolari			Spostamenti professionali			Acquisti/servizi			Tempo libero			Totale
	lavoro	formazione		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		
	96'360	43'070		394'565	298'935	404'055		117'530	653'350	710'290		3'246'675	5'964'830			
<b>Sempione</b>	2007			Pendolari			Spostamenti professionali			Acquisti/servizi			Tempo libero			Totale
	lavoro	formazione		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		
	45'625	365		42'340	16'790	26'280		166'805	223'015	154'395		412'815	1'088'430			
<b>S. Bernardino</b>	2007			Pendolari			Spostamenti professionali			Acquisti/servizi			Tempo libero			Totale
	lavoro	formazione		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		
	19'710	9490		130'305	102'200	140'890		41610	182'500	185'420		110'4125	1'916'250			
<b>Totale 3 valichi</b>	2007			Pendolari			Spostamenti professionali			Acquisti/servizi			Tempo libero			Totale
	lavoro	formazione		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		
	161'695	52'925		567'210	417'925	571'225		325'945	1'058'865	1'050'105		4'763'615	8'969'510			

Quelle: Bundesamt für Statistik (2009), Alpen- und grenzquerender Personenverkehr 2007 (A+GQPV). Bern.

Tabelle 20: Veränderung der Anzahl Personentransportfahrzeuge nach Alpenübergang und Fahrtzweck, 2007-2015

*Absolute Werte (Anzahl Personen)*

<b>S. Gottardo</b>	2007-2015			Pendolari			Spostamenti professionali			Acquisti/servizi			Tempo libero			Totale
	lavoro	formazione		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		
	106'351	-24'107		-156'920	-132'040	-80'056		-37'537	-179'513	-228'011		288'239	410'873			
<b>Sempione</b>	2007-2015			Pendolari			Spostamenti professionali			Acquisti/servizi			Tempo libero			Totale
	lavoro	formazione		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		
	-12'996	6'811		-16'062	-3'040	12'789		9'618	-81'863	-94'604		-57'617	-229'801			
<b>S. Bernardino</b>	2007-2015			Pendolari			Spostamenti professionali			Acquisti/servizi			Tempo libero			Totale
	lavoro	formazione		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		
	138'433	1'371		-10'755	-27'852	-6'505		22'891	86'714	-26'944		-8'035	203'956			
<b>Totale 3 valichi</b>	2007-2015			Pendolari			Spostamenti professionali			Acquisti/servizi			Tempo libero			Totale
	lavoro	formazione		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		
	231'788	-15'925		-183'737	-162'931	-73'772		-5'028	-174'661	-349'559		222'587	436'717			

*Prozentuale Werte*

<b>S. Gottardo</b>	2007-2015			Pendolari			Spostamenti professionali			Acquisti/servizi			Tempo libero			Totale
	lavoro	formazione		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		
				110%	-56%	-40%	-44%	-20%	-32%	-27%	-32%	9%	-7%			
<b>Sempione</b>	2007-2015			Pendolari			Spostamenti professionali			Acquisti/servizi			Tempo libero			Totale
	lavoro	formazione		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		
	-28%	1866%		-38%	-18%	-49%	-6%	-37%	-61%	-14%	-21%					
<b>S. Bernardino</b>	2007-2015			Pendolari			Spostamenti professionali			Acquisti/servizi			Tempo libero			Totale
	lavoro	formazione		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		
	702%	14%		-8%	-27%	-5%	55%	48%	-15%	-1%	11%					
<b>Totale 3 valichi</b>	2007-2015			Pendolari			Spostamenti professionali			Acquisti/servizi			Tempo libero			Totale
	lavoro	formazione		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		1 giorno	2 giorni	>2 giorni		
	143%	-30%		-32%	-39%	-13%	-2%	-16%	-33%	5%	-5%					

### 3.3 Personenverkehr am Monte Ceneri

Für den Monte Ceneri liegen gegenwärtig keine mit den Erhebungen an den Alpenübergängen vergleichbaren Daten vor. Um eine Vorstellung zur heutigen Situation und zu den aktuellen Trends zu vermitteln, wurden die Daten der Querschnittszählungen der Schweizerischen Bundesbahnen und jene der Strassenverkehrszählungen berücksichtigt. Neben dem Monte Ceneri wurden die beiden wichtigsten Strassen in der Magadinoebene berücksichtigt; damit ein vollständigeres Bild der Situation gezeichnet werden kann.

Die Tabelle 21 beschreibt die heutige Situation und die Entwicklung in den letzten zehn Jahren. Zwischen 2004 und 2014 hat der Transitverkehr am Monte Ceneri und in der Magadinoebene offensichtlich zugenommen. In beiden Fällen legte der Schienenverkehr weit stärker zu als der Strassenverkehr, sodass sich der Modal-Split zugunsten der Schiene veränderte. Am deutlichsten zeigte sich dies in der Magadinoebene, deren wichtigste Strassenachse gesättigt ist. Am Monte Ceneri, wo die Strassen noch Kapazitäten aufweisen, war die Entwicklung weniger offensichtlich.

Tabelle 21: Veränderung der Anzahl Passagiere (Personen/durchschnittlicher Werktag) auf der Strasse und auf der Schiene, am Monte Ceneri und in der Magadinoebene, 2004-2014  
Monte Ceneri

	Trafico feriale medio		Modal Split		Variazione 2004-2014		
	2004	2014	2004	2014	Assoluta	In %	In % annuo
Ferrovia	9'052	12'472	11.7%	13.0%	3'420	38%	3.3%
Strada	68'334	83'631	88.3%	87.0%	15'297	22%	2.0%
Totale	77'386	96'103			18'717	24%	2.2%

Piano di Magadino (Quartino + Gudo)

	Trafico feriale medio		Modal Split		Variazione 2004-2014		
	2004	2014	2004	2014	Assoluta	In %	In % annuo
Ferrovia	4'508	7'578	7.2%	10.2%	3'070	68%	5.3%
Strada	58'048	66'615	92.8%	89.8%	8'567	15%	1.4%
Totale	62'556	74'193			11'637	19%	1.7%

Quelle: Eisenbahndaten: SBB, Querschnittszählungen (HOP-Erhebung). Strassendaten: eigene Berechnungen aufgrund der Strassenverkehrszählungen des Bundes und der Kantone

### 3.4 Personenverkehr auf ausgewählten Abschnitten des Bahnnetzes

Die Tabelle 22 zeigt das Personenverkehrsaufkommen auf ausgewählten Bahnnetzabschnitten im Untersuchungsgebiet. Die maximale Auslastung mit durchschnittlich 15'700 Personen/Werktag wird auf den Abschnitten südlich von Bellinzona verzeichnet<sup>14</sup>. Der Abschnitt nördlich von Flüelen und jener zwischen dem Monte Ceneri und dem Seedamm von Melide weisen ebenfalls ein Passagieraufkommen von über 10'000 Passagieren/Werktag auf, die übrigen Abschnitte liegen zwischen ca. 8'000 und 9'000 Passagieren/Werktag.

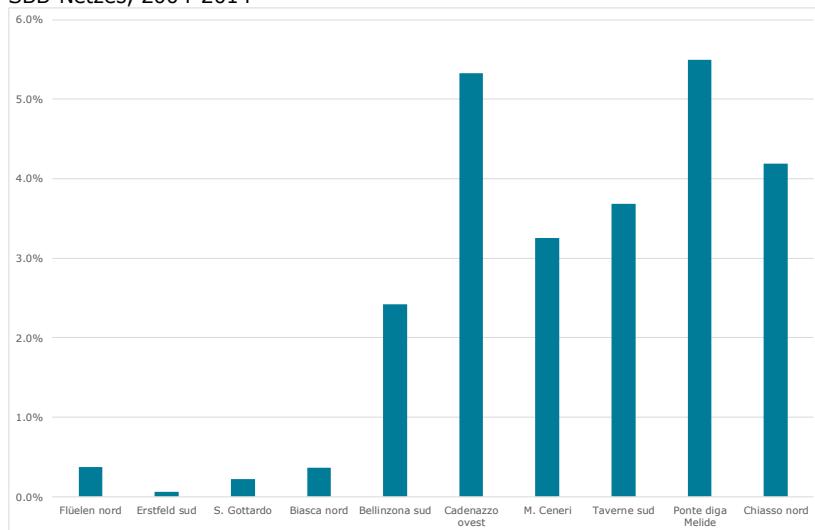
Tabelle 22: Anzahl Passagiere auf ausgewählten Abschnitten des SBB-Netzes, 2004-2014

Sezioni della rete ferroviaria	Trafico feriale medio		Variazione		
	2004	2014	Absoluta	in %	in % annuo
Flüelen nord	10'234	10'618	384	3.8%	0.4%
Erstfeld sud	8'440	8'493	53	0.6%	0.1%
S. Gottardo	7'866	8'042	176	2.2%	0.2%
Biasca nord	7'948	8'241	293	3.7%	0.4%
Bellinzona sud	12'342	15'673	3'331	27.0%	2.4%
Cadenazzo ovest	4'508	7'578	3'070	68.1%	5.3%
M. Ceneri	9'052	12'472	3'420	37.8%	3.3%
Taverne sud	9'184	13'193	4'009	43.7%	3.7%
Ponte diga Melide	7'348	12'543	5'195	70.7%	5.5%
Chiasso nord	5'120	7'718	2'598	50.8%	4.2%

Quelle: SBB, HOP-Erhebungen.

In den letzten elf Jahren hat die Bahnnutzung allgemein zugenommen (s. Abbildung 14). Der Süden des Tessins zwischen Bellinzona und Locarno verzeichnete mit 4%-6% eine starke jährliche Zunahme, die Region zwischen Bellinzona und Lugano eine durchschnittliche jährliche Zuwachsrate von 2%-4% und der Norden des Tessins sowie der Kanton Uri eine schwache von unter 1%. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Zunahme vor allem auf den starken Anstieg der Passagierverkehrsflüsse innerhalb der Città Ticino zurückzuführen ist.

Abbildung 14: Durchschnittliche jährliche Veränderung der Anzahl Passagiere auf ausgewählten Abschnitten des SBB-Netzes, 2004-2014



Quelle: SBB, HOP-Erhebungen.

<sup>14</sup> Zu Vergleichszwecken wurden absichtlich die Daten von 2014 statt 2015 verwendet, um den Effekt der Expo 2015 in Mailand auszuklämmern. Gegenüber dem Bezugsjahr 2015 haben sich die jährlichen Zuwachsrate in der Gotthardregion verdoppelt. Südlich von Bellinzona blieb die Auswirkung jedoch gering.

### 3.5 Fahrzeiten

Die Anlage 1 enthält die Fahrtzeiten für ausgewählte Verbindungen mit dem ÖV und dem MIV (Auto). Die Daten werden hauptsächlich zur Feststellung der Veränderungen gegenüber der heutigen Situation im Rahmen des Projekts MGA-B dienen. Es handelt sich um Indikatoren, die im Grundlagenbericht als "Ulteriori indicatori per capire cosa succede" (Weitere Indikatoren zur Erklärung der Entwicklungen) definiert wurden. Ein kurzer Vergleich zwischen den Fahrtzeiten des ÖV und des MIV ist trotzdem interessant.

Die Tabelle 23 beschreibt den Unterschied zwischen der Fahrtzeit mit dem ÖV und mit dem MIV für einige Ortschaften. Negative Zahlen bedeuten, dass der ÖV schneller ist als der MIV, positive Zahlen bedeuten das Gegenteil. Verbindungen, für die der ÖV über 15 Minuten langsamer ist als der MIV, werden rot dargestellt; diejenigen, für die der ÖV mindestens 10 Minuten schneller ist, grün.

Wie erwartet zeigt die Tabelle, dass der ÖV in den meisten Fällen langsamer ist als der MIV, obwohl die Fahrtzeiten von Bahnhof zu Bahnhof, d.h. als für den ÖV vorteilhafte Mobilitätsform, gemessen wurden. Der ÖV ist für die Verbindungen ab/nach Varese besonders ungünstig. Diese Situation wird sich mit der Inbetriebnahme der Bahnlinie Mendrisio-Varese ändern. Auch für Fahrten ab/nach Altdorf, Göschenen und Airolo ist der ÖV häufig langsamer als das Auto.

Für Reisen entlang bestimmter Achsen des TILO kann der ÖV den Wettbewerb mit dem MIV aufnehmen (Biasca-Bellinzona, Bellinzona-Locarno, Biasca-Locarno). Gleiches gilt für die Verbindungen Altdorf-Luzern in der Zentralschweiz.

Tabelle 23: Unterschied zwischen der Fahrtzeit im ÖV und im MIV für ausgewählte Ortschaften

	Da															
A	Altdorf	Göschenen	Airolo	Biasca	Bellinzona	Giubiasco	Cadenazzo	Locarno	Rivera	Lugano	Mendrisio	Chiasso	Varese	Zürich	Luzern	Milano Centrale
Altdorf	10	10	-27	26	31	32	47	59	67	68	69	132	96	-13	72	
Göschenen	17	-9	-12	4	9	10	10	10	22	18	25	27	76	16	50	
Airolo	15	-9	-10	10	9	-10	15	10	22	18	23	23	83	29	56	
Biasca	43	8	12	-11	-4	-4	-5	-10	15	3	17	10	61	29	20	
Bellinzona	34	9	13	-8	-5	-3	-7	-4	-2	-6	3	9	53	11	0	
Giubiasco	38	16	19	-5	-5	-7	-8	-8	-1	-1	6	8	43	15	6	
Cadenazzo	39	16	20	-3	-7	-6	-3	-13	9	17	27	64	50	16	28	
Locarno	54	10	14	-8	-10	-7	-3	-14	11	18	20	68	26	17	29	
Rivera	53	30	25	3	-5	-2	9	13	1	13	15	49	36	47	24	
Lugano	52	22	25	4	-9	0	10	8	-2	-4	-2	41	19	9	-4	
Mendrisio	64	33	37	15	7	0	19	17	1	-2	-3	29	42	33	11	
Chiasso	55	42	42	14	1	12	8	8	2	-2	-2	48	28	35	13	
Varese	131	117	77	62	40	35	45	50	30	25	16	24	148	139	13	
Zürich	20	26	1	36	7	12	20	18	27	16	25	20	82		24	
Luzern	-10	21	40	31	0	7	16	13	42	10	18	13	77		17	
Milano Centrale	83	47	50	16	3	20	36	33	15	1	7	-6	45	30	21	

Quelle: eigene Berechnungen

### 3.6 Zusammenfassung der Situation

Der alpenquerende Personenverkehr (Anzahl Passagiere) erfolgt zu etwa 85% auf der Strasse und zu etwa 15% auf der Schiene und konzentriert sich auf den Gotthard-Pass, der im Jahr 2015 45% der Passagiere (Schiene + Strasse) und 43% der Strassenfahrzeuge im Transitverkehr absorbierte. Im Binnenverkehr und im Ziel-/Quellverkehr übernahm die Schiene einen Anteil von grössenordnungsmässig 15% - 20%, während der Transitverkehr – ein Viertel des Gesamtverkehrs – praktisch ausschliesslich auf der Strasse stattfindet. Am Gotthard liegt der Schienentransportanteil mit 18% aller Fahrten leicht über dem Mittelwert des gesamten Alpenbogens.

Die Reisenden sind vor allem zu Freizeitzwecken unterwegs; darauf entfallen 78% der Reisen im gesamten Schweizer Alpenbogen und 84% am Gotthard.

In den letzten 14 Jahren (2001-2015) hat der alpenquerende Personenverkehr um 12% abgenommen. Die Strasse verzeichnet einen etwas deutlicheren Rückgang als die Schiene. Rückläufig sind insbesondere die Fahrten innerhalb der Schweiz bzw. Tagesreisen und Fahrten mit nur einer Übernachtung zu Freizeitzwecken. Dagegen war eine deutliche Zunahme der Pendlerbewegungen festzustellen. Infolge der rückläufigen Passagierzahlen hat auch der Strassenverkehr abgenommen (-14%).

Der Modal-Split zwischen Strasse und Schiene hat sich im gesamten Schweizer Alpenbogen zwischen 2001 und 2015 nicht wesentlich verändert.

Die Situation und die Entwicklung am Monte Ceneri und in der Magadinoebene unterscheiden sich von den Beobachtungen an den Alpenübergängen. Hier ist das Gesamtverkehrsaufkommen – Strasse und Schiene – im letzten Jahrzehnt gewachsen. Dabei ist der Schienenverkehr stärker angestiegen als der Strassenverkehr, sodass sich der Modal-Split leicht zugunsten der Schiene verändert hat. Auf diesen Abschnitten liegt der Anteil des Bahnverkehrs (10-13%) gegenwärtig unter den Messungen an den Alpenübergängen und besonders unter jenem am Gotthard (18%).

## 4 Umwelt

### 4.1 Lärm

#### 4.1.1 Straßenlärm

Als prioritäre Indikatoren wurden die an den Autobahnachsen A2 und A13 gemessene Lärmbelastung (Indikator Nr. 19) sowie die entlang der Autobahnachse errechneten Lärmemissionen ausgewählt (Indikator Nr. 20, in Erwartung der Veröffentlichung der Ergebnisse der GIS-Lärmdataenbank sonBASE des BAFU).

Einflussfaktoren für Lärmemissionen sind: Verkehrsvolumen, Fahrzeugkategorie, Tempo, Reifentypus und Fahrbahn.

Die Lärmbelastung im Jahr 2015 und die an vier Stationen (Reiden LU, Moleno TI und Camignolo TI in der Nähe der A2-Achse; Rothenbrunnen GR in der Nähe der A13-Achse) seit 2004 gemessene Entwicklung werden in Tabelle 24 und Tabelle 25 beschrieben.

Tabelle 24: Leq-Dauerschallpegel aus dem Gesamtverkehr, tagsüber (6-22 Uhr) – Autobahnen A2 und A13 – Jahresschnittschnitt in dB (A)

Anno	A2 Reiden LU	A13 Rothenbrunnen GR	A2 Moleno TI	A2 Camignolo TI
2004	88.8	84.1	86.7	89.1
2005	88.2	83.8	84.5	89.0
2006	88.7	83.8	85.7	89.0
2007	88.9	84.0	86.0	89.1
2008	89.1	84.0	86.2	89.2
2009	89.3	84.6	86.6	89.8
2010	89.4	84.6	86.7	89.6
2011	89.1	84.5	85.9	90.3
2012	89.0	84.1	86.3	90.2
2013	88.7	#N/D	84.9	87.6
2014	88.5	80.1	85.0	85.4
2015	89.0	80.1	85.0	85.6

Quelle: MFM-U, Bundesamt für Umwelt, 2016

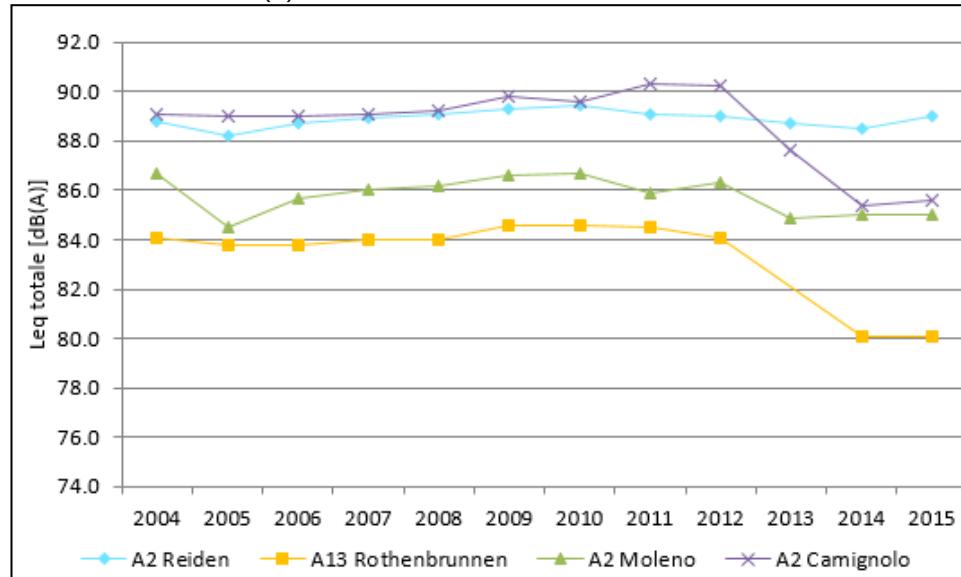
Tabelle 25: Leq-Dauerschallpegel aus dem gesamten Verkehr, tagsüber (6-22 Uhr) – Autobahnen A2 und A13 – Jahresdurchschnitt in dB (A)

Anno	A2 Reiden LU	A13 Rothenbrunnen GR	A2 Moleno TI	A2 Camignolo TI
2004	84.1	74.0	81.4	82.3
2005	83.6	74.4	79.2	82.1
2006	84.0	75.0	81.3	82.0
2007	84.3	74.7	81.3	82.0
2008	84.4	75.0	81.2	82.2
2009	84.7	75.6	81.1	82.2
2010	84.7	75.8	81.3	82.0
2011	84.4	76.1	80.9	82.2
2012	84.2	75.3	80.6	82.5
2013	83.5	#N/D	79.2	81.9
2014	83.5	74.0	79.2	80.3
2015	83.8	74.1	79.0	80.1

Quelle: MFM-U, Bundesamt für Umwelt, 2016

Wie Abbildung 15 zeigt, ist die Lärmbelastung aus dem Gesamtverkehr (schwere Güterfahrzeuge SGF und andere Fahrzeuge) an den Messstationen von Reiden (LU, A2) und Moleno (TI, A2) im Zeitraum 2004-2015 praktisch unverändert geblieben. Die Veränderungen sind nur geringfügig (+/- 1 dB(A)).

Abbildung 15: Leq-Dauerschallpegel aus dem Gesamtverkehr, tagsüber (6-22 Uhr) – Autobahnen A2 und A13 – Jahresdurchschnitt in dB (A)

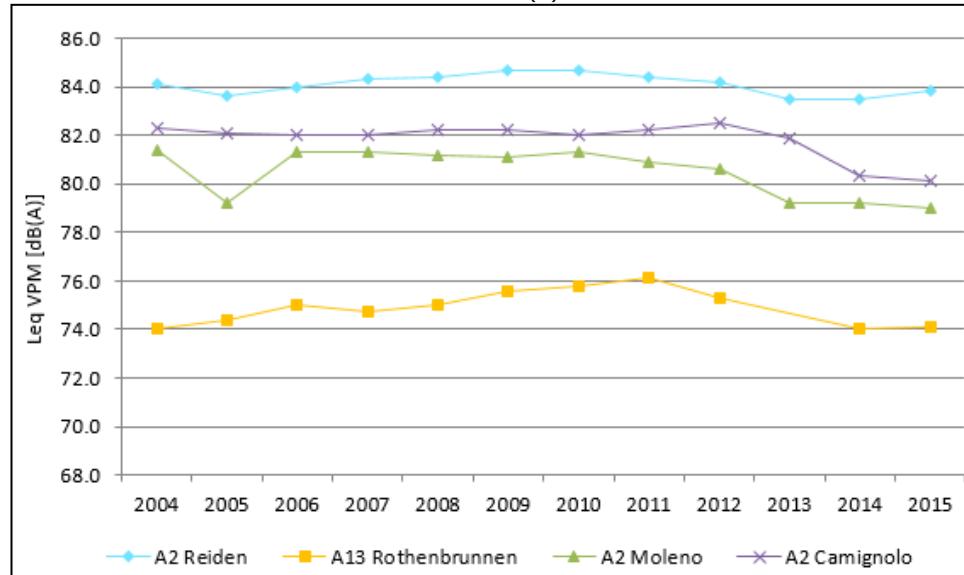


An den Messstationen Rothenbrunnen (GR, A13) und Camignolo (TI, A2) blieb die Lärmbelastung aus dem Gesamtverkehr im Zeitraum 2004-2012 stabil und nahm in den Jahren 2013-2015 merklich ab (-4 dB(A)). Die Abschwächung ist auf die Sanierung des

Strassenbelags in Rothenbrunnen zwischen April und August 2013 (keine Lärmanalyse zwischen Juni 2012 und März 2014) sowie in Camignolo zwischen Mai und August 2013 (keine Lärmanalyse im Juni und Juli 2013) zurückzuführen.

Die Analyse der Entwicklung der nur durch SGF (d.h. Gütertransportfahrzeuge von über 3,5 t ohne Berücksichtigung der anderen Fahrzeuge) verursachten Lärmelastung in Abbildung 16 zeigt für die A2 einen im Wesentlichen ähnlichen Verlauf wie für jene aus dem Gesamtverkehr. Für die A13 wurde im Zeitraum 2004-2011 an der Messstation von Rothenbrunnen ein Lärmanstieg festgestellt (+2 dB(A)): Dies erklärt sich daraus, dass auf dieser Achse eine Zunahme der schweren Güterfahrzeuge gemessen wurde (vor allem Sattelmotorfahrzeuge, die ca. 3 dB(A) mehr Lärm erzeugen als ein Lastwagen) (Quellen: BAFU, MFM-U, 2014 und BAV, Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz, 2015). Im Zeitraum 2013-2015 wird die Zunahme durch die Auswirkung der erwähnten Straßenbelagsanierung ausgeglichen.

Abbildung 16: Leq-Dauerschallpegel aus dem Verkehr der schweren Güterfahrzeuge SGF, tagsüber (6-22 Uhr) – Autobahnen A2 und A13 – Jahresdurchschnitt in dB(A)



Das Verhältnis der Immissionen zu den gesetzlichen Grenzwerten wird nach der Veröffentlichung der Daten anhand von Indikator Nr. 20 ausgewertet.

#### 4.1.2 Eisenbahnlärm

Als prioritäre Indikatoren wurden die an der Gotthard-Linie in Steinen (SZ) gemessene Lärmelastung am Tag und in der Nacht (Indikator Nr. 21) sowie die entlang der Eisenbahnlinie errechneten Lärmimmissionen (Indikator Nr. 22, in Erwartung der Veröffentlichung der Ergebnisse von sonBASE) ausgewählt.

Die Lärmemissionen hängen von Faktoren wie Qualität des Rollmaterials, Tempo und Verkehrsvolumen sowie Qualität des Oberbaus ab.

Die Situation der Lärmbelastung im Jahr 2015 (Beurteilungspegel Lr und Jahresdurchschnitt) und die an der Station Steinen SZ in der Nähe der Gotthard-Linie gemessene Entwicklung ab 2003 werden in Tabelle 26 beschrieben.

Tabelle 26: Beurteilungspegel Lr, tags- und nachtsüber [dB(A)] und entsprechende Anzahl Züge – Gotthard-Linie – Messstation Steinen (SZ)

Anno	Lr,e diurno [dB(A)]	N. treni diurno	di cui treni merci diurno	Lr,e notturno [dB(A)]	N. treni notturno	di cui treni merci notturno
2003	77.9	55715	19618	77.0	20633	15819
2004	77.9	63662	21281	77.2	22115	16442
2005	77.0	56824	19591	77.1	21731	16365
2006	77.0	55139	18709	76.6	20046	15105
2007	76.5	57628	19272	76.2	20586	15839
2008	76.5	64609	20200	75.6	19822	14802
2009	74.8	63210	14044	73.6	18495	11509
2010	74.9	66313	15919	74.1	19431	13491
2011	75.1	67895	15831	74.4	19676	13124
2012	75.0	67085	15908	73.3	18701	11621
2013	75.4	71025	17512	73.8	20032	12970
2014	74.9	72684	18531	73.3	20968	13504
2015	73.9	67106	17581	72.6	20169	13064

Quelle: Bundesamt für Verkehr, Monitoring Eisenbahnlärm, 2016

Der Beurteilungspegel 2015 von 73,9 dB(A) am Tag und 72,6 dB(A) in der Nacht liegt deutlich unter dem gesetzten Pegel im Emissionsplan 2015 des Bundesrats.

Der Beitrag des Güterverkehrs zum Gesamtlärmpegel übersteigt seinen Anteil am Gesamtverkehr. Besonders in der Nacht ist der Güterverkehr für 90% der Gesamtemissionen verantwortlich (Quelle: BAV, Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz, 2015).

Abbildung 17: Verlauf des Gesamtlärms am Tag und in der Nacht – Gotthard-Linie – Messstation Steinen (SZ)

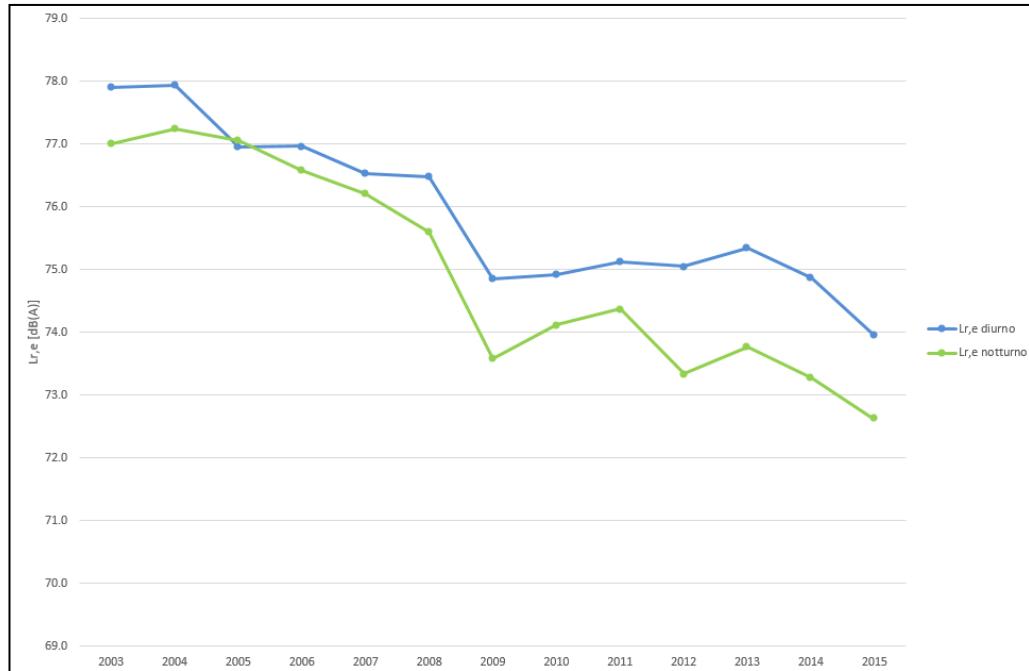
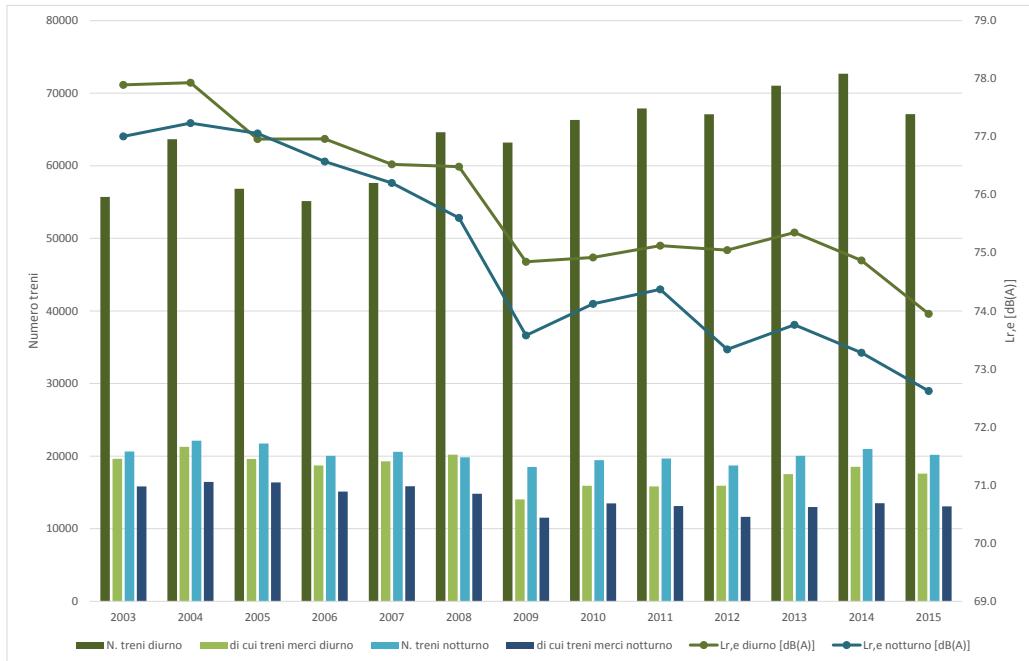


Abbildung 18: Verlauf des Gesamtlärms und jährliche Anzahl Züge – Gotthard-Linie – Messstation Steinen (SZ)



Die Entwicklung in den letzten 12 Jahren zeigt, dass die Anzahl Züge am Tag zugenommen hat und in der Nacht stabil geblieben ist. Trotzdem sinken die Lärmpegel tags- und nachtsüber weiterhin konstant ab. Diese positive Entwicklung ist auf die Verwendung von geräuscharmem Rollmaterial vor allem im Passagierverkehr zurückzuführen, wo der Anteil der lärmigen Züge deutlich zurückgegangen ist (siehe dazu Indikator Nr. 105 in Kap. 4.4.2).

#### **4.1.3 Lärmimmissionen**

Dieses Kapitel wird Ende 2017, sobald Daten zu den Lärmimmissionen vorliegen, zum Bericht hinzugefügt.

## 4.2 Luftbelastung

### 4.2.1 Emissionen an den Autobahnachsen

Der für die Luftemissionen entlang der Alpenkorridore ausgewählte Indikator bezieht sich auf die errechneten durchschnittlichen Emissionen von Stickoxiden NO<sub>x</sub> (d.h. der Summe von NO und NO<sub>2</sub>), die durch den Autobahnverkehr verursacht werden (Indikator Nr. 26).

Die Emissionen werden gestützt auf die jährliche Fahrleistung und auf die Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeugkategorien für die Abschnitte Bellinzona-Bonaduz GR (A13) und Bellinzona-Altdorf (A2) errechnet. Die Fahrleistung wird auf der Basis der Fahrzeugzählungen an 12 automatischen Stationen errechnet. Die Situation im Jahr 2014 und die Entwicklung vorher (ab 2004 verfügbar) werden in den folgenden Tabellen dargestellt.

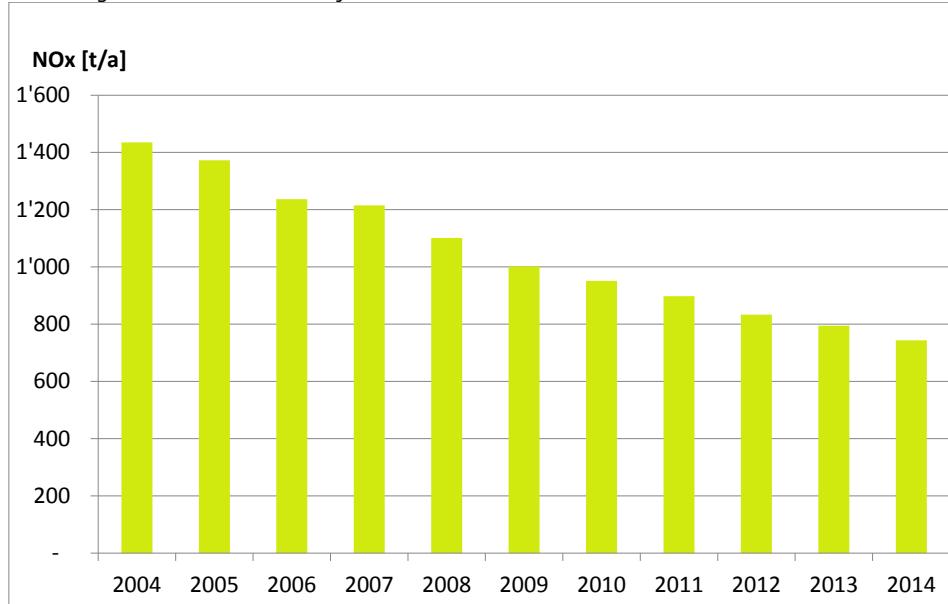
Tabelle 27: Durchschnittliche jährliche NO<sub>x</sub>-Gesamtemissionen und Unterscheidung zwischen Emissionen der schweren Güterfahrzeuge und der übrigen Fahrzeuge – Autobahnabschnitte A2 und A13.

Anno	NO <sub>x</sub> totale [t/a]	di cui VMP [t/a]	di cui restanti veicoli [t/a]
2004	1'435	757	678
2005	1'373	734	639
2006	1'237	670	567
2007	1'215	631	584
2008	1'101	553	548
2009	1'002	455	547
2010	951	420	531
2011	898	373	525
2012	833	324	509
2013	795	284	511
2014	744	243	501

Quelle: MFM-U, Bundesamt für Umwelt, 2016

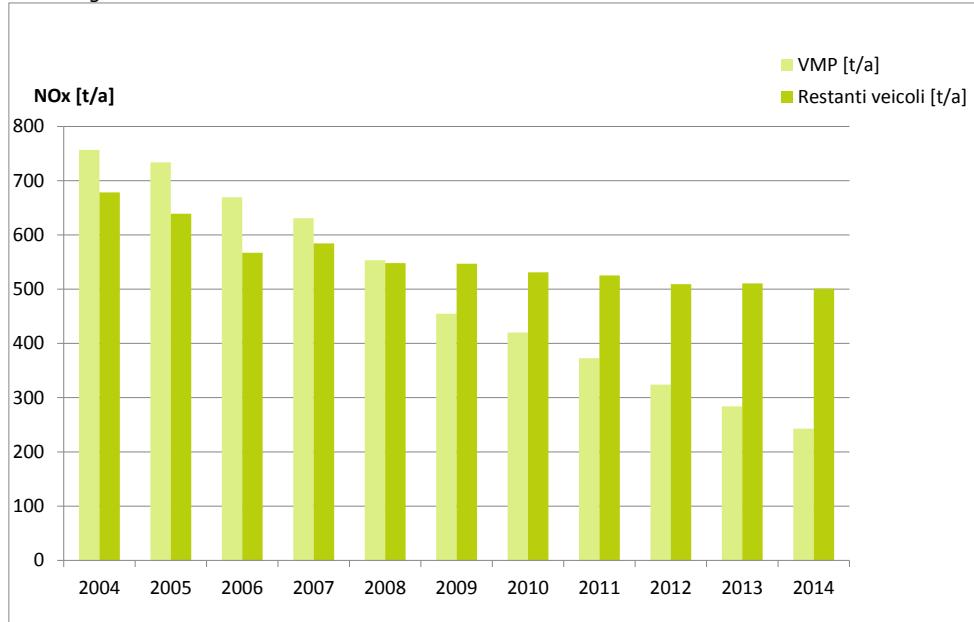
2014 betrug die durchschnittliche jährliche Emission etwa 750 t NO<sub>x</sub>. Die vorherige Entwicklung ist bemerkenswert: Von 2004-2014 gingen die Emissionen drastisch und konstant zurück (-50% in 10 Jahren), Abbildung 13.

Abbildung 19: Durchschnittliche jährliche NO<sub>x</sub>-Emission – Autobahnabschnitte A2 und A13



Die schweren Güterfahrzeuge SGF (die allein 1/3 der Gesamtemissionen verursachen) sind weitgehend für die Abnahme der Emissionen verantwortlich (-66% in 10 Jahren), die dem technischen Fortschritt der Motoren und der Verschärfung der Abgasgrenzwerte zuzuschreiben ist (siehe dazu Indikator Nr. 104 in Kap. 4.4.1). Die Emissionen der übrigen Fahrzeuge nehmen in etwas geringerem Umfang ebenfalls ab: Im Berichtszeitraum war der technische Fortschritt geringer (bzw. bereits weitgehend vor 2004 eingetreten) und die Auswirkung des technischen Fortschritts bei den Motoren wurde teilweise durch den höheren Anteil an Dieselfahrzeugen aufgehoben, die direkte NO<sub>2</sub>-Emissionen und damit höhere NO<sub>x</sub>-Emissionen verursachen als Benzinfahrzeuge (vgl. Indikator Nr. 104)

Abbildung 20: Durchschnittliche jährliche NO<sub>x</sub>-Emissionen der schweren Güterfahrzeuge und der übrigen Fahrzeuge – Autobahnabschnitte A2 und A13



#### 4.2.2 Immissionen in der Nähe der Autobahnachsen

Der zur Beschreibung der Luftqualität entlang der Alpenkorridore ausgewählte prioritäre Indikator bezieht sich auf die durchschnittlichen jährlichen Immissionen von Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> (Indikator Nr. 24).

Die NO<sub>2</sub>-Immissionen werden neben den Emissionen auch vom Vorhandensein weiterer Schadstoffe und von der Wetterlage beeinflusst, da die NO<sub>2</sub>-Konzentrationen durch komplexe fotochemische Reaktionen bestimmt werden, d.h. von Faktoren wie Sonneneinstrahlung und Temperatur abhängen.

Die Situation (2015) und die (ab 2003 verfügbare) Entwicklung der NO<sub>2</sub>-Immissionen in der Nähe der Autobahnachsen werden in Tabelle 28 präsentiert. Dort werden die an acht Stationen in der Nähe der A2 (Reiden LU, Erstfeld UR, Bodio TI, Moleno TI, Camignolo TI, Bioggio TI, Mendrisio TI und Chiasso TI) und an einer Station in der Nähe der A13 (Rothenbrunnen GR) gemessenen jährlichen Mittelwerte der NO<sub>2</sub>-Konzentration angegeben.

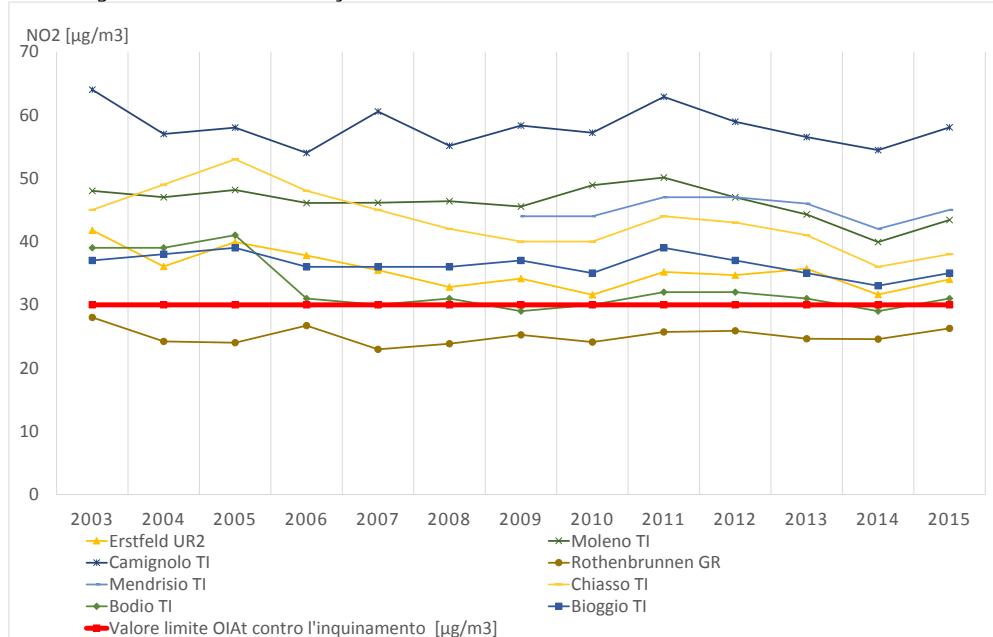
Tabelle 28: Durchschnittliche jährliche NO<sub>2</sub>-Gesamtimmisionen – Autobahnabschnitte A2 und A13

Anno	Reiden LU	Erstfeld UR <sup>2</sup>	Moleno TI	Camignolo TI	Rothenbrunnen GR	Mendrisio TI	Chiasso TI	Bodio TI	Bioggio TI
2003	35	42	48	(64)	28		45	39	37
2004	33	36	47	57	24		49	39	38
2005	33	40	48	58	24		53	41	39
2006	34	38	46	54	27		48	31	36
2007	32	(35)	46	(61)	23		45	30	36
2008	34	33	(46)	55	24		42	31	36
2009	34	34	46	58	25	44	40	29	37
2010	34	32	49	57	24	44	40	30	35
2011	33	35	50	63	26	47	44	32	39
2012	32	35	47	59	26	47	43	32	37
2013	32	36	44	57	25	46	41	31	35
2014	30	32	40	54	25	42	36	29	33
2015	33	34	43	58	26	45	38	31	35

Quelle: Bundesamt für Umwelt und Kanton Tessin, SPAAS, 2016

Die in der LRV festgelegten Grenzwerte für Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> (30 µg/m<sup>3</sup> im Jahressdurchschnitt) werden nur an der Station entlang der A13 eingehalten. Gegenwärtig werden die Grenzwerte sonst an allen Stationen entlang der A2 und insbesondere im Süden (Moleno, Camignolo, Mendrisio und Chiasso) mit ungünstigen klimatischen Faktoren überschritten. Nahe bei stark befahrenen Strassenachsen wie z.B. der A2 werden die gesetzlichen Grenzwerte heute also überschritten.

Abbildung 21: Durchschnittliche jährliche NO<sub>2</sub>-Immission – Autobahnabschnitte A2 und A13



Die durchschnittliche jährliche Konzentration entwickelt sich im Wesentlichen stabil; gewisse Veränderungen sind auf die Wetterverhältnisse im jeweiligen Jahr zurückzuführen (so hat z.B. im Jahr 2015 die Konzentration im Vergleich zu 2014 an allen Messstationen zugenommen: Das Jahr 2015 war durch einen Hitzesommer geprägt, während im Sommer

2014 die Sonneneinstrahlung sehr gering war<sup>15)</sup>). Dass keine eindeutige Tendenz nach unten vorliegt, ist angesichts der oben beschriebenen Erfolge bei der Eindämmung der NO<sub>x</sub>-Emissionen in den letzten zehn Jahren zwar enttäuschend, aber die Atmosphärenchemie reagiert leider nicht linear auf die Reduzierung der NO<sub>x</sub>-Emissionen. Zudem fallen für die Luftqualität neben den – wichtigen – Verkehrsemissionen noch andere Faktoren ins Gewicht.

#### 4.3 Treibhausgasemissionen

Der für die Treibhausgasemissionen des Eisenbahnverkehrs ausgewählte Indikator (Indikator Nr. 31) bezieht sich auf die in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten (Kohlendioxid) ausgedrückten durchschnittlichen jährlichen errechneten Emissionen des Verkehrs entlang der Gotthard-Linie. Bedauerlicherweise liegen nur dürftige Daten vor.

Die Emissionen 2015 wurden gestützt auf den Nettoenergieverbrauch eines ICN-Zugs (Rabe 500) für den Passagiernationalen und eines Traxx-Zugs (Re 482/484, 185/186/187 BR) für den Gütertransport auf der Gotthard-Bergstrecke auf dem Abschnitt zwischen Arth-Goldau und Bellinzona errechnet (durchschnittlicher Verbrauchswert auf dem Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Abschnitt). Die Verbrauchsdaten stammen aus dem Bericht der SBB "100 Tage Betrieb im Gotthard-Basistunnel" aus dem Jahr 2017. Informationen zur Entwicklung dieses Parameters vor 2015 liegen nicht vor.

Unter der (vereinfachten) Annahme, dass es nur diese beiden Zugtypen gibt und dass die Anzahl Züge (Passagier- und Güterzüge), die 2015 auf der Gotthard-Linie verkehrten, bekannt ist, wird zuerst eine (zwangsläufig annähernde) Berechnung des Energieverbrauchs (Traktionsstrom) auf dem fraglichen Abschnitt vorgenommen. Mit dem bekannten spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionswert – Äquivalent pro GWh des in der Schweiz für die SBB produzierten Traktionsstroms (16,7 Hz), d.h. 5'502 tCO<sub>2</sub>eq/GWh (Quelle: SBB, Energiemanagement Traktion) – wurden die emittierten Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente berechnet.

---

<sup>15</sup> Quelle: Meteoschweiz, Klimabulletins der Jahre 2015 und 2016.

Tabelle 29: Daten zur Berechnung der emittierten Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr 2015 auf der Gotthard-Linie (Bergstrecke zwischen Arth-Goldau und Bellinzona)

		<b>Trasporto passeggeri -</b> Treno ICN (Rabe 500)	<b>Trasporto merci -</b> Treno Traxx (Re482/484,185/186 /187 BR)
Consumo energetico netto*	[kWh/treno]	1'111	3'731
Numero treni 2015 linea 600**		29'932	31'576
Consumo tot	[kWh]	33'254'452	117'810'056
Consumo tot	[GWh]	33.3	117.8
CO <sub>2</sub> prodotta [t CO <sub>2</sub> eq/GWh]			
5.502			
<b>tonnellate CO<sub>2</sub>eq emessa</b>			
<b>2015</b>	<b>[t]</b>	<b>183.0</b>	<b>648.2</b>

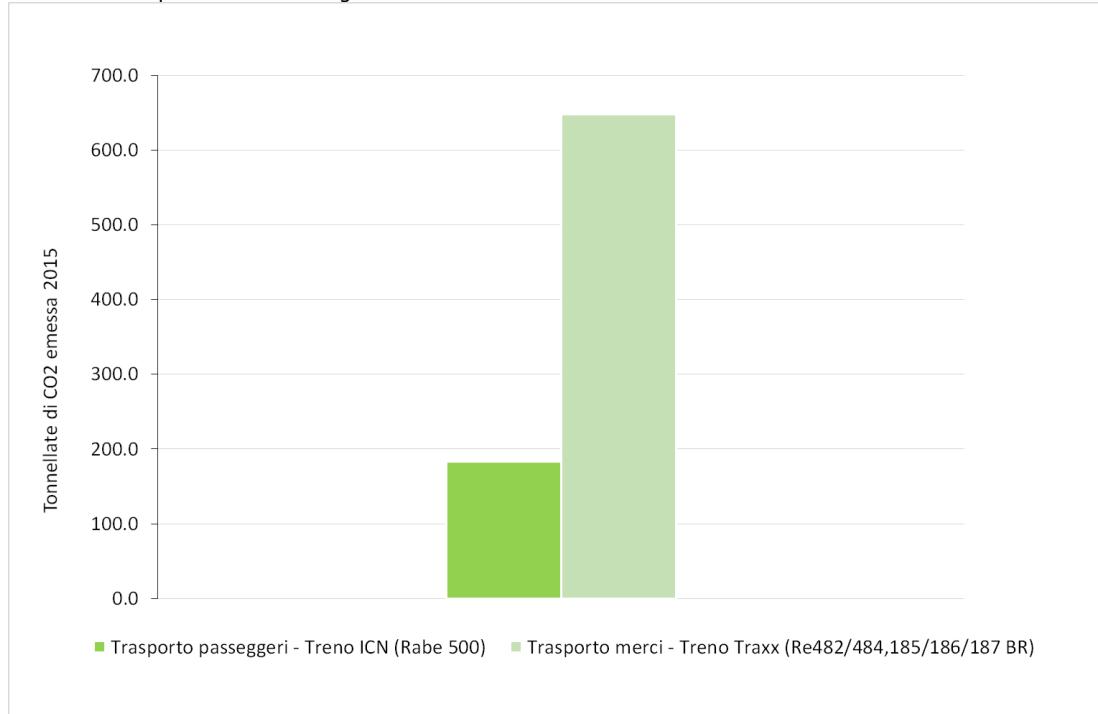
\*consumo netto= energia consumata - energia recuperata, Fonte : Auswertung und Beurteilung 100 Tage Betrieb im Gotthard-Basistunnel

\*\* Fonte FFS

Die emittierte Gesamtmenge an CO<sub>2</sub>-Äquivalenten beträgt 2015 auf der Bergstrecke zwischen Arth-Goldau und Bellinzona rund 830 t.

Die Emissionen aus dem Gütertransport machen über 3/4 des Totals aus. Der Unterschied ist auf das Gewicht der Güterzüge zurückzuführen, die deutlich mehr Energie verbrauchen als die Passagierzüge.

Abbildung 22: 2015 auf der Gotthard-Linie (Bergstrecke zwischen Arth-Goldau und Bellinzona) emittierte Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente – Passagier- und Güterverkehr



Quelle: eigene Aufbereitung

Für den Autobahnverkehr werden wie für die NO<sub>x</sub>-Emissionen die emittierten CO<sub>2</sub>-Äquivalente (Indikator Nr. 32) gestützt auf die jährlichen Fahrleistungen und auf die Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeugkategorien für die Abschnitte Bellinzona-Bonaduz GR (A13) und Bellinzona-Altdorf (A2) errechnet. Die Fahrleitung wird gestützt auf die Fahrzeugzählungen an 12 automatischen Stationen errechnet. Die Situation 2014 und die Entwicklung zuvor (ab 2004 verfügbar) wird in Tabelle 30 unten dargestellt.

Tabelle 30: Durchschnittliche jährliche CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen und Unterscheidung zwischen Emissionen der schweren Güterfahrzeuge und der übrigen Fahrzeuge – Autobahnabschnitte A2 und A13.

Anno	CO <sub>2</sub> totale [t/a]	di cui VMP [t/a]	di cui Restanti veicoli [t/a]
<b>2004</b>	301'352	80'926	220'427
<b>2005</b>	297'529	81'735	215'793
<b>2006</b>	285'480	79'990	205'490
<b>2007</b>	296'592	83'746	212'846
<b>2008</b>	292'552	85'803	206'750
<b>2009</b>	297'262	82'693	214'570
<b>2010</b>	300'171	87'123	213'049
<b>2011</b>	300'694	86'693	214'001
<b>2012</b>	292'230	83'200	209'029
<b>2013</b>	290'450	79'788	210'662
<b>2014</b>	285'102	78'025	207'077

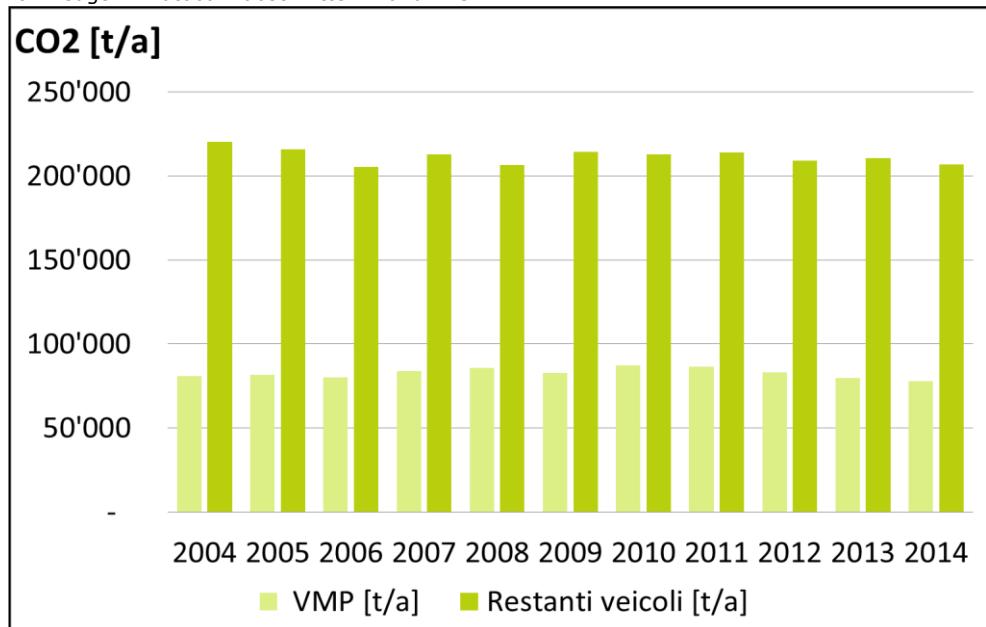
Quelle: MFM-U, Bundesamt für Umwelt, 2016

Die durchschnittliche jährliche Emission von ungefähr 300'000 t CO<sub>2</sub>-Äquivalenten bleibt im Zeitraum 2004-2011 im Wesentlichen konstant, und zwar sowohl für die SGF (die allein 1/3 der Gesamtemissionen verursachen) als auch für die übrigen Fahrzeuge. Im Zeitraum 2011-2014 ist ein leichter Rückgang – 5% in drei Jahren – festzustellen, der hauptsächlich auf die SGF zurückgeht (-10%). Dies erklärt sich aus entgegengesetzten Phänomenen: Die CO<sub>2</sub>-Emission ist proportional zum Kraftstoffverbrauch, aber die Auswirkung der sparsameren Motoren wird teilweise durch die höhere Fahrleistung und die Gütertransportmenge aufgehoben.

Abbildung 23: Durchschnittliche jährliche CO<sub>2</sub>-Emission – Autobahnabschnitte A2 und A13



Abbildung 24: Durchschnittliche jährliche CO<sub>2</sub>-Emission und Unterscheidung zwischen Güterverkehr und übrigen Fahrzeugen - Autobahnabschnitte A2 und A13



## 4.4 Technologische Entwicklungen

### 4.4.1 Emissionsfaktor für NO<sub>x</sub>

Zur Bewertung und Erklärung der Luftqualitätsentwicklung in den Alpenkorridoren wurde der spezifische Emissionsfaktor für Stickoxide NO<sub>x</sub> (d.h. die Summe von NO und NO<sub>2</sub>) pro Fahrzeugkategorie und pro Kilometer ausgewählt (Indikator Nr. 104). Der Indikator bildet die Grundlage des Indikators 26 (durchschnittliche jährliche NO<sub>x</sub>-Emissionen). Er steht für die spezifischen Emissionsfaktoren für schwere Güterfahrzeuge SGF (Dieselkraftstoff) und Leichtfahrzeuge (Diesel und Benzin).

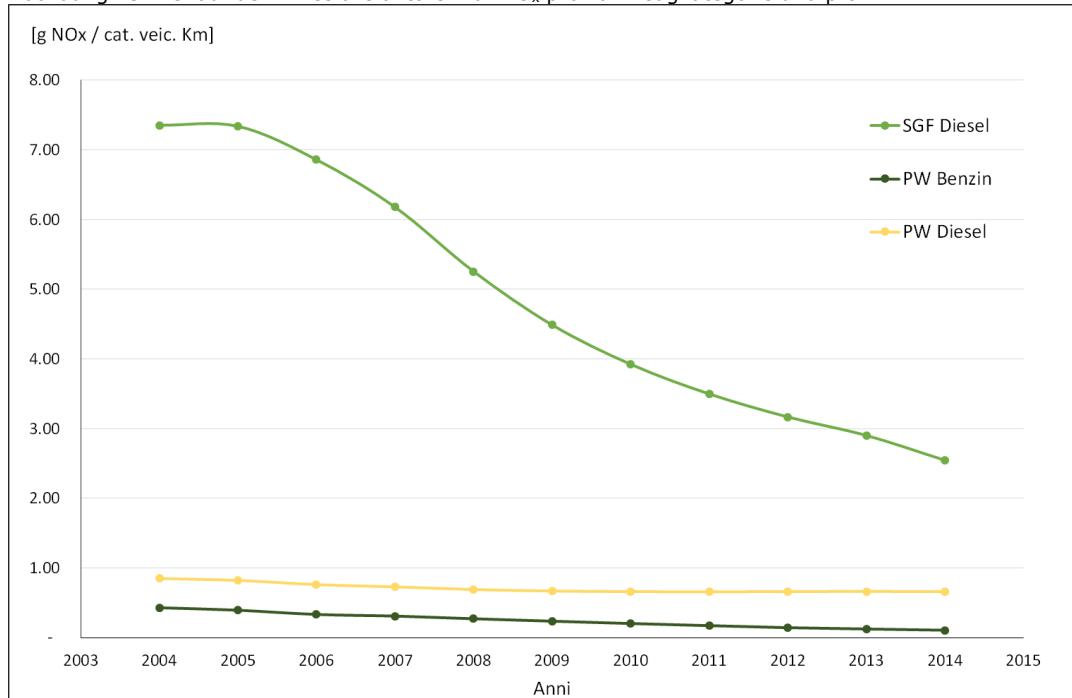
Da bei der Kraftstoffverbrennung im Motor Stickstoff N<sub>2</sub> präsent ist (Luft), sind die produzierten NO<sub>x</sub>-Mengen direkt proportional zum spezifischen Kraftstoffverbrauch. Der spezifische Verbrauch ist derjenige Faktor, der die Reduzierung der Emissionen am meisten beeinflusst.

Tabelle 31: Spezifische Emissionsfaktoren für NO<sub>x</sub> pro Fahrzeugkategorie und pro km

		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
		[g Nox / cat. veic. Km]										
SGF Diesel	VMP Diesel	7.36	7.34	6.86	6.18	5.26	4.49	3.92	3.50	3.17	2.90	2.55
PW Benzin	VL Benzina	0.43	0.39	0.33	0.31	0.27	0.24	0.20	0.17	0.14	0.12	0.11
PW Diesel	VL Diesel	0.85	0.82	0.76	0.73	0.69	0.67	0.66	0.66	0.66	0.66	0.66

Quelle: MFM-U, Bundesamt für Umwelt, 2016

Abbildung 25: Verlauf der Emissionsfaktoren für NO<sub>x</sub> pro Fahrzeugkategorie und pro km



Quelle: MFM-U, Bundesamt für Umwelt, 2016

Ab 2004 hat der spezifische Verbrauch dank der technologischen Fortschritt der Motoren stark abgenommen und zu spürbar sinkenden NO<sub>x</sub>-Emissionen geführt.

Im Berichtszeitraum betraf die Abnahme vor allem schwere Güterfahrzeuge. Bei den Leichtfahrzeugen, deren Motoren bereits vor 2004 stark verbessert wurden, war die weitere Verbrauchsabnahme deutlich geringer. Die spezifische Emission von NO<sub>x</sub> ist bei leichten Dieselfahrzeugen höher als bei leichten Benzinfahrzeugen.

#### 4.4.2 Lärmemissionen der Eisenbahnzüge

Der Lärmexpositionspegel der bei Tempo 80 km/h normierten Zugsdurchfahrt (Transit Exposure Level TEL 80) eignet sich als Indikator für die Beurteilung der akustischen Eigenschaften des Zug- und Schienensystems. Unten werden die an der Messstation von Steinen SZ erhobenen Lärmexpositionsdaten angegeben.<sup>16</sup>

Die Grafiken lassen zwischen 2003 und 2015 deutlich sinkende Lärmemissionen für Passagier- wie für Güterzüge erkennen. Die Abnahme ist auf die Erneuerung des Rollmaterials zurückzuführen, sodass entsprechend weniger lärmige und mehr geräuscharme Züge unterwegs waren.

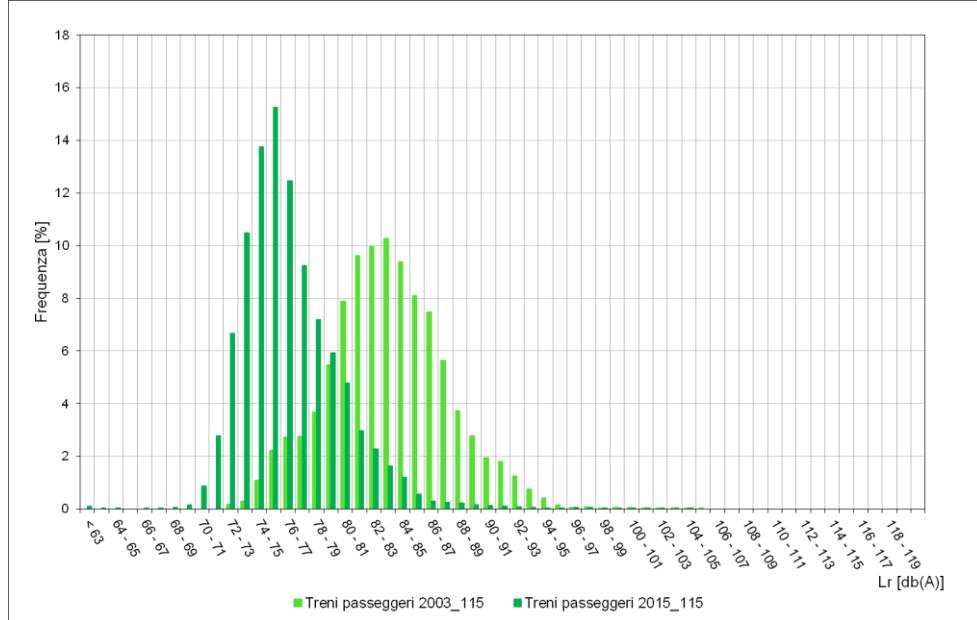
Bei den Passagierzügen hat das Verschwinden der Graugusssohlen-Bremsen zur Senkung des TEL 80 um etwa 5 dB(A) geführt.

Bei den Güterzügen, die mehr Lärm verursachen als die Passagierzüge, betrug die Abnahme durchschnittlich ca. 2 dB(A). Das Reduktionspotenzial ist noch nicht ausgeschöpft: Obwohl seit 2003 deutlich mehr lärmige Wagen durch Wagen mit niedriger Lärmemission ersetzt wurden (wie die prozentuale Verteilung in der Grafik zeigt), befindet sich noch ein signifikanter Anteil an lärmigen Wagen im Verkehr, was für die durchschnittlichen Emissionen bestimmend ist (Quelle: BAV, Monitoring Eisenbahnlärm, 2015).

---

<sup>16</sup> Die Grafiken veranschaulichen die Situation für eine Fahrtrichtung, mit analoger Situation in die andere Richtung.

Abbildung 26: Prozentuale Verteilung der Passagierzüge entsprechend dem Durchfahrtslärm (TEL 80) im Jahr 2003 und im Jahr 2015 an der Messstation Steinen (SZ) (Fahrtrichtung 115)



#### 4.5 Zusammenfassung der Situation

Zusammengefasst lässt sich die Situation der Lärmbelastung im Alpenkorridor wie folgt beschreiben:

- Der Beitrag der schweren Güterfahrzeuge SGF an die gesamten Emissionen des Autobahnverkehrs am Tag übersteigt ihren Anteil am Gesamtverkehr; dies gilt insbesondere für Sattelmotorfahrzeuge, die deutlich mehr Lärm verursachen als Lastwagen;
- die Geräuschemissionen des Autobahnverkehrs am Tag sind in den letzten 11 Jahren tendenziell stabil geblieben;
- die Massnahmen zur Sanierung des Strassenbelags zeigen spürbare Wirkungen; überall dort, wo Sanierungen durchgeführt wurden, sinken die Emissionen;
- die Emissionen des Schienenverkehrs tags- und nachtsüber entsprechen im Jahr 2015 dem vom Bundesrat festgelegten Sanierungsplan 2015;
- der Beitrag des Güterverkehrs zum Gesamtlärmpegel übersteigt besonders in der Nacht seinen Anteil am Gesamtverkehr;
- in den letzten 12 Jahren ist am Tag und in der Nacht ein deutlich sinkender Lärmpegel im Schienenverkehr festzustellen;
- diese positive Entwicklung geht auf den Einsatz von geräuscharmem Rollmaterial besonders im Passagierverkehr zurück;
- die Immissionen aus dem Strassenverkehr und aus dem Güterverkehr werden erst nach der Publikation der Ergebnisse der Lärmdatenbank sonBASE ausgewertet.

Die Situation der Luftbelastung im Alpenkorridor lässt sich wie folgt beschreiben:

- Die gesamten NO<sub>x</sub>-Emissionen des Autobahnverkehrs auf den Abschnitten der A2, Bellinzona-Altdorf, und der A13, Bellinzona-Bonaduz, belaufen sich auf ca. 750 t jährlich;
- die SGF steuern 1/3 der Gesamtemissionen bei;
- die Gesamtemissionen sind stark rückläufig: -50% in den letzten zehn Jahren;
- die SGF sind die Hauptursache für diese positive Entwicklung;
- die Entwicklung ist auf den technischen Fortschritt der Motoren und auf strengere Emissionsvorschriften zurückzuführen;
- die Luftqualität in der Nähe der Autobahnachsen ist entlang der A2 ungenügend: Die an verschiedenen Stationen gemessenen NO<sub>2</sub>-Werte übersteigen im Jahresdurchschnitt den Grenzwert von 30 µg/m<sup>3</sup>; dies gilt besonders für die Messstationen südlich der Alpen; in der Zentralschweiz ist die Situation weniger kritisch;
- entlang der A13 in Graubünden wird die Immissionsgrenze eingehalten;
- die NO<sub>2</sub>-Konzentration entlang der Autobahnachsen ist seit zehn Jahren praktisch unverändert;
- die Luftqualität verbessert sich nicht proportional zur Abnahme der NO<sub>x</sub>-Emissionen, sondern wird durch zahlreiche Faktoren wie Wetterlage und Präsenz anderer Schadstoffe beeinflusst, die in komplexen fotochemischen Reaktionen interagieren.

In Bezug auf den Klimaschutz sieht die Situation wie folgt aus:

- Die gesamten Treibhausgasemissionen des Schienenverkehrs an der Strecke Arth-Goldau-Bellinzona beliefen sich im Jahr 2015 auf etwa 830 t CO<sub>2</sub>-Äquivalente;
- über 3/4 der Gesamtemissionen entfallen auf die Emissionen des Güterverkehrs, weil Güterzüge ein höheres Gewicht haben als Passagierzüge;

- die gesamten Treibhausgasemissionen des Autobahnverkehrs auf den Abschnitten der A2 Bellinzona-Altdorf und der A13 Bellinzona-Bonaduz betragen jährlich ca. 350'000 t CO<sub>2</sub>-Äquivalente;
- die SGF steuern 1/4 der Gesamtemissionen bei;
- die Gesamtemissionen sind in den letzten zehn Jahren praktisch stabil geblieben und nur in den letzten drei Jahren leicht gesunken;
- die SGF sind der Hauptgrund für diese leichte Verbesserung;
- die Entwicklung erklärt sich aus entgegengesetzten Phänomenen: Die CO<sub>2</sub>-Emission ist proportional zum Kraftstoffverbrauch, aber die Auswirkung der sparsameren Motoren wird teilweise durch die höhere Fahrleistung und die Gütertransportmenge aufgehoben.
- Dank der äusserst niedrigen spezifischen Emission der Produktion von Traktionsstrom für die SBB trägt der Eisenbahnverkehr verglichen mit dem Autobahnverkehr nur unerheblich zu den Treibhausgasen bei (Faktor 1:350).

## 5 Wirtschaft

### 5.1 Arbeitsplätze

#### 5.1.1 Heutige Situation im Kanton Tessin

Das Tessin zählt insgesamt ungefähr 180'000 Arbeitsplätze (Vollzeitäquivalente, VZÄ)<sup>17</sup>. In der Tabelle 32 wird das Total der Beschäftigten nach Wirtschaftssektor für die Regionen des Kantons Tessin ausgewiesen. Die Daten zu über 3'000 Arbeitsplätzen und deutliche Abweichungen vom Mittelwert werden grün hervorgehoben (z.B. fast 2'500 Arbeitsplätze bei den zentralen und öffentlichen Diensten in der Region Bellinzona und Lugano). Das Gros der Arbeitsplätze (etwa ein Drittel) konzentriert sich auf die Region Lugano. Mit rund 35'000 – also ca. 20% aller Arbeitsplätze des Tessins – weist das Mendrisiotto die zweithöchste Anzahl Arbeitsplätze auf, gefolgt von der Region Bellinzona, der Sponda Destra Locarnese und Vedeggio/Malcantone mit je etwa 20'000 Arbeitsplätzen (rund 11% des Totals des Kantons).

Tabelle 32: Anzahl Beschäftigte in den Regionen des Kantons Tessin im Jahr 2013

Settore economico	Mendrisiotto	Lugano	Valli di Lugano	Vedeggio e Basso Malcantone	Piano di Magadino/Gambarogno	Bellinzona
Attività logistiche	980	680	59	477	391	485
Attività finanziarie	614	4'722	27	394	51	660
Formazione superiore	504	1'735	61	543	141	663
Attività culturali	107	498	35	22	20	108
Attività turistiche	966	3'450	305	548	479	865
Servizi centrali e pubblici	838	2'178	83	465	98	2'419
Ricerca e innovazione	81	90	5	66	111	131
Tecnologia avanzata	1'005	2'911	192	1'011	288	1'128
Servizi specializzati alle imprese	2'287	5'983	28	1'181	125	724
Attività agricole, manifatturiere, estrattive e di approvv.	10'733	3'308	972	4'797	1'776	1'605
Costruzioni	2'767	5'386	422	3'058	1'159	2'186
Commercio ingrosso/detttaglio; riparazione di auto/moto	6'325	9'414	285	3'391	1'944	2'417
Sanità e assistenza sociale	2'786	6'153	537	1'036	403	2'623
Servizi e altre attività	5'324	13'568	590	3'409	949	4'334
<b>Totalle</b>	<b>35'317</b>	<b>60'078</b>	<b>3'600</b>	<b>20'398</b>	<b>7'935</b>	<b>20'347</b>
<b>Percentuale</b>	<b>19.8%</b>	<b>33.7%</b>	<b>2.0%</b>	<b>11.4%</b>	<b>4.4%</b>	<b>11.4%</b>

Settore economico	Sponda destra Locarnese	Valli Locarnese	Riviera	Blenio	Leventina	Addetti (FTE) Canton Ticino
Attività logistiche	252	67	77	47	47	3'562
Attività finanziarie	304	33	33	26	30	6'895
Formazione superiore	414	26	93	22	33	4'235
Attività culturali	101	70	8	4	8	981
Attività turistiche	1'989	246	167	95	253	9'363
Servizi centrali e pubblici	609	83	158	26	208	7'165
Ricerca e innovazione	17	2	1	-	-	504
Tecnologia avanzata	940	46	262	39	276	8'099
Servizi specializzati alle imprese	900	16	29	10	23	11'306
Attività agricole, manifatturiere, estrattive e di approvv.	3'765	584	806	375	904	29'626
Costruzioni	1'865	526	948	367	408	19'093
Commercio ingrosso/detttaglio; riparazione di auto/moto	2'576	168	532	82	305	27'439
Sanità e assistenza sociale	2'975	412	374	195	336	17'829
Servizi e altre attività	2'877	330	450	163	447	32'441
<b>Totalle</b>	<b>19'586</b>	<b>2'609</b>	<b>3'937</b>	<b>1'451</b>	<b>3'279</b>	<b>178'538</b>
<b>Percentuale</b>	<b>11.0%</b>	<b>1.5%</b>	<b>2.2%</b>	<b>0.8%</b>	<b>1.8%</b>	<b>100%</b>

Quelle: STATENT, BFS.

Wie die Tabelle 33 zeigt, deckt sich die Verteilung der Arbeitsplätze auf die verschiedenen Wirtschaftssektoren auf Kantonsebene in ungefähr mit jener für die Gesamtschweiz (die deutlich über dem Mittelwert liegenden Daten sind grün hervorgehoben). Die deutlichsten Abweichungen sind im Bauwesen und bei den zentralen und öffentlichen Diensten zu beobachten.

Das Bauwesen – auf kantonaler Ebene ein sehr wichtiger Wirtschaftssektor – beschäftigt über 10% aller Erwerbstätigen des Kantons, d.h. knapp 19'000 Vollzeitarbeitsplätze. Schweizweit sind etwa 8% der Beschäftigten im Bauwesen tätig. Dagegen liegt der Prozentsatz der

<sup>17</sup> Die STATENT-Daten umfassen für jede Betriebsstätte die Kontaktdaten, die Anzahl Beschäftigte sowie die Anzahl Beschäftigte in Vollzeitäquivalenten (VZÄ). Es wurde beschlossen, als Anzahl Arbeitnehmende nur die Anzahl Beschäftigte in Vollzeitäquivalenten (VZÄ) zu verwenden.

Arbeitsplätze im Sektor der zentralen und öffentlichen Dienste des Kantons Tessin unter dem schweizerischen Mittelwert. Gegenüber dem Landesmittel von 8% arbeiten im Tessin nur 4% aller Beschäftigten (rund 7'000 VZÄ) in diesem Sektor.

Auf den Finanzsektor entfallen etwa 6'700 Beschäftigte in VZÄ (4%). Der Logistikbereich spielt mit 2% für die Tessiner Wirtschaft nur eine untergeordnete Rolle (entspricht dem nationalen Durchschnitt).

Auf regionaler Ebene sind einige Besonderheiten festzustellen. Die touristische Ausrichtung der Region Locarno äussert sich im Prozentsatz der Beschäftigten in dieser Branche. An der Sponda Destra Locarnese und in den Valli Locarnese beträgt der Prozentsatz der Beschäftigten im Tourismus das Doppelte (ca. 10%) des kantonalen Durchschnitts von 5%. Die Region Lugano zeichnet sich in gleichem Ausmass durch einen hohen Anteil an Arbeitsplätzen bei den Unternehmensdienstleistungen (10% gegenüber dem kantonalen Durchschnitt von 5,5%) und im Finanzsektor aus, wo der Anteil der Beschäftigten mit fast 8% um mehr als das Doppelte über dem kantonalen Durchschnitt von 3,2% liegt. In der Region Magadinoebene/Gambarogno spielen handelsbezogene Wirtschaftstätigkeiten mit fast einem Viertel aller Arbeitsplätze in der Region eine vorrangige Rolle. Der Anteil der Logistiktätigkeiten beträgt in dieser Region das Doppelte (ca. 5%) des kantonalen Mittelwerts. Die Besonderheit der Region Bellinzona besteht in der Konzentration der Arbeitsplätze im Sektor der öffentlichen Dienste, die 12% aller Arbeitsplätze der Region ausmachen (kantonaler Mittelwert: 8%). In den übrigen Regionen konzentrieren sich die Arbeitsplätze stark auf die Sektoren Landwirtschaft, Herstellung von Waren, Bergbau und Versorgung.

Tabelle 33: Prozentsatz Beschäftigte nach Wirtschaftssektor in den Regionen des Kantons Tessin, 2013

Settore economico	Mendrisiotto	Lugano	Valli di Lugano	Vedeggio e Bassо Malcantone	Piano di Magadino/Gambarogno	Bellinzona
Attività logistiche	2.8%	1.1%	1.6%	2.3%	4.9%	2.4%
Attività finanziarie	1.7%	7.9%	0.8%	1.9%	0.6%	3.2%
Formazione superiore	1.4%	2.9%	1.7%	2.7%	1.8%	3.3%
Attività culturali	0.3%	0.8%	1.0%	0.1%	0.3%	0.5%
Attività turistiche	2.7%	5.7%	8.5%	2.7%	6.0%	4.3%
Servizi centrali e pubblici	2.4%	3.6%	2.3%	2.3%	1.2%	11.9%
Ricerca e innovazione	0.2%	0.2%	0.1%	0.3%	1.4%	0.6%
Tecnologia avanzata	2.8%	4.8%	5.3%	5.0%	3.6%	5.5%
Servizi specializzati alle imprese	6.5%	10.0%	0.8%	5.8%	1.6%	3.6%
Attività agricole, manifatturiere, estrattive e di approvv.	30.4%	5.5%	27.0%	23.5%	22.4%	7.9%
Costruzioni	7.8%	9.0%	11.7%	15.0%	14.6%	10.7%
Commercio ingrosso/detttaglio; riparazione di auto/moto	17.9%	15.7%	7.9%	16.6%	24.5%	11.9%
Sanità e assistenza sociale	7.9%	10.2%	14.9%	5.1%	5.1%	12.9%
Servizi e altre attività	15.1%	22.6%	16.4%	16.7%	12.0%	21.3%
Totali	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Settore economico	Sponda destra Locarnese	Valli Locarnese	Riviera	Blenio	Leventina	Percentuale Canton Ticino	Percentuale Svizzera
Attività logistiche	1.3%	2.6%	2.0%	3.2%	1.4%	2.0%	2.1%
Attività finanziarie	1.6%	1.3%	0.8%	1.8%	0.9%	3.9%	3.1%
Formazione superiore	2.1%	1.0%	2.4%	1.5%	1.0%	2.4%	1.3%
Attività culturali	0.5%	2.7%	0.2%	0.3%	0.2%	0.5%	0.5%
Attività turistiche	10.2%	9.4%	4.2%	6.5%	7.7%	5.2%	4.6%
Servizi centrali e pubblici	3.1%	3.2%	4.0%	1.8%	6.3%	4.0%	8.0%
Ricerca e innovazione	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.4%
Tecnologia avanzata	4.8%	1.8%	6.6%	2.7%	8.4%	4.5%	5.1%
Servizi specializzati alle imprese	4.6%	0.6%	0.7%	0.7%	0.7%	6.3%	5.5%
Attività agricole, manifatturiere, estrattive e di approvv.	19.2%	22.4%	20.5%	25.9%	27.6%	16.6%	18.7%
Costruzioni	9.5%	20.2%	24.1%	25.3%	12.5%	10.7%	8.1%
Commercio ingrosso/detttaglio; riparazione di auto/moto	13.2%	6.4%	13.5%	5.6%	9.3%	15.4%	13.9%
Sanità e assistenza sociale	15.2%	15.8%	9.5%	13.4%	10.3%	10.0%	11.2%
Servizi e altre attività	14.7%	12.6%	11.4%	11.2%	13.6%	18.2%	17.6%
Totali	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

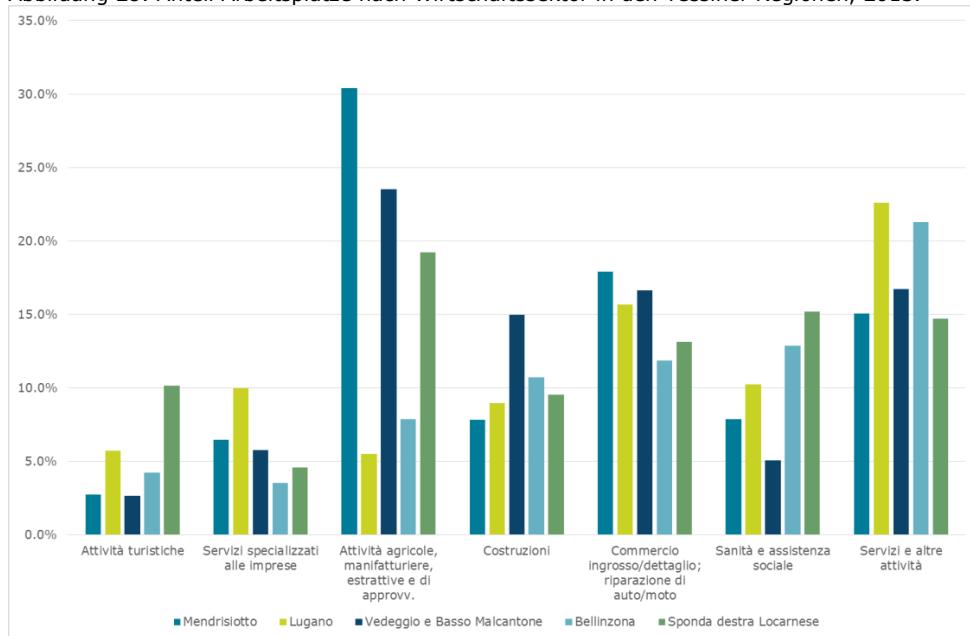
Quelle: STATENT, BFS.

In Abbildung 28 werden die wichtigsten<sup>18</sup> aus Tabelle 33 übernommenen Daten grafisch dargestellt. Auffällig ist in der Region Locarno der hohe Prozentsatz Arbeitsplätze im Tourismussektor. Auch das Gesundheitswesen und die Sozialhilfe beschäftigen dort

<sup>18</sup> Berücksichtigt werden Sektoren mit über 5% der gesamten Arbeitsplätze auf regionaler Ebene und Sektoren mit über 10% der Arbeitsplätze auf kantonaler Ebene.

prozentual mehr Arbeitnehmende als die übrigen Tessiner Regionen. Die Region Lugano weist in den Sektoren Unternehmensdienstleistungen, Dienstleistungen und weitere Tätigkeiten prozentual die meisten Arbeitsplätze auf. Das Bauwesen spielt in der Region Vedeggio/Basso Malcantone eine wesentliche Rolle. In mehreren Regionen, vor allem Mendrisio, Lugano und Vedeggio/Basso Malcantone, ist ein Grossteil der Arbeitnehmenden im Handel beschäftigt.

Abbildung 28: Anteil Arbeitsplätze nach Wirtschaftssektor in den Tessiner Regionen, 2013.



Bemerkungen: Es werden nur Regionen mit über 10% und Sektoren mit über 5% der Arbeitsplätze berücksichtigt.

Quelle: STATENT, BFS.

Zur räumlichen Verteilung der Arbeitsplätze nach Wirtschaftssektor (Tabelle 34; stark überdurchschnittliche Werte sind grün eingetragen) ist festzustellen, dass sich das Gros der Arbeitsplätze in den meisten Wirtschaftssektoren in Lugano befindet. Die wenigen Ausnahmen betreffen Tätigkeiten in den Sektoren Logistik und Landwirtschaft/Herstellung von Waren/Bergbau/Versorgung, wo die Arbeitsplätze mehrheitlich im Mendrisotto liegen. Forschung und Innovation sowie zentrale und öffentliche Dienste sind in Bellinzona angesiedelt. Die Region Lugano spielt in den Sektoren Finanztätigkeiten (68%), Kultur (die Hälfte der Arbeitsplätze des Kantons Tessin) und spezialisierte Unternehmensdienstleistungen (53%) eine besonders bestimmende Rolle.

Tabelle 34: Prozentsatz Beschäftigte der Wirtschaftssektoren in den Regionen des Kantons Tessin, 2013

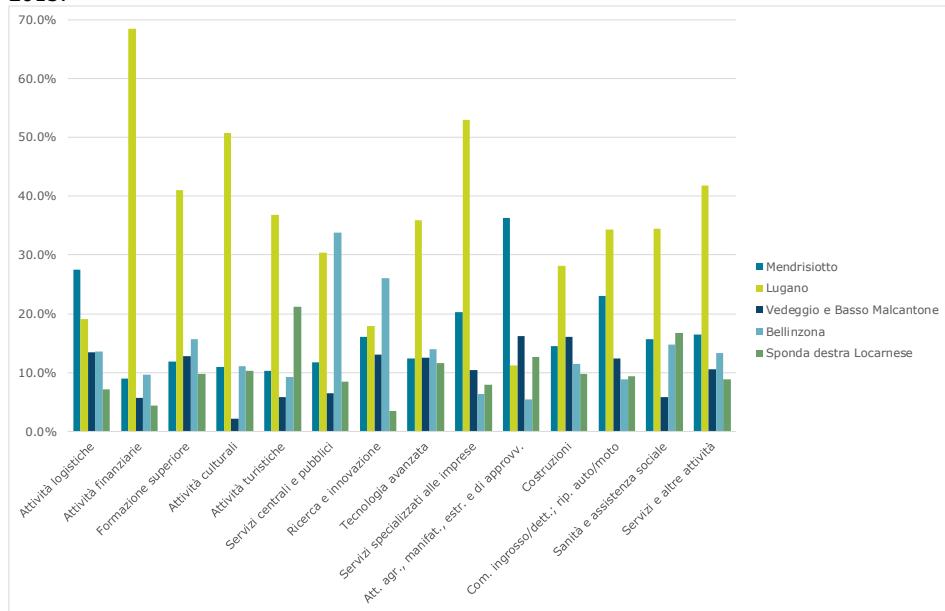
<b>Settore economico</b>	<b>Mendrisiotto</b>	<b>Lugano</b>	<b>Valli di Lugano</b>	<b>Vedeggio e Basso</b>	<b>Malcantone</b>	<b>Piano di Magadino/Gambarogno</b>	<b>Bellinzona</b>
Attività logistiche	27.5%	19.1%	1.6%	13.4%	11.0%	11.0%	13.6%
Attività finanziarie	8.9%	68.5%	0.4%	5.7%	0.7%	9.6%	
Formazione superiore	11.9%	41.0%	1.4%	12.8%	3.3%	15.7%	
Attività culturali	10.9%	50.7%	3.6%	2.2%	2.1%	11.0%	
Attività turistiche	10.3%	36.9%	3.3%	5.8%	5.1%	9.2%	
Servizi centrali e pubblici	11.7%	30.4%	1.2%	6.5%	1.4%	33.8%	
Ricerca e innovazione	16.0%	17.9%	0.9%	13.0%	22.0%	26.0%	
Tecnologia avanzata	12.4%	35.9%	2.4%	12.5%	3.6%	13.9%	
Servizi specializzati alle imprese	20.2%	52.9%	0.2%	10.4%	1.1%	6.4%	
Attività agricole, manifatturiere, estrattive e di approvv.	36.2%	11.2%	3.3%	16.2%	6.0%	5.4%	
Costruzioni	14.5%	28.2%	2.2%	16.0%	6.1%	11.4%	
Commercio ingrosso/dettaglio; riparazione di auto/moto	23.1%	34.3%	1.0%	12.4%	7.1%	8.8%	
Sanità e assistenza sociale	15.6%	34.5%	3.0%	5.8%	2.3%	14.7%	
Servizi e altre attività	16.4%	41.8%	1.8%	10.5%	2.9%	13.4%	
<b>Settore economico</b>	<b>Sponda destra Locarnese</b>	<b>Valli Locarnese</b>	<b>Riviera</b>	<b>Blenio</b>	<b>Leventina</b>	<b>Totale</b>	
Attività logistiche	7.1%	1.9%	2.2%	1.3%	1.3%	100%	
Attività finanziarie	4.4%	0.5%	0.5%	0.4%	0.4%	100%	
Formazione superiore	9.8%	0.6%	2.2%	0.5%	0.8%	100%	
Attività culturali	10.3%	7.1%	0.8%	0.4%	0.8%	100%	
Attività turistiche	21.2%	2.9%	1.8%	1.0%	2.7%	100%	
Servizi centrali e pubblici	8.5%	1.2%	2.2%	0.4%	2.9%	100%	
Ricerca e innovazione	3.4%	0.5%	0.1%	0.0%	0.0%	100%	
Tecnologia avanzata	11.6%	0.6%	3.2%	0.5%	3.4%	100%	
Servizi specializzati alle imprese	8.0%	0.1%	0.3%	0.1%	0.2%	100%	
Attività agricole, manifatturiere, estrattive e di approvv.	12.7%	2.0%	2.7%	1.3%	3.1%	100%	
Costruzioni	9.8%	2.8%	5.0%	1.9%	2.1%	100%	
Commercio ingrosso/dettaglio; riparazione di auto/moto	9.4%	0.6%	1.9%	0.3%	1.1%	100%	
Sanità e assistenza sociale	16.7%	2.3%	2.1%	1.1%	1.9%	100%	
Servizi e altre attività	8.9%	1.0%	1.4%	0.5%	1.4%	100%	

Quelle: STATENT, BFS.

Die Region Lugano spielt für die meisten Wirtschaftssektoren offensichtlich eine dominante Rolle, siehe Abbildung 29. Auffällig ist auch die Vorrangstellung des Mendrisiotto in den Sektoren Logistik und Landwirtschaft, Herstellung von Waren und Versorgung sowie die leichte Überlegenheit der Region Bellinzona gegenüber Lugano im Sektor der zentralen und öffentlichen Dienste.

Anlage 2 vermittelt einen Überblick über die wirtschaftlichen Spezialisierungen der Tessiner Regionen.

Abbildung 29: Räumliche Verteilung der Arbeitsplätze nach Wirtschaftssektor, Regionen des Kantons Tessin, 2013.



Bemerkungen: Es werden nur Regionen mit über 10% der Arbeitsplätze berücksichtigt.

Quelle: STATENT, BFS.

### 5.1.2 Heutige Situation im Kanton Uri

Der Kanton Uri zählt knapp 14'000 Arbeitsplätze (siehe Tabelle 35; die Daten zu über 1'000 Arbeitsplätzen und deutliche Abweichungen vom kantonalen Durchschnitt werden grün hervorgehoben). Rund 85% davon befinden sich in der Region Unteres Reusstal, das 11'500 Arbeitsplätze zählt. In dieser Region leben auch 82% der Kantonsbevölkerung (vgl. Kapitel 6.1). Die anderen Regionen bieten alle unter 1'000 Arbeitsplätze. Die Region Urserental weist mit knapp unter 1'000 Beschäftigten bzw. rund 7% des kantonalen Totals die zweitgrösste Anzahl Arbeitsplätze des Kantons auf.

Tabelle 35: Anzahl Beschäftigte in den Regionen des Kantons Uri, 2013

Settore economico	Ausserre Seegemeinden	Unteres Reusstal	Oberes Reusstal	Seitentäler	Urserntal	Addetti (FTE) Canton Uri
Aktivität logistische	4	314	40	7	15	379
Aktivität finanziarie	1	177	2	1	8	189
Formazione superiore	-	159	6	7	6	178
Aktivität culturale	1	43	2	-	4	51
Aktivität turistiche	82	490	62	22	355	1'012
Servizi centrali e pubblici	8	558	32	4	147	749
Ricerca e innovazione	-	1	-	-	-	1
Tecnologia avanzata	10	556	2	0	19	586
Servizi specializzati alle imprese	1	407	0	2	3	413
Aktivität agricole, manifatturiere, estrattive e di approvv.	147	3'331	165	168	99	3'909
Costruzioni	48	1'487	75	31	43	1'685
Commercio ingrosso/dettaglio; riparazione di auto/moto	24	1'046	15	8	43	1'137
Sanità e assistenza sociale	3	1'375	30	0	38	1'446
Servizi e altre attività	47	1'573	40	39	212	1'912
<b>Total</b>	<b>375</b>	<b>11'517</b>	<b>472</b>	<b>290</b>	<b>991</b>	<b>13'646</b>
<b>Percentuale</b>	<b>2.7%</b>	<b>84.4%</b>	<b>3.5%</b>	<b>2.1%</b>	<b>7.3%</b>	<b>100%</b>

Quelle: STATENT, BFS.

Wie die Tabelle 36 zeigt, unterscheidet sich die Wirtschaftsstruktur des Kantons Uri teilweise vom schweizerischen Mittelwert. Dies liegt vor allem an der vorherrschenden Rolle von Landwirtschaft, Herstellung von Waren, Bergbau und Versorgung, die mit fast 4'000

Beschäftigten knapp 30% aller Arbeitskräfte ausmachen; das schweizerische Mittel liegt knapp unter 20%. Die starke Tendenz hin zu diesem Sektor ist in den Seitentälern (58%) und in der Region Äussere Seegemeinden (39%) besonders ausgeprägt; dort bildet er die wichtigste Wirtschaftstätigkeit, während im Urserntal der Prozentsatz unter dem Landesmittel liegt. Der Bausektor ist im Kanton Uri ebenfalls übervertreten: Er beschäftigt 12% der Arbeitskräfte gegenüber 8% auf nationaler Ebene.

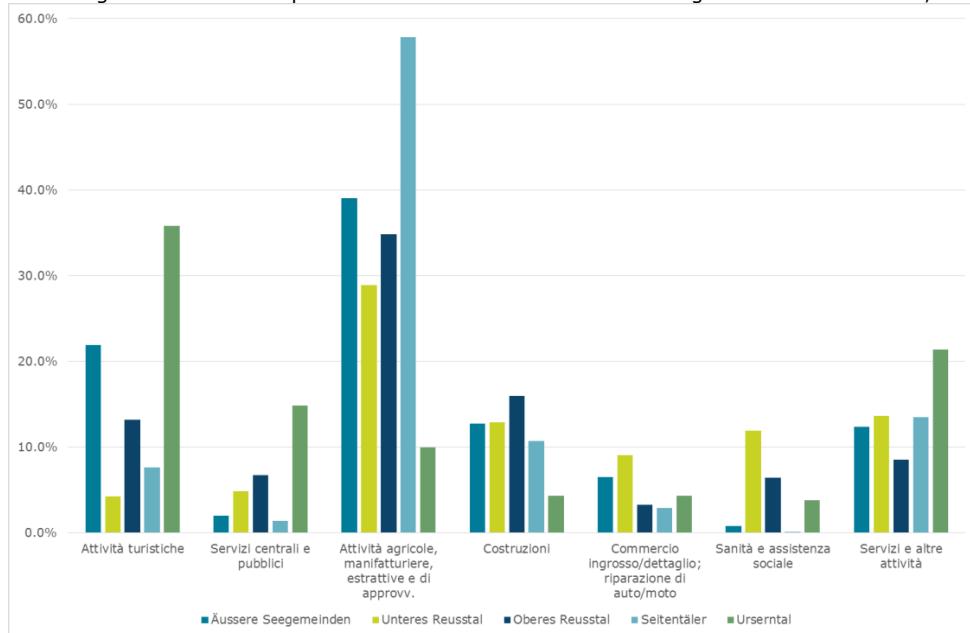
Tabelle 36: Prozentsatz Beschäftigte nach Wirtschaftssektor in den Regionen des Kantons Uri, 2013

Settore economico	Aussere Seegemeinden	Unteres Reusstal	Oberes Reusstal	Seitentäler	Urserntal	Percentuale Canton Uri	Percentuale Svizzera
Attività logistiche	1.0%	2.7%	8.5%	2.3%	1.5%	2.8%	2.1%
Attività finanziarie	0.4%	1.5%	0.5%	0.3%	0.8%	1.4%	3.1%
Formazione superiore	0.0%	1.4%	1.3%	2.5%	0.6%	1.3%	1.3%
Attività culturali	0.3%	0.4%	0.5%	0.0%	0.4%	0.4%	0.5%
Attività turistiche	21.9%	4.3%	13.2%	7.6%	35.8%	7.4%	4.6%
Servizi centrali e pubblici	2.0%	4.8%	6.7%	1.4%	14.9%	5.5%	8.0%
Ricerca e innovazione	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%
Tecnologia avanzata	2.6%	4.8%	0.3%	0.0%	1.9%	4.3%	5.1%
Servizi specializzati alle imprese	0.3%	3.5%	0.1%	0.7%	0.3%	3.0%	5.5%
Attività agricole, manifatturiere, estrattive e di approvv.	39.0%	28.9%	34.9%	57.8%	10.0%	28.6%	18.7%
Costruzioni	12.8%	12.9%	15.9%	10.7%	4.4%	12.3%	8.1%
Commercio ingrosso/detttaglio; riparazione di auto/moto	6.5%	9.1%	3.3%	2.9%	4.4%	8.3%	13.9%
Sanità e assistenza sociale	0.8%	11.9%	6.4%	0.2%	3.8%	10.6%	11.2%
Servizi e altre attività	12.4%	13.7%	8.6%	13.5%	21.4%	14.0%	17.6%
Totali	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: STATENT, BFS.

Abbildung 30 zeigt die deutliche Ausrichtung aller Regionen des Kantons Uri auf den Sektor Landwirtschaft, Herstellung von Waren, Bergbau und Versorgung. Die einzige Ausnahme bildet wie erwähnt die Region Urserntal, wo das Gros der Beschäftigten im Tourismussektor arbeitet. Touristische Tätigkeiten sind auch in der Region Äussere Seegemeinden, wo rund ein Viertel aller Arbeitnehmenden in diesem Sektor arbeitet, relativ wichtig.

Abbildung 30: Anteil Arbeitsplätze nach Wirtschaftssektor in den Regionen des Kantons Uri, 2013.



Bemerkungen: Es werden nur Regionen mit über 4% der Arbeitsplätze des Kantons berücksichtigt.

Quelle: STATENT, BFS.

Die Tabelle 37 zeigt, dass das Untere Reusstal in allen Wirtschaftssektoren die meisten Arbeitsplätze anzieht. Dort befinden sich auch die bevölkerungsreichsten Gemeinden des Kantons. Im Tourismussektor wird die Vorrangstellung der Region Unteres Reusstal durch die

Region Urserental mit der stark touristisch geprägten, expandierenden Ortschaft Andermatt teilweise aufgewogen. In diesem Sektor zählt das Urserental etwa ein Drittel der Arbeitsplätze, das Untere Reusstal etwa die Hälfte.

Tabelle 37: Prozentsatz Beschäftigte nach Region in den Wirtschaftssektoren des Kantons Uri, 2013.

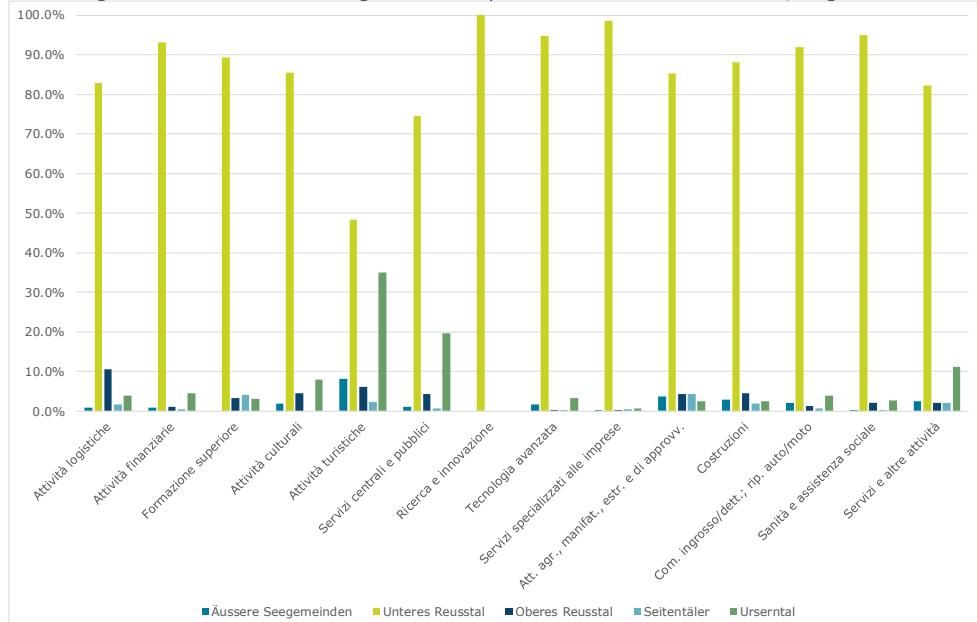
Settore economico	Aussere Seegemeinden	Unteres Reusstal	Oberes Reusstal	Seitentäler	Urserntal	Totale
Attività logistiche	0.9%	82.9%	10.5%	1.8%	3.8%	100%
Attività finanziarie	0.8%	93.3%	1.1%	0.4%	4.4%	100%
Formazione superiore	0.0%	89.3%	3.4%	4.1%	3.2%	100%
Attività culturale	1.9%	85.6%	4.6%	0.0%	7.9%	100%
Attività turistiche	8.1%	48.4%	6.2%	2.2%	35.1%	100%
Servizi centrali e pubblici	1.0%	74.5%	4.2%	0.6%	19.7%	100%
Ricerca e innovazione	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
Tecnologia avanzata	1.7%	94.9%	0.3%	0.0%	3.2%	100%
Servizi specializzati alle imprese	0.2%	98.6%	0.1%	0.5%	0.6%	100%
Attività agricole, manifatturiere, estrattive e di approvv.	3.7%	85.2%	4.2%	4.3%	2.5%	100%
Costruzioni	2.8%	88.2%	4.5%	1.8%	2.6%	100%
Commercio ingrosso/dett.; riparazione di auto/moto	2.1%	92.0%	1.4%	0.7%	3.8%	100%
Sanità e assistenza sociale	0.2%	95.0%	2.1%	0.0%	2.6%	100%
Servizi e altre attività	2.4%	82.3%	2.1%	2.1%	11.1%	100%

Quelle: STATENT, BFS.

Die zentrale Bedeutung der Region Unteres Reusstal ist auch grafisch in Abbildung 31 klar ablesbar.

Anlage 2 vermittelt einen Überblick über die wirtschaftlichen Spezialisierungen der Urner Regionen.

Abbildung 31: Räumliche Verteilung der Arbeitsplätze nach Wirtschaftssektor, Regionen des Kantons Uri, 2013.



Quelle: STATENT, BFS.

### 5.1.3 Entwicklung im Kanton Tessin

2012 hat das BFS die Methodik zur Erhebung und Aufbereitung der Erwerbstätigendaten grundlegend geändert. Die mit der neuen bzw. alten Methode erfassten Daten lassen sich nicht direkt vergleichen. Das BFS hat die Daten aus dem Jahr 2005 anhand der neuen Methode rückwirkend nochmals berechnet, um zumindest einen Vergleich mit einem gewissen Detailgrad zu ermöglichen. So kann die Anzahl Beschäftigte 2005 und 2013 auf

globaler Ebene (Total Arbeitsplätze in allen Wirtschaftssektoren) und für einige Sektoren verglichen werden.

Insgesamt hat die Anzahl Beschäftigte im Tessin zwischen 2005 und 2013 um etwa 25'500 zugenommen (siehe Tabelle 38; die signifikantesten Zunahmen werden grün, Abnahmen rot hervorgehoben), was über die acht Berichtsjahre einem Wachstum von 17% entspricht. Der Kanton Tessin wächst stärker als die Gesamtschweiz: Im gleichen Zeitraum nahm in der Schweiz die Anzahl Arbeitsplätze um 14% zu. Das Wachstum ist teilweise auf die Zunahme der Grenzgänger zurückzuführen (vgl. Kapitel 8). Die detailliertere Analyse der kantonalen Daten zeigt einen erheblichen Rückgang im Tourismussektor mit 2'000 verlorenen Arbeitsplätzen, davon 1'100 in der Region Locarno.

Vier der Sektoren, für welche die Veränderung ausgerechnet wurde, verzeichneten stark steigende Beschäftigungszahlen. Der Sektor für spezialisierte Unternehmensdienstleistungen wuchs um beinahe 4'500 Beschäftigte, der Bausektor um rund 4'000 Einheiten. Die Sektoren Handel und Gesundheit verzeichneten über 3'000 Beschäftigte mehr.

Tabelle 38: Absolute Veränderung der Anzahl Beschäftigten nach Wirtschaftssektor in den Regionen des Kantons Tessin, 2005-2013

<b>Settore economico</b>	<b>Mendrisiotto</b>	<b>Lugano</b>	<b>Valli di Lugano</b>	<b>Vedeggio e Basso Malcantone</b>	<b>Piano di Magadino/Gambarogno</b>	<b>Bellinzona</b>
Attività logistiche	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Attività finanziarie	-132	-373	-1	-224	4	-54
Formazione superiore	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Attività culturali	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Attività turistiche	-237	-300	-67	-147	-244	-42
Servizi centrali e pubblici	-4	485	-1	117	-27	-17
Ricerca e innovazione	-44	50	-4	19	50	63
Tecnologia avanzata	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Servizi specializzati alle imprese	1'357	1'553	3	789	45	378
Attività agricole, manifatturiere, estrattive e di approvv.	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Costruzioni	416	1'004	-52	1'278	346	346
Commercio ingrosso/detttaglio; riparazione di auto/moto	1'996	623	-20	937	206	-8
Sanità e assistenza sociale	500	1'029	-69	323	40	440
Servizi e altre attività	NA	NA	NA	NA	NA	NA
<b>Totalle</b>	<b>6'410</b>	<b>9'706</b>	<b>220</b>	<b>5'002</b>	<b>679</b>	<b>2'626</b>

NA: confronto non disponibile

<b>Settore economico</b>	<b>Sponda destra Locarnese</b>	<b>Valli Locarnese</b>	<b>Riviera</b>	<b>Blenio</b>	<b>Leventina</b>	<b>Totale Canton Ticino</b>
Attività logistiche	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Attività finanziarie	-17	0	-0	4	0	-793
Formazione superiore	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Attività culturali	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Attività turistiche	-1'140	-109	-42	-6	-123	-2'457
Servizi centrali e pubblici	148	-11	20	-22	17	706
Ricerca e innovazione	-1	0	-0	-	-	133
Tecnologia avanzata	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Servizi specializzati alle imprese	323	6	-8	3	4	4'453
Attività agricole, manifatturiere, estrattive e di approvv.	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Costruzioni	-56	110	350	56	-417	3'382
Commercio ingrosso/detttaglio; riparazione di auto/moto	-246	-30	-16	-41	-27	3'373
Sanità e assistenza sociale	560	55	62	-4	75	3'011
Servizi e altre attività	NA	NA	NA	NA	NA	NA
<b>Totalle</b>	<b>1'102</b>	<b>-68</b>	<b>260</b>	<b>-54</b>	<b>-430</b>	<b>25'453</b>

Quelle: STATENT, BFS.

Auf kantonaler Ebene verzeichneten die Wirtschaftssektoren der Unternehmensdienstleistungen mit einem Gesamtwachstum von 65% die grösste prozentuale Veränderung (siehe Tabelle 39; die signifikantesten Zunahmen werden grün, Abnahmen rot hervorgehoben). Der Tourismussektor dagegen ist prozentual am stärksten geschrumpft (fast -21%). Kantonsweit betrug das Wachstum 17%. Die Region Vedeggio/Basso Malcantone (33%) erfuhr mit einer gegenüber dem kantonalen Durchschnitt doppelten Wachstumsrate die stärkste Expansion. In Lugano (19,3%) und Mendrisio (22,2%) lag das Wachstum leicht über dem kantonalen

Durchschnitt, in Bellinzona leicht darunter (14,8%). An der Sponda Destra Locarnese, in der Riviera, in den Valli di Lugano sowie in der Magadinoebene/Gambarogno verlief das Wachstum langsamer. In diesen Regionen nahm die Anzahl Arbeitsplätze um 6 bis 10% zu. In den Regionen der Valli Locarnese und im Bleniotal schrumpfte die Beschäftigung um 2 bis 4%, in der Leventina etwas stärker (11,6%).

Tabelle 39: Prozentuale Veränderung der Anzahl Beschäftigten nach Wirtschaftssektor in den Regionen des Kantons Tessin, 2005-2013

<b>Settore economico</b>	<b>Mendrisiotto</b>	<b>Lugano</b>	<b>Valli di Lugano</b>	<b>Vedeggio e Bassо Malcantone</b>	<b>Piano di Magadino/ Gambarogno</b>	<b>Bellinzona</b>
Attività logistiche	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Attività finanziarie	-17,7%	-7,3%	-4,4%	-36,2%	7,6%	-7,5%
Formazione superiore	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Attività culturali	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Attività turistiche	19,7%	8,0%	-18,0%	21,2%	-33,7%	-4,6%
Servizi centrali e pubblici	-0,4%	28,7%	-1,4%	33,6%	-21,8%	-0,7%
Ricerca e innovazione	-35,4%	124,3%	-45,2%	41,4%	80,9%	93,1%
Tecnologia avanzata	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Servizi specializzati alle imprese	146,1%	35,0%	13,0%	200,8%	55,4%	109,6%
Attività agricole, manifatturiere, estrattive e di approvv.	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Costruzioni	17,7%	22,9%	-10,9%	71,8%	42,7%	18,8%
Commercio ingrosso/dettaglio; riparazione di auto/moto	46,1%	7,1%	-6,5%	38,2%	11,9%	-0,3%
Sanità e assistenza sociale	21,9%	20,1%	-11,4%	45,3%	11,0%	20,2%
Servizi e altre attività	NA	NA	NA	NA	NA	NA
<b>Totale</b>	<b>22,2%</b>	<b>19,3%</b>	<b>6,5%</b>	<b>32,5%</b>	<b>9,4%</b>	<b>14,8%</b>

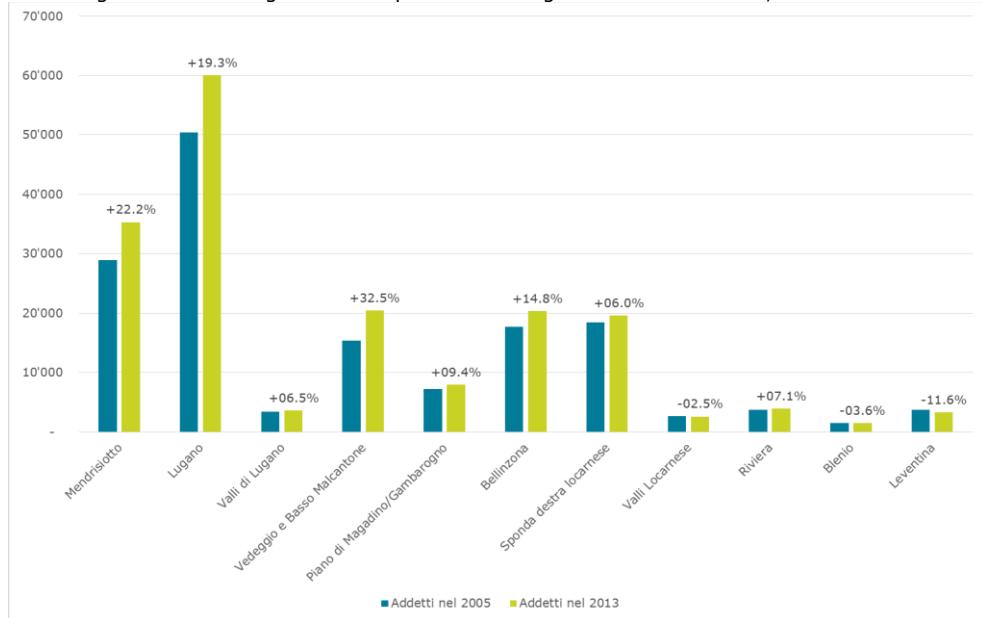
NA: confronto non disponibile

<b>Settore economico</b>	<b>Sponda destra Locarnese</b>	<b>Valli Locarnese</b>	<b>Riviera</b>	<b>Blasio</b>	<b>Leventina</b>	<b>Totale Canton Ticino</b>
Attività logistiche	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Attività finanziarie	-5,3%	1,1%	-0,8%	17,9%	0,3%	-10,3%
Formazione superiore	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Attività culturali	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Attività turistiche	-36,4%	-30,7%	-20,3%	-6,0%	-32,7%	-20,8%
Servizi centrali e pubblici	32,1%	-12,0%	14,8%	-45,3%	8,9%	10,9%
Ricerca e innovazione	-6,3%	17,1%	-35,2%	-	-	35,9%
Tecnologia avanzata	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Servizi specializzati alle imprese	55,9%	62,1%	-22,9%	45,7%	21,7%	65,0%
Attività agricole, manifatturiere, estrattive e di approvv.	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Costruzioni	-2,9%	26,6%	58,5%	18,0%	-50,5%	21,5%
Commercio Ingrosso/dettaglio; riparazione di auto/moto	-8,7%	-15,3%	-3,0%	-33,3%	-8,2%	14,0%
Sanità e assistenza sociale	23,2%	15,4%	19,9%	-1,8%	28,6%	20,3%
Servizi e altre attività	NA	NA	NA	NA	NA	NA
<b>Totale</b>	<b>6,0%</b>	<b>-2,5%</b>	<b>7,1%</b>	<b>-3,6%</b>	<b>-11,6%</b>	<b>16,6%</b>

Quelle: STATENT, BFS.

Wie Abbildung 32 zeigt, ist die Beschäftigung vor allem im Sottoceneri gewachsen. 2005 befanden sich dort 64% aller Arbeitsplätze des Kantons. Im Jahr 2013 erreichte dieser Anteil 67%. Wie in Kapitel 6.1 erwähnt, leben 58% der Bevölkerung im Sottoceneri.

Abbildung 32: Entwicklung der Arbeitsplätze nach Region im Kanton Tessin, 2005-2013.



Quelle: STATENT, BFS.

#### 5.1.4 Entwicklung im Kanton Uri

Wie aus Tabelle 40 zu ersehen ist (die signifikantesten Zunahmen sind grün, die Abnahmen rot), hat die Beschäftigung im Kanton Uri zwischen 2005 und 2013 um 372 Einheiten zugenommen. Unter den Sektoren, für die ein Vergleich möglich war, wiesen die Unternehmensdienstleistungen mit etwa 250 Arbeitsplätzen das dynamischste Wachstum aus. Im Handel, im Tourismus und im Bauwesen gingen etwa 200 Arbeitsplätze verloren. In der Region Unteres Reusstal wurden in den acht Berichtsjahren die meisten Arbeitsplätze geschaffen, nämlich knapp 400. Im Urserental sind vor allem im Tourismus sowie in den zentralen und öffentlichen Diensten rund 280 neue Arbeitsplätze entstanden. Die Regionen Äussere Seegemeinden und Oberes Reusstal verloren je etwa 115 Arbeitsplätze.

Tabelle 40: Absolute Veränderung der Anzahl Beschäftigten nach Wirtschaftssektor in den Regionen des Kantons Uri, 2005-2013.

Settore economico	Äussere Seegemeinden	Unteres Reusstal	Oberes Reusstal	Seitentäler	Urserntal	Totale Canton Uri
Attività logistiche	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Attività finanziarie	-2	-7	-1	-1	2	-10
Formazione superiore	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Attività culturali	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Attività turistiche	-83	-190	-11	-26	125	-185
Servizi centrali e pubblici	-2	82	-73	-3	109	112
Ricerca e innovazione	-	1.0	-	-	-	1.0
Tecnologia avanzata	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Servizi specializzati alle imprese	0	247	0	2	3	252
Attività agricole, manifatturiere, estrattive e di approvv.	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Costruzioni	8	-167	2	-5	-4	-165
Commercio ingrosso/dettaglio; riparazione di auto/moto	-8	-145	-29	-5	-19	-206
Sanità e assistenza sociale	-2	74	3	0	19	94
Servizi e altre attività	NA	NA	NA	NA	NA	NA
<b>Totalle</b>	<b>-114</b>	<b>390</b>	<b>-115</b>	<b>-68</b>	<b>279</b>	<b>372</b>

NA: confronto non disponibile

Quelle: STATENT, BFS.

Prozentual hat das kräftigste Wachstum von fast 40% in der Region Urserntal stattgefunden. In etwas geringerem Umfang haben die Arbeitsplätze auch in der Region Unteres Reusstal zugenommen. In den übrigen Regionen ging die Beschäftigung um 20% zurück. Die

Entwicklung des Kantons Uri zwischen 2005 und 2013 zeigt eine Tendenz zur Konzentration der Arbeitsplätze in den Regionen Unteres Reusstal und Urserental zulasten der übrigen Regionen. Insgesamt liegt das Beschäftigungswachstum mit 2,8% deutlich unter dem gesamtschweizerischen Wachstum von 14% im gleichen Zeitraum.

Tabelle 41: Prozentuale Veränderung der Anzahl Beschäftigten nach Wirtschaftssektor in den Regionen des Kantons Uri, 2005-2013.

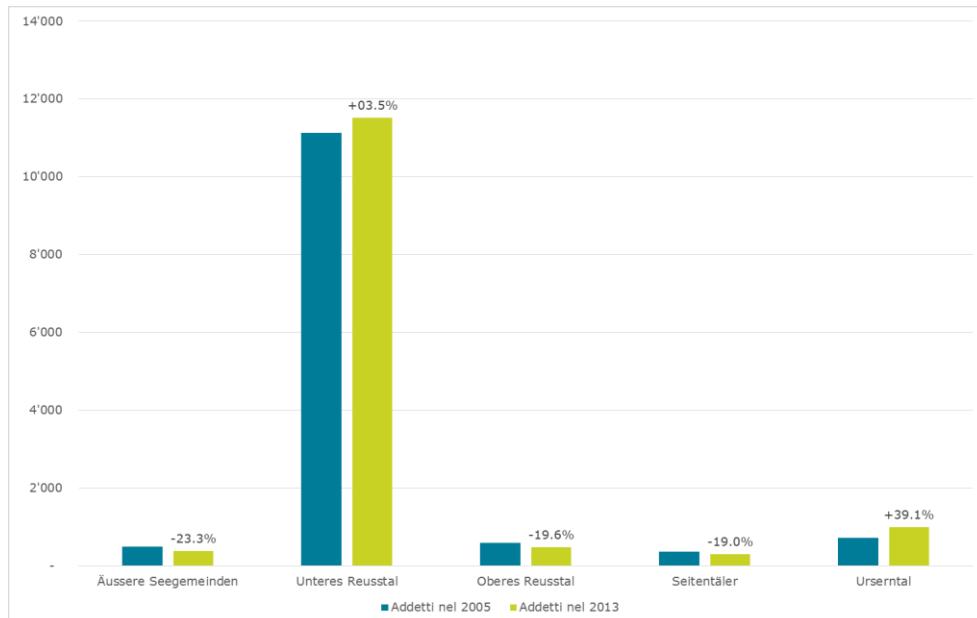
<b>Settore economico</b>	<b>Aussere Seegemeinden</b>	<b>Unteres Reusstal</b>	<b>Oberes Reusstal</b>	<b>Seitentäler</b>	<b>Urserntal</b>	<b>Totale Canton Uri</b>
Attività logistiche	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Attività finanziarie	-57.8%	-3.9%	-36.7%	-55.6%	30.5%	-4.8%
Formazione superiore	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Attività culturali	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Attività turistiche	-50.1%	-28.0%	-15.5%	-53.6%	54.5%	-15.4%
Servizi centrali e pubblici	-20.1%	17.2%	-69.9%	-41.8%	280.1%	17.6%
Ricerca e innovazione	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Tecnologia avanzata	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Servizi specializzati alle imprese	30.0%	155.1%	47.1%	0.0%	0.0%	157.2%
Attività agricole, manifatturiere, estrattive e di approvv.	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Costruzioni	20.2%	-10.1%	2.8%	-13.1%	-9.0%	-8.9%
Commercio ingrosso/detttaglio; riparazione di auto/moto	-25.2%	-12.2%	-65.4%	-36.6%	-30.9%	-15.4%
Sanità, assistenza sociale	-39.9%	5.7%	10.6%	0.0%	97.8%	7.0%
Servizi di altre attività	NA	NA	NA	NA	NA	NA
<b>Totale</b>	<b>-23.3%</b>	<b>3.5%</b>	<b>-19.6%</b>	<b>-19.0%</b>	<b>39.1%</b>	<b>2.8%</b>

NA: confronto non disponibile

Quelle: STATENT, BFS.

In Abbildung 33 sind sowohl die dominierende Rolle des Unteren Reusstals als auch die Beschäftigungseinbussen in den übrigen Regionen zu erkennen. Die einzige Ausnahme bildet die Region Urserntal, die mit 39,1% ein in absoluten Zahlen marginales Wachstum aufweist.

Abbildung 33: Entwicklung der Arbeitsplätze zwischen 2005 und 2013 nach Region im Kanton Uri.



Quelle: STATENT, BFS.

## 5.2 Kantonales BIP

Die Daten zum BIP sind nur auf nationaler und kantonaler Ebene verfügbar. Im Jahr 2012 betrug das BIP des Kantons Tessin (Indikator Nr. 36) 27'181 Mio. CHF zu laufenden Preisen, jenes des Kantons Uri 1'824 Mio. CHF (zu laufenden Preisen). Das Wachstum des Tessiner

BIP zwischen 2008 und 2012 stimmt perfekt mit dem gesamtschweizerischen Wachstum von 1,1% pro Jahr überein. Das jährliche Wachstum des BIP des Kantons Uri lag mit 1,3% leicht darüber.

Tabelle 42: Entwicklung des BIP der Kantone Uri und Tessin

Cantone		2008	2012	Crescita annua media	Crescita percentuale assoluta
Uri	Mio CHF	1'730	1'824	1.3%	5.4%
Ticino	Mio CHF	26'035	27'181	1.1%	4.4%
Svizzera	Mio CHF	597'381	623'943	1.1%	4.4%

Quelle: Bruttoinlandprodukt (BIP) für die Grossen Regionen und den Kanton, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung, BFS

In Tabelle 43 wird das BIP der Bevölkerung gegenübergestellt. In der Schweiz beträgt das BIP pro Kopf 78'023 CHF. Das Tessin liegt mit etwas über 80'000 CHF leicht über dem nationalen Durchschnitt, der Kanton Uri mit 51'313 CHF deutlich darunter<sup>19</sup>. Im Kanton Uri nahm das BIP pro Kopf im Untersuchungszeitraum stärker zu. Der Zuwachs betrug durchschnittlich 1,1%, im Tessin dagegen 0,5%. Dagegen legte das BIP pro Kopf für die gesamte Schweiz im Jahresschnitt um 0,3% zu.

Tabelle 43: BIP pro Kopf in den Kantonen Uri und Tessin und in der Schweiz, 2005 und 2012.

Cantone		2008	2012	Crescita annua media	Crescita percentuale assoluta
Uri	Mio CHF	49'189	51'313	1.1%	4.3%
Ticino	Mio CHF	78'500	80'111	0.5%	2.1%
Svizzera	Mio CHF	77'783	78'023	0.1%	0.3%

Quelle: Kantonales Bruttoinlandprodukt (BIP) pro Einwohner, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung, BFS

Die Anlage 3 enthält die Daten zu den Erträgen der direkten Bundessteuer (durchschnittliches Einkommen pro Person und Gemeinde/Region); dabei handelt es sich um einen weiteren Indikator für die Wohlstandsverteilung und die regionalen Unterschiede.

### 5.3 Arbeitslosigkeit

Die Daten zur Arbeitslosigkeit sind auf gesamtschweizerischer, kantonaler und Bezirksebene verfügbar<sup>20</sup>. 2015 lag die durchschnittliche jährliche Arbeitslosigkeit<sup>21</sup> im Kanton Tessin mit 3,7% leicht über dem schweizerischen Durchschnitt von 3,2%. Im Kanton Uri lag die Arbeitslosigkeit mit durchschnittlich 1% deutlich unter dem nationalen Mittel.

<sup>19</sup> Das BIP misst den Wert der in einem Land produzierten Güter und Dienstleistungen, sofern diese nicht als Input für die Produktion weiterer Güter und Dienstleistungen verwendet werden (Vorleistungen). Mit dem BIP wird also die sogenannte Wertschöpfung geschätzt. Ein BIP über dem nationalen Durchschnitt bedeutet jedoch nicht unbedingt auch ein überdurchschnittliches Lohnniveau. Im Tessin betrug 2008 der Medianlohn 85,2% des nationalen Werts; 2014 sank der Prozentsatz auf 82,8%.

<sup>20</sup> Der Kanton Tessin ist in acht Bezirke eingeteilt, während der Kanton Uri einen einzigen Bezirk bildet.

<sup>21</sup> Die Daten zu den Bezirken des Kantons Tessin werden vom Finanz- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Tessin geliefert. Die kantonalen und nationalen Gesamtwerte stammen vom SECO. Beide werden nach derselben Methodik errechnet und sind damit vollkommen vergleichbar.

Im Tessin verzeichnet das Vallemaggia auf Bezirksebene die niedrigste Arbeitslosigkeit (2,2%), die Riviera die höchste (4,8%). In den Bezirken Bellinzona und Locarno beträgt die Arbeitslosigkeit ebenfalls über 4%. In den Bezirken Lugano (3,5%) und Mendrisio (3,6%) sinkt sie unter diese Marke.

Zwischen 2000 und 2015 hat die Arbeitslosigkeit in der Schweiz zwar von 1,8% auf 3,2% stark zugenommen, bleibt aber im internationalen Vergleich weiterhin niedrig. Auch in den Kantonen Uri und Tessin ist die Arbeitslosigkeit angestiegen, allerdings weniger markant als auf nationaler Ebene. Im Tessin betrug die Zunahme 0,6%, im Kanton Uri 0,5%. Im schweizweiten Vergleich wies das Tessin im Jahr 2000 eine sehr hohe Arbeitslosigkeit auf. Nach der Zunahme der Arbeitslosigkeit auf nationaler Ebene lag das Tessin 2015 mit der Gesamtschweiz gleichauf.

Tabelle 44: Jährliche Arbeitslosigkeit in den Bezirken des Kantons Tessin und im Kanton Uri, 2000-2015

<b>Distretto</b>	<b>Media anno 2000</b>	<b>Media anno 2015</b>	<b>Variazione (punti percentuali)</b>
Bellinzona	3.4%	4.4%	1.0%
Blenio*	3.3%	NA	NA
Leventina	2.6%	4.0%	1.4%
Locarno	4.0%	4.4%	0.4%
Lugano	3.1%	3.5%	0.4%
Mendrisio	2.8%	3.6%	0.8%
Riviera	4.2%	4.8%	0.6%
Vallemaggia	2.5%	2.7%	0.2%
<b>Ticino</b>	<b>3.1%</b>	<b>3.7%</b>	<b>0.6%</b>
<b>Uri</b>	<b>0.5%</b>	<b>1.0%</b>	<b>0.5%</b>
<b>Svizzera</b>	<b>1.8%</b>	<b>3.2%</b>	<b>1.4%</b>

\*Daten für 2015 statistisch nicht signifikant und deshalb nicht verfügbar.

Quelle Daten pro Bezirk Kt. Tessin: Kantonales Finanz- und Wirtschaftsdepartement. TI

Quelle Kantonale und gesamtschweizerische Daten: SECO

## 5.4 Übernachtungstourismus

Die Tourismusnachfrage lässt sich in den Tages- und in den Übernachtungstourismus einteilen. Kapitel 3.1 enthält Daten zum Tagetourismus. Das vorliegende Kapitel widmet sich den Übernachtungen, die nach Hotellerie und Parahotellerie unterschieden werden.

Die Daten zu Übernachtungen in Hotels stammen aus der HESTA-Statistik des Bundesamts für Statistik<sup>22</sup>.

<sup>22</sup> Das BFS veröffentlicht die Statistik auf der Detailstufe der Gemeinden. Aus Datenschutzgründen werden Daten für Gemeinden mit weniger als drei Hotels nicht veröffentlicht. Die Statistiken auf Gemeindeebene sind deshalb z.T. ungenau und weisen Differenzen zwischen der Summe der Übernachtungen auf Gemeindeebene und dem Total des Kantons auf. Das BFS hat auf Ersuchen für die im Rahmen der MGA definierten Regionen bereits aggregierte Daten geliefert; damit verringert sich die Differenz zwischen der Summe der Übernachtungen nach Regionen und dem Total

Für die Parahotellerie reicht die HESTA-Statistik nicht aus. So werden insbesondere die Übernachtungen der Ferienhauseigentümer in der eigenen Wohnung nicht darin erfasst. Zudem beziehen sich die HESTA-Daten zur Parahotellerie (z.B. Übernachtungen in "Bed and Breakfast" oder auf Zeltplätzen) nur auf die touristischen Regionen. Dieser geografische Detailgrad erfüllt die Anforderungen des MGA nicht<sup>23</sup>.

Im Rahmen einer kürzlich im Auftrag des Kantons Tessin durchgeföhrten Studie konnten die Lücken zur Nachfrage in der Parahotellerie für diesen Kanton geschlossen werden<sup>24</sup>. Der geografische Detailgrad entspricht zwar nicht genau jenem des MGA, ist aber präziser als die HESTA-Statistik<sup>25</sup>. Für den Kanton Uri wurde Anfang 2017 eine ähnliche Umfrage zum Jahr 2016 (vor der Eröffnung des GBT) durchgeführt, um mindestens die Übernachtungen der Eigentümer oder Mietgäste in den Ferienhäusern zu quantifizieren.

#### 5.4.1 Heutige Situation und Entwicklung in der Hotellerie

Laut Tabelle 45 wurden 2015 in der Schweiz knapp 35,6 Mio. Übernachtungen in der Hotellerie gezählt. 2015 ist Zürich in puncto Übernachtungen (ca. 5 Mio.) der Spaltenreiter, gefolgt von Bern mit knapp 5 Mio. und Graubünden mit 4,7 Mio. Der Kanton Tessin steht mit etwa 2,5 Mio. Übernachtungen an siebter Stelle, der Kanton Uri belegt mit rund 250'000 Platz 19.

---

der Übernachtungen im Kanton. Wegen des erwähnten Datenschutzproblems bleiben jedoch einige kleine Differenzen bestehen.

<sup>23</sup> Der Kanton Tessin bildet eine eigenständige Tourismusregion, doch zu den verschiedenen Regionen des Kantons liegen keine Daten vor. Im Kanton Uri ist die Lage noch unbefriedigender, weil er zur Tourismusregion "Luzern und Vierwaldstättersee" gehört. Deshalb liegen nicht einmal Daten auf Kantonsebene vor.

<sup>24</sup> "L'impatto economico del turismo in Ticino", Republik und Kanton Tessin, Finanz- und Wirtschaftsdepartement, 2014

<sup>25</sup> Die Studie untersucht die vier Tessiner Tourismusregionen: Bellinzona und Alto Ticino, Lago Maggiore und Valli, Luganersee und Mendrisiotto.

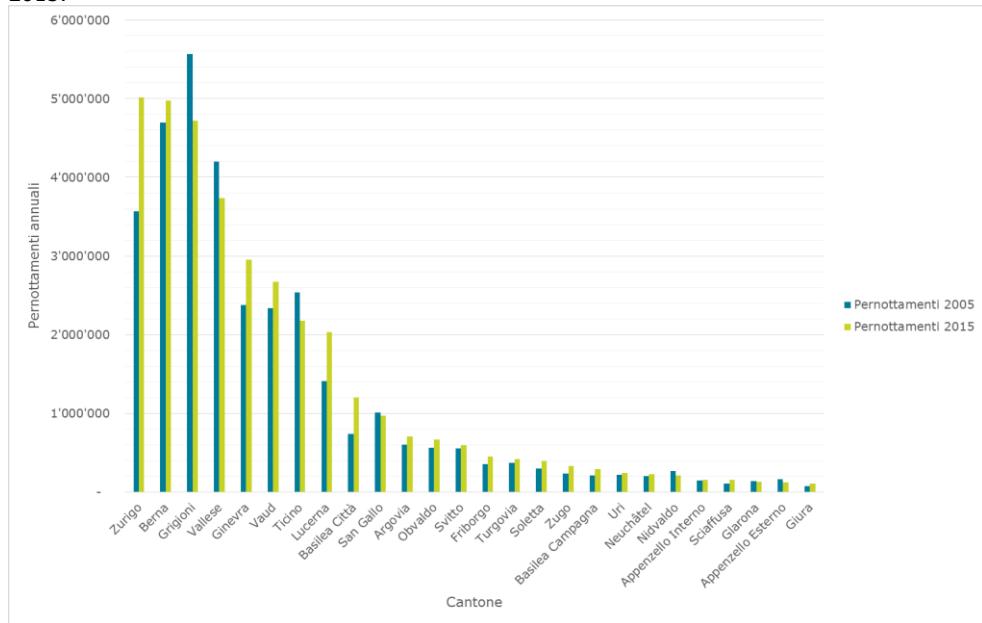
Tabelle 45: Entwicklung der Hotelübernachtungen in den Schweizer Kantonen, 2005-2015.

<b>Cantone</b>	<b>Pernottamenti 2005</b>	<b>Pernottamenti 2015</b>	<b>Variazione assoluta</b>	<b>Variazione percentuale</b>
Zurigo	3'567'970	5'011'715	1'443'745	40%
Berna	4'697'253	4'974'936	277'683	6%
Grigioni	5'569'534	4'717'301	-852'233	-15%
Vallese	4'201'759	3'738'426	-463'333	-11%
Ginevra	2'379'795	2'952'659	572'864	24%
Vaud	2'340'096	2'674'260	334'164	14%
<b>Ticino</b>	<b>2'538'996</b>	<b>2'180'345</b>	<b>-358'651</b>	<b>-14%</b>
Lucerna	1'407'112	2'030'219	623'107	44%
Basilea Città	734'313	1'201'796	467'483	64%
San Gallo	1'012'368	967'631	-44'737	-4%
Argovia	598'870	701'991	103'121	17%
Obvaldo	562'552	663'433	100'881	18%
Svitto	552'396	591'169	38'773	7%
Friborgo	349'496	451'868	102'372	29%
Turgovia	367'820	418'162	50'342	14%
Soletta	300'141	395'670	95'529	32%
Zugo	236'312	327'445	91'133	39%
Basilea Campagna	206'106	292'377	86'271	42%
<b>Uri</b>	<b>219'753</b>	<b>241'394</b>	<b>21'641</b>	<b>10%</b>
Neuchâtel	202'986	223'964	20'978	10%
Nidvaldo	268'707	212'706	-56'001	-21%
Appenzello Interno	144'889	154'170	9'281	6%
Sciaffusa	105'697	152'180	46'483	44%
Glarona	139'974	128'012	-11'962	-9%
Appenzello Esterno	164'045	117'948	-46'097	-28%
Giura	74'796	106'699	31'903	43%
<b>Totale Svizzera</b>	<b>32'943'736</b>	<b>35'628'476</b>	<b>2'684'740</b>	<b>8%</b>

Quelle: HESTA, BFS.

Zwischen 2005 und 2015 hat die Anzahl Übernachtungen in der Schweiz insgesamt um 8% zugenommen. Die Kantone Zürich (+1'443'745), Luzern (+623'107), Genf (+572'864) und Basel-Stadt (+467'483) wiesen den stärksten Anstieg auf. Dagegen gingen die Übernachtungen in den touristisch geprägten Alpenkantonen drastisch zurück. Der stärkste Rückgang war in den Kantonen Graubünden (-852'233), Wallis (-463'333) und Tessin (-358'651) zu verzeichnen. Im Kanton Uri dagegen verlief die Entwicklung positiv (+21'641 Übernachtungen). Diese Entwicklung lässt sich in Abbildung 34 deutlich ablesen.

Abbildung 34: Entwicklung der Anzahl der jährlichen Hotelübernachtungen in den Schweizer Kantonen, 2005-2015.



Quelle: Eigene Aufbereitung der HESTA-Daten, BFS.

Die Entwicklung der Übernachtungen nach Herkunft der Gäste unterscheidet sich bezüglich Intensität der Auswirkungen, aber nicht nach Art (Zunahme oder Abnahme); siehe dazu Tabelle 46. Die rückläufigen Übernachtungen im Tessin zwischen 2005 und 2015 betrafen schweizerische wie ausländische Gäste (Letztere jedoch stärker). Die Abnahme der Übernachtungen im Tessin ist vor allem auf den starken Rückgang der deutschen, britischen und niederländischen Touristen zurückzuführen. Allerdings betrifft dies die ganze Schweiz. Im Kanton Uri dagegen war die insgesamt positive Entwicklung bei den schweizerischen Gästen noch markanter. Auf nationaler Ebene gibt es nur geringfügige Unterschiede zwischen Schweizern und Ausländern.

Tabelle 46: Entwicklung der Hotelübernachtungen nach Herkunft der Gäste im Kanton Tessin, im Kanton Uri und in der Schweiz, 2005-2015.

Origine degli ospiti	Ticino			Uri			Svizzera		
	2005	2015	Differenza assoluta in %	2005	2015	Differenza assoluta in %	2005	2015	Differenza assoluta in %
Svizzera	1'383'275	1'347'852	-35'423 -3%	79'876	97'148	17'272 22%	14'622'420	16'052'181	1'429'761 10%
Esterio	1'155'721	832'493	-323'228 -28%	139'877	144'246	4'369 3%	18'321'316	19'576'295	1'254'979 7%
Totale	2'538'996	2'180'345	-358'651 -14%	219'753	241'394	21'641 10%	32'943'736	35'628'476	2'684'740 8%

Quelle: HESTA, BFS.

Das Urserental ist die wichtigste Tourismusregion des Kantons Uri (vgl. Tabelle 47). Mit knapp 100'000 Übernachtungen pro Jahr macht es allein 42% der Übernachtungen im Kanton aus. Die Entwicklung zwischen 2005 und 2015 zeigt, dass diese Region auch in absoluten Zahlen am stärksten gewachsen ist (ca. +15'000 Übernachtungen) und damit ihren Spitzenplatz von 2005 festigt. Prozentual verzeichnete die Region Oberes Reusstal, wo die Nachfrage im Hoteltourismus um 50% zulegte, den stärksten Zuwachs. Nur im Unteren Reusstal ging die Tendenz mit einem (moderaten) Rückgang von 7% nach unten; allerdings sind dort die grössten positiven Auswirkungen der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) zu erwarten.

Tabelle 47: Entwicklung der Anzahl der jährlichen Hotelübernachtungen pro Region im Kanton Uri

<b>Regione</b>	<b>Pernottamenti 2005</b>	<b>Pernottamenti 2015</b>	<b>Variazione assoluta</b>	<b>Variazione percentuale</b>
Äussere Seegemeinden	40'315	45'152	4'837	12%
Unteres Reusstal	68'692	64'086	-4'606	-7%
Oberes Reusstal	12'033	18'099	6'066	50%
Seitentäler	5'550	5'600	50	1%
Urserntal	80'663	95'257	14'594	18%
<b>Totale Canton Uri</b>	<b>219'753</b>	<b>241'394</b>	<b>21'641</b>	<b>10%</b>

Quelle: HESTA, Bundesamt für Statistik.

Tabelle 48 bildet die Entwicklung im Tessin auf regionaler Ebene ab. An der Sponda Destra Locarnese verzeichnete die Anzahl Hotelgäste mit 150'000 weniger Übernachtungen den stärksten Rückgang. Auch die meisten anderen Regionen waren mit rückläufigen Übernachtungen konfrontiert. Besonders gravierende Einbussen registrierten die Regionen Lugano, Vedeggio und Basso Malcantone, die je über 50'000 Übernachtungen verloren. Nur in der Region Tre Valli, die im Berichtszeitraum eine Zunahme von 11% bis 43% verzeichnete, und in der Region Bellinzona (+6%) ist die Tendenz gegenläufig.

Trotz der einschneidenden Einbussen bleibt die Sponda Destra Locarnese weiterhin der stärkste Tourismusmagnet, unmittelbar gefolgt von der Region Lugano. Rund 80% der gesamten Übernachtungen im Kanton entfallen auf diese beiden Regionen. Die übrigen Tessiner Regionen spielen eine untergeordnete Rolle: Keine verzeichnet mehr als 75'000 Übernachtungen.

Tabelle 48: Entwicklung der Anzahl der jährlichen Hotelübernachtungen pro Region im Kanton Tessin

<b>Regione</b>	<b>Pernottamenti 2005</b>	<b>Pernottamenti 2015</b>	<b>Variazione assoluta</b>	<b>Variazione percentuale</b>
Mendrisiotto	148'692	116'054	-32'638	-22%
Lugano	848'564	792'909	-55'655	-7%
Valli di Lugano	101'899	88'421	-13'478	-13%
Vedeggio e Basso Malcantone	85'734	26'885	-58'849	-69%
Piano di Magadino/Gambarogno	114'255	72'415	-41'840	-37%
Bellinzona	77'565	81'920	4'355	6%
Sponda destra Locarnese	1'019'531	871'952	-147'579	-14%
Valli Locarnese	71'910	46'960	-24'950	-35%
Riviera	11'041	15'828	4'787	43%
Blenio	8'984	9'994	1'010	11%
Leventina	39'115	47'879	8'764	22%
<b>Totale Canton Ticino</b>	<b>2'538'996</b>	<b>2'180'345</b>	<b>-358'651</b>	<b>-14%</b>

Quelle: HESTA, Bundesamt für Statistik.

#### 5.4.2 Heutige Situation in der Parahotellerie im Tessin

In der Studie des Finanz- und Wirtschaftsdepartements des Kantons Tessin (DFE) aus dem Jahr 2014, "L'impatto economico del turismo in Ticino" (Wirtschaftliche Auswirkung des Tourismus im Tessin), wurde die Anzahl Übernachtungen in der Parahotellerie für das Jahr 2012 geschätzt. Als Parahotellerie werden in der Studie Übernachtungen in Gruppenunterkünften (Jugendherbergen, Hütten), auf Zeltplätzen sowie in Mietwohnungen und Ferienwohnungen (Übernachtungen der Eigentümer) betrachtet. Diese Daten vervollständigen das Bild der Tourismusnachfrage im Kanton Tessin und verdeutlichen die Bedeutung der Parahotellerie im Spektrum der kantonalen Tourismusangebote. Die in der

Studie des DFE berücksichtigten Regionen decken sich jedoch nicht mit jenen des MGA-Projekts.

Die Parahotellerie des Tessins verzeichnetet etwa 4,5 Mio. Übernachtungen, die Hotellerie etwas über 2 Mio. Das Verhältnis der Übernachtungen in der Parahotellerie und in der Hotellerie beträgt also etwa 70% zu 30%. Die Tourismusregion Bellinzona und das Alto Ticino weisen prozentual besonders viele Übernachtungen in der Parahotellerie aus (82%). Die Region Lugarersee dagegen liegt unter dem kantonalen Mittel (54%).

Über 2,5 Mio. Übernachtungen in der Parahotellerie entfallen auf die Region Locarno. Die Region Lugano verzeichnet mit 1 Mio. weniger als halb so viele Übernachtungen wie die Region Locarno. In der Region Bellinzona und Alto Ticino wird das Total auf 700'000 Übernachtungen geschätzt. Das Schlusslicht der Tabelle bildet das Mendrisotto mit etwa 200'000 Übernachtungen.

Bei den Übernachtungen in der Parahotellerie spielen die **Ferienwohnungen** die Hauptrolle. Die Studie geht für das Jahr 2012 von knapp 3 Mio. Übernachtungen in der eigenen Wohnung aus (siehe Tabelle 49). Angesichts der insgesamt 2,2 Mio. jährlichen Übernachtungen in der Hotellerie im Tessin macht das Total der Übernachtungen in der Parahotellerie (eigene Wohnungen und Mietwohnungen) den Löwenanteil der Tourismusnachfrage aus und übertrifft sogar jenes der Hotellerie. Knapp die Hälfte der Übernachtungen der Eigentümer entfällt auf die Region Locarno. Der Rest verteilt sich auf den Lugarersee (776'000) und die Region Bellinzona und Valli (541'000). Im Mendrisotto mit schätzungsweise 145'000 Übernachtungen sind die Übernachtungen der Eigentümer von untergeordneter Bedeutung.

**Gemietete Ferienwohnungen** spielen nur in der Region Locarno mit einer halben Million geschätzten Übernachtungen eine wichtige Rolle. Am Lugarersee werden knapp über 100'000 Übernachtungen verzeichnet. In den übrigen Regionen sind es schätzungsweise 15'000 Übernachtungen.

Knapp 80% aller Übernachtungen auf den **Zeltplätzen** des Kantons entfallen auf die Region Lago Maggiore und Valli. In den anderen Regionen spielen die Zeltplätze eine Nebenrolle. Bei den **Gruppenunterkünften** sinkt der Anteil der Region Locarno und Valli auf etwa 50%, belegt aber immer noch den ersten Platz. Darauf folgen die Region Bellinzona und Alto Ticino mit etwa 100'000 Übernachtungen. In der Region Lugano werden 80'000 und im Mendrisotto nur 16'000 gezählt.

Tabelle 49: Anzahl Übernachtungen in der Parahotellerie im Kanton Tessin, 2012

Regione	Alloggi di gruppo	Campeggi	Affitto di residenze di vacanza	Pernottamenti proprietari	Totale
Bellinzona e Alto Ticino	107'000	40'000	15'000	541'000	703'000
Lago Maggiore e Valli	201'000	499'000	484'000	1'484'000	2'668'000
Lago di Lugano	80'000	70'000	124'000	776'000	1'050'000
Mendrisotto	16'000	30'900	15'000	145'000	206'900
<b>Totale Canton Ticino</b>	<b>404'000</b>	<b>639'900</b>	<b>638'000</b>	<b>2'946'000</b>	<b>4'627'900</b>

Zeltplätze = ohne Pauschale

Quelle: "L'impatto economico del turismo in Ticino" (Wirtschaftliche Auswirkung des Tourismus im Tessin), Republik und Kanton Tessin, Finanz- und Wirtschaftsdepartement (DFE), S. 50.

### 5.4.3 Heutige Situation der Ferienwohnungen im Kanton Uri

In einer kürzlich im Auftrag des ARE und des Kantons Uri durchgeführten Studie wurde die Anzahl Übernachtungen in den Ferienwohnungen des Kantons Uri quantifiziert.<sup>26</sup> 2016 generierten die Ferienwohnungen des Kantons Uri insgesamt ca. 300'000 Übernachtungen (vgl. Tabelle 50). Dies entspricht 55% aller Übernachtungen im Kanton (jene in der Hotellerie mit eingerechnet)<sup>27</sup>.

Tabelle 50: Anzahl Übernachtungen in den Ferienwohnungen im Kanton Uri, 2016

	Logier-nächte pro Region**	Logiernächte pro Objekt*** 2016			Ver-mietungs-anteil (Objekte)
		Total	LN von Eigen-tümer/innen	LN von Mieter/innen	
<b>Sommer*</b>	<b>171'800</b>	<b>72</b>	<b>56</b>	<b>16</b>	
Äussere Seegemeinden	26'900	87	58	30	
Unteres Reusstal	56'400	80	66	14	
Seitentäler	24'200	69	58	11	
Oberes Reusstal	23'200	72	57	15	
Urserntal	41'100	54	41	12	
<b>Winter*</b>	<b>130'000</b>	<b>66</b>	<b>56</b>	<b>11</b>	
Äussere Seegemeinden	12'500	40	32	8	
Unteres Reusstal	20'800	30	26	3	
Seitentäler	16'100	45	37	9	
Oberes Reusstal	10'600	33	25	8	
Urserntal	70'000	91	78	14	
<b>Gesamt*</b>	<b>301'800</b>	<b>125</b>	<b>101</b>	<b>24</b>	<b>16%</b>
Äussere Seegemeinden	39'400	128	90	38	16%
Unteres Reusstal	77'200	110	92	18	12%
Seitentäler	40'300	114	95	19	20%
Oberes Reusstal	33'800	105	82	24	15%
Urserntal	111'100	145	119	26	20%

\* Total anhand der Anzahl Objekte in den Regionen gewichtet

\*\* Die Anzahl zugrundeliegende Objekte ist provisorisch, da nur 4 von 20 Gemeinden ihre touristischen Zweitwohnungen festgestellt haben

\*\*\* In Bezug auf alle Objekte

Quelle: rütter soeco: Befragung von Eigentümer/innen von Zweitwohnungen im Kanton Uri. Methodikbericht und Logiernächte. Rüschlikon, 2017, S. 17.

Über ein Drittel der Übernachtungen konzentriert sich auf das Urserntal und ein Viertel auf das Untere Reusstal. Das restliche Drittel ist gleichmässig auf die drei übrigen Regionen des Kantons verteilt.

Der Vergleich mit den Hotelübernachtungen zeigt, dass der Zweitwohnungssektor für die Seitentäler mit fast 90% der Übernachtungen eine zentrale Rolle spielt. Nur in der Region

<sup>26</sup> rütter soeco: Befragung von Eigentümer/innen von Zweitwohnungen im Kanton Uri. Methodikbericht und Logiernächte. Rüschlikon, 2017.

Gemäss dem Bericht haben nur 4 von 20 Gemeinden zur Extrapolation der Daten die genaue Anzahl der Objekte überprüft und dabei die mit Erstwohnungen gleichgesetzten Wohnungen vom Total der Zweitwohnungen abgezogen. Für die übrigen Gemeinden haben die Verfasser des Berichts eine Schätzung vorgenommen.

<sup>27</sup> Übernachtungen auf Zeltplätzen und in Gruppenunterkünften werden nicht berücksichtigt.

Äussere Seegemeinden übertreffen die Übernachtungen in Hotels (53%) jene in Ferienwohnungen.

## 5.5 Zusammenfassung der Situation

Sowohl der Kanton Tessin als auch der Kanton Uri besitzen je eine wirtschaftliche Lokomotive: die Region Lugano und das Untere Reusstal. Die Region Lugano ist mit ihren etwa 60'000 Arbeitsplätzen – rund einem Drittel des Totals – der wichtigste Arbeitgeber des Tessins. Auf das Untere Reusstal konzentrieren sich 85% der Arbeitsplätze des Kantons Uri, d.h. ungefähr 11'500. 2005 war die Situation ähnlich; in diesen beiden Regionen fand also keine Zentralisierung der Arbeitsplätze statt.

Die Entwicklung von 2005 bis 2013 zeigt, dass die Anzahl Arbeitsplätze in allen Tessiner Agglomerationen sowie im Unteren Reusstal und im Urserental gestiegen ist. Die dynamischsten Regionen sind das Sottoceneri und prozentual auch das Urserental. Die übrigen Urner Regionen waren mit einem starken Beschäftigungsrückgang von etwa 20% konfrontiert. Auch die Valli del Locarnese, Blenio und die Leventina verzeichnen eine wenn auch mässigere Abnahme.

Das Tessiner BIP pro Kopf übertrifft zwar jenes des Kantons Uri um 50%, aber die Arbeitslosigkeit ist im Kanton Uri weniger als ein Drittel so hoch wie im Tessin.

In den grossen städtischen Zentren der Schweiz (Zürich, Genf, Basel usw.) floriert der Tourismus, doch die klassischen Destinationen (Graubünden, Wallis, Tessin) geraten ins Hintertreffen. Der Kanton Tessin, wo sich die Tourismusnachfrage auf die Regionen Locarno und Lugano konzentriert, hat in 10 Jahren 15% der Hotelübernachtungen eingebüsst. Folglich nehmen auch die Arbeitsplätze im Tourismus ab. Dieser Trend ist in allen Tessiner Regionen festzustellen. Nur Bellinzona und die Tre Valli verzeichneten zunehmende Übernachtungen in der Hotellerie.

Der Kanton Uri kannte auch dank des aktuellen Projekts in Andermatt mit einer 10%igen Zunahme in 10 Jahren eine leicht positive Entwicklung. Zwischen 2005 und 2013 sind in der Region Urserental 125 neue Arbeitsplätze im Tourismus entstanden (+55%). Die Zunahme geht mit einem Anstieg der Übernachtungen um 18% zwischen 2005 und 2015 einher. Mit knapp unter 100'000 jährlichen Übernachtungen behauptet sich das Urserental als wichtigste Tourismusregion des Kantons.

## 6 Bevölkerung und Siedlungen

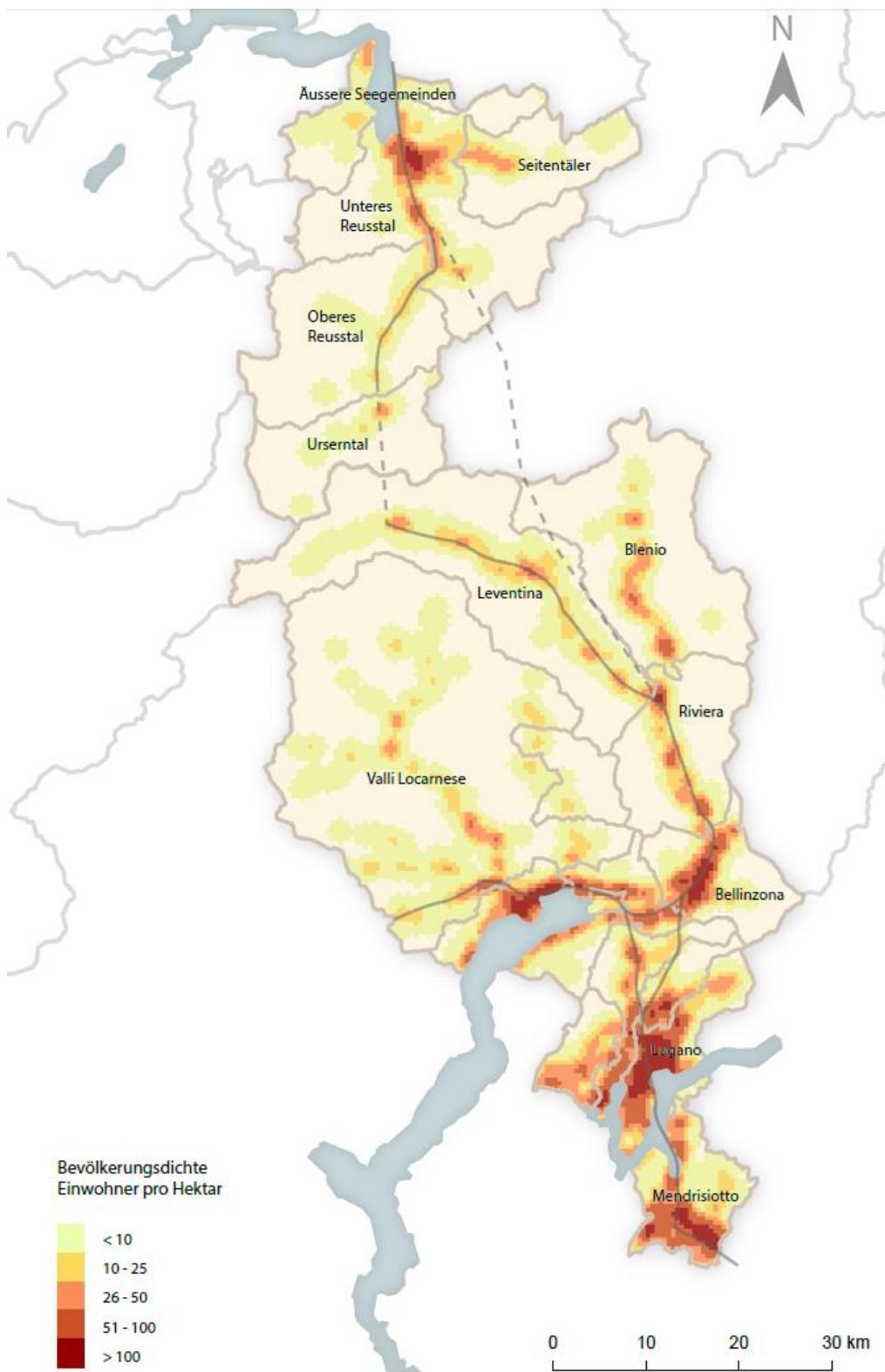
### 6.1 Wohnbevölkerung

#### 6.1.1 Heutige Situation

Wie Abbildung 35 klar zeigt, ist die Verteilung der Bevölkerung durch die Geographie und die Topographie des Untersuchungsgebietes bedingt. Die Topographie hat die stärkere Besiedlung der Talböden, wo die historischen Verbindungswege durchgehen, bewirkt. Die Bahn im 19. Jahrhundert und die Nationalstrasse im 20. Jahrhundert haben die Verdichtung in den entsprechenden Korridoren verstärkt. Je näher den grossen Metropolitanräumen im Norden und im Süden, desto grösser und dichter werden die Bevölkerungsbauungen entlang der Korridore.

Abhängig von diesen Gegebenheiten lebt rund 80 % der Urner Wohnbevölkerung im Talboden. Das Untere Reusstal, wo Bahn und Autostrasse die Talebene mit einem grossen Angebot an Bauland erschliessen, verzeichnet den höchsten Einwohneranteil des Kantons Uri, das Obere Reusstal den geringsten (vgl. Tabelle 51 und Abbildung 36). Im Kanton Tessin liegt es auf der Hand, dass sich die grössten Konzentrationen von Einwohnern in den Zentren der 4 Agglomerationen befinden; Zentren, die sich im 19. Jahrhundert um die wichtigsten Eisenbahnknoten und Bahnhöfe gebildet haben und die sich im 20. Jahrhundert als Agglomerationen entwickelt haben. Der Agglomerationsraum Lugano weist die höchste Einwohnerzahl auf und hat sich in den letzten Jahren als kantonaler Wirtschaftszentrum verstärkt. Einwohnerstark sind auch die Region Mendrisiotto sowie Bellinzona und Sponda Destra Locarnese. Die Leventina und das Obere Reusstal profitierten während der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts von der Eisenbahn. Seit 1970 ist aber ein Bevölkerungsschwund zu verzeichnen. 1980 wurde der Gotthard Strassentunnel eröffnet. Ohne Nationalstrasse wäre der Bevölkerungsschwund wahrscheinlich noch stärker gewesen und hätte zum Teil den Abwanderungseffekt, welcher die Schliessung der obsoleten Schwerindustrie, der Rückzug der Bundesbetriebe und die Straffung der Anwesenheit der Armee verursacht haben, nicht kompensiert. Die Autobahn ermöglicht Pendlerbeziehungen zu den Wirtschaftszentren im Süden und im Norden, und begünstigt die Attraktivität dieser Regionen für das Wohnen.

Abbildung 35: Bevölkerungsdichte in den Kantonen Uri und Tessin, 2014



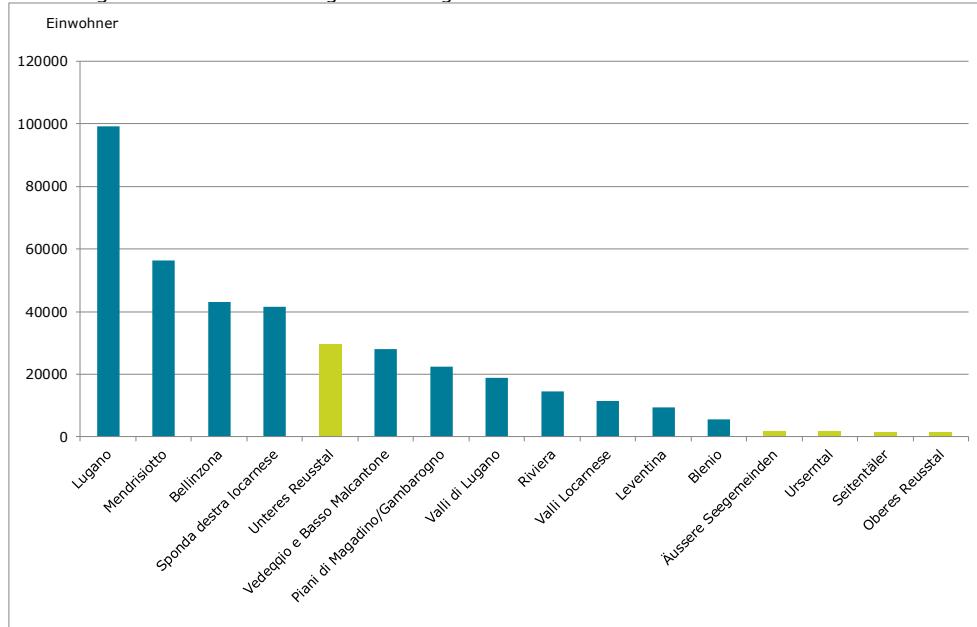
Quelle: STATPOP (2014); Darstellung Planteam S AG.

Tabelle 51: Wohnbevölkerung Kantone Uri und Tessin, 2014

<b>Kanton Tessin</b>	
Mendrisiotto	56'286
Lugano	99'296
Valli di Lugano	18'840
Vedeggio e Basso Malcantone	27'993
Magadinoebene/Gambarogno	22'418
Bellinzona	43'081
Sponda destra Locarnese	41'506
Valli Locarnese	11'399
Riviera	14'479
Blenio	5'653
Leventina	9'412
Total TI	350'363
<b>Kanton Uri</b>	
Aussere Seegemeinden	1'754
Unteres Reusstal	29'510
Oberes Reusstal	1'445
Seitentaler	1'552
Urserntal	1'747
Total UR	36'008

Quelle: STATPOP (2014).

Abbildung 36: Wohnbevölkerung in den Regionen



Quelle: STATPOP (2014).

### 6.1.2 Entwicklung

In den letzten Jahren entwickelte sich die Bevölkerung im Kanton Uri mit weitaus geringerer Dynamik als der Schweizer Durchschnitt, die Bevölkerung im Tessin stieg hingegen stärker an als in der Schweiz gesamt (s. Tabelle 52).

Seit dem Jahr 2010 verzeichnetet der Kanton Uri ein schwaches Bevölkerungswachstum von jährlich 0,41 %. Im Zeitraum 2000 bis 2010 fand praktisch kein Wachstum statt. Das Hochtal Urserental verzeichnete ab 2010 – insbesondere aufgrund der Entwicklungen in der grössten der drei Gemeinden im Tal, der Tourismusgemeinde Andermatt – einen markanteren Anstieg der Bevölkerung als andere Regionen. In den äusseren Seegemeinden und in den Seitentälern kam es zu einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung. Im Kanton Tessin entwickelte sich die Region Vedeqqio e Basso Malcantone sehr positiv. Auch Lugano und der Grossraum Lugano verzeichneten einen markanten Bevölkerungsanstieg. Die Leventina blieb auch in den Jahren 2010 bis 2014 wie schon in den Jahren davor eine Abwanderungsregion.

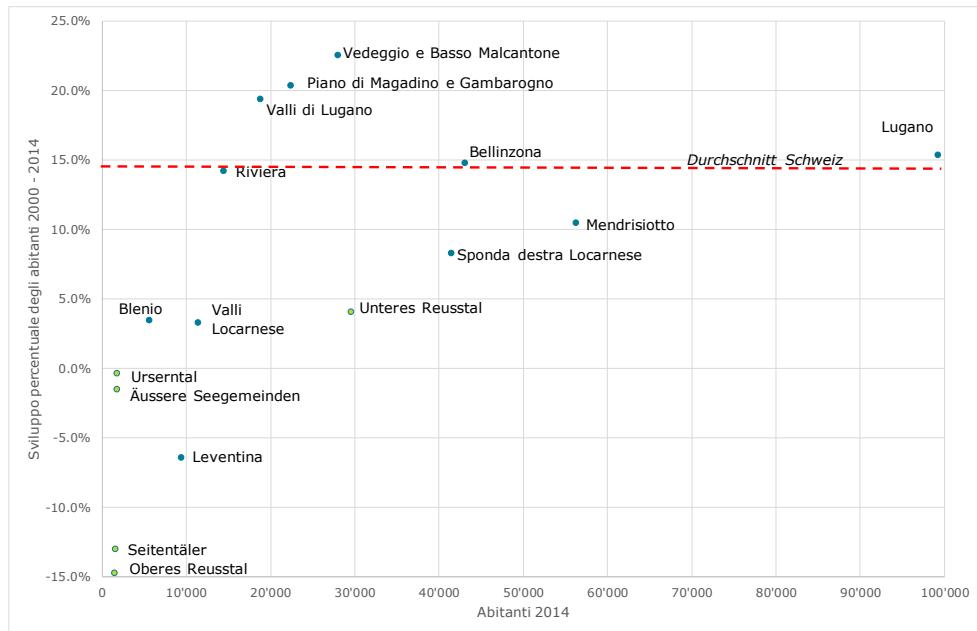
Tabelle 52: Wohnbevölkerung in den Regionen, jährliche Wachstumsraten 2000 – 2010, 2010 – 2014

<b>Schweiz Gesamt und Kantone Tessin und Uri</b>					
	2000	2010	2014	Jährliche Wachstumsrate (in %)	
Schweiz	7'184'250	7'870'134	8'237'660	0,92%	1,15%
Tessin	309'464	333'753	350'363	0,76%	1,22%
Uri	35'376	35'422	36'008	0,01%	0,41%
<b>Regionen Kanton Tessin</b>					
	2000	2010	2014	Jährliche Wachstumsrate (in %)	
Mendrisotto	50'961	53'560	56'286	0,50%	1,25%
Lugano	86'101	93'449	99'296	0,82%	1,53%
Valli di Lugano	15'788	17'855	18'840	1,24%	1,35%
Vedeqqio und Basso Malcantone	22'849	25'893	27'993	1,26%	1,97%
Magadinoebene/Gambarogno	18'627	21'252	22'418	1,33%	1,34%
Bellinzona	37'547	41'124	43'081	0,91%	1,17%
Sponda Destra Locarnese	38'347	40'524	41'506	0,55%	0,60%
Valli Locarnese	11'038	11'080	11'399	0,04%	0,71%
Riviera	12'681	13'886	14'479	0,91%	1,05%
Blenio	5'466	5'530	5'653	0,12%	0,55%
Leventina	10'059	9'600	9'412	-0,47%	-0,49%
<b>Regionen Kanton Uri</b>					
	2000	2010	2014	Jährliche Wachstumsrate (in %)	
Äussere Seegemeinden	1'781	1'763	1'754	-0,10%	-0,13%
Unteres Reusstal	28'363	29'019	29'510	0,23%	0,42%
Oberes Reusstal	1'695	1'435	1'445	-1,65%	0,17%
Seitentäler	1'784	1'580	1'552	-1,21%	-0,45%
Urserental	1'753	1'625	1'747	-0,76%	1.83%

Quelle: ESPOP (2000, 2010), STATPOP (2014).

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Bevölkerung pro Region zwischen 2000 und 2014 grafisch auf.

Abbildung 37: Bevölkerung 2014 und Bevölkerungsentwicklung in den Regionen 2000 – 2014



Quelle: ESPOP (2000, 2010), STATPOP (2014).

## 6.2 Wohnbevölkerung nach Altersklassen, heutige Situation und Entwicklung

Das Altern der Bevölkerung ist eine generelle demographische Erscheinung, welche die ganze Schweiz, sowie mehr oder weniger alle europäische Länder, betrifft. Grund dieser Entwicklung ist die in den letzten Jahrzehnten stark gestiegene Lebenserwartung. Regionale Unterschiede können sich durch spezifische externe Faktoren ergeben.

Tabelle 53: Wohnbevölkerung nach Altersklassen in der Schweiz in den Jahren 2000, 2010 und 2015

Alter	2000		2010		2015	
	Personen	%	Personen	%	Personen	%
<b>0-19</b>	1'664'351	23,10%	1'642'435	20,87%	1'732'840	20,81%
<b>20-64</b>	4'430'518	61,50%	4'898'005	62,24%	5'099'234	61,24%
<b>65-79</b>	817'774	11,35%	956'748	12,16%	1'078'185	12,95%
<b>80+</b>	291'412	4,05%	372'946	4,74%	416'867	5,01%
<b>Schweiz Total</b>	7'204'055	100,00%	7'870'134	100,00%	8'327'126	100,00%

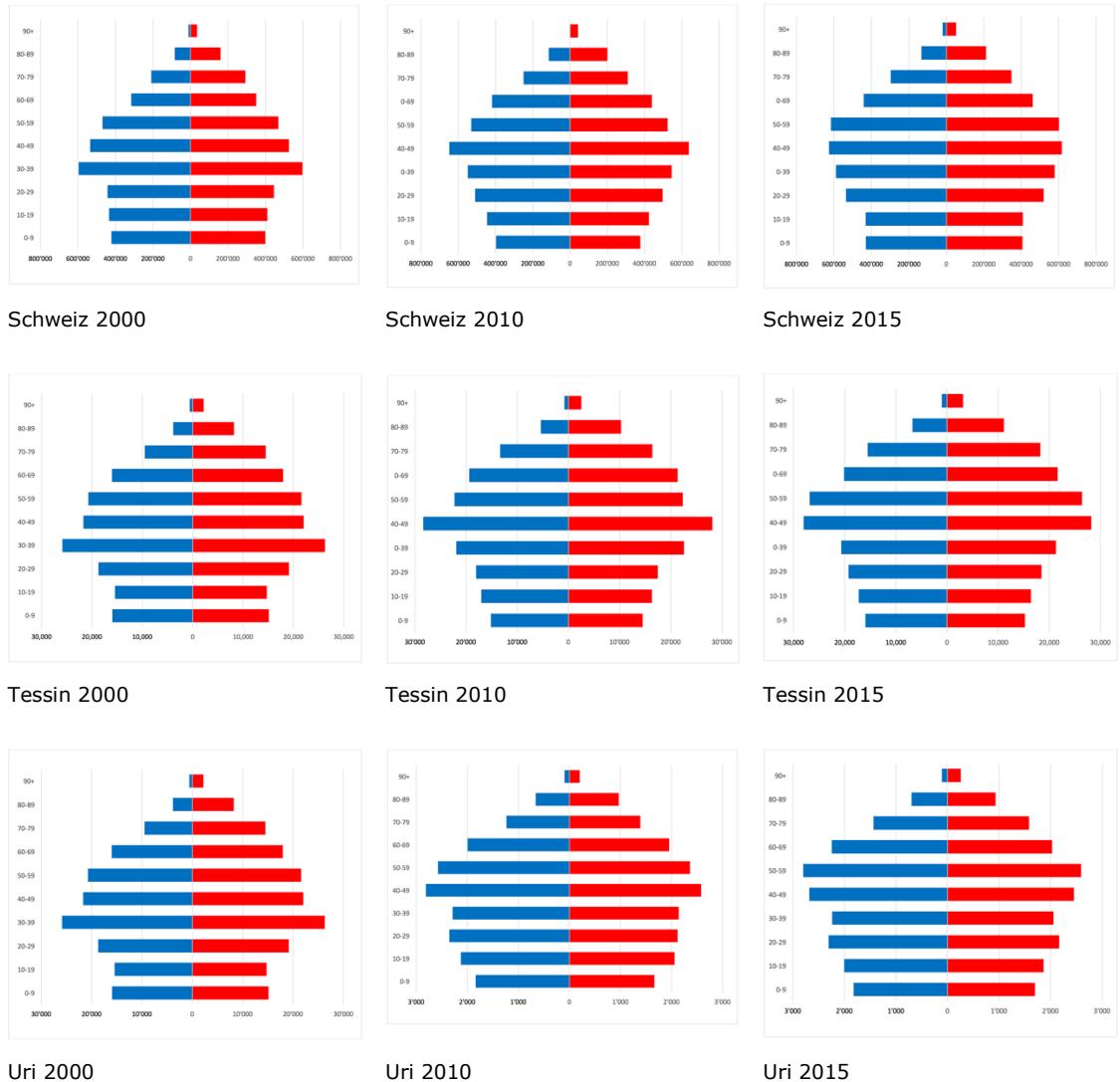
Quelle: ESPOP (2000-2010), STATPOP (2015)

Die beiden Kantone weisen eine relativ typische Altersverteilung auf, wobei im Vergleich zur gesamten Schweiz die höheren Altersklassen im Kanton Uri und besonders im Kanton Tessin etwas mehr Gewicht haben (vgl. Abbildung 38 und Anlage 4). Im Vergleich zum Jahr 2000 ist der Anteil der 0 bis 19-jährigen sowohl im Kanton Uri als auch im Kanton Tessin im Jahr 2015 leicht zurückgegangen, und der Anteil der über 65-jährigen leicht gestiegen – am stärksten

fiel dieser Anstieg in den Urner Seitentälern und der Leventina und den Valli Locarnese aus. Einen hohen Anteil an 0-19-jährigen weisen die Urner Seitentäler aus, einen besonders niedrigen das Urserental, die Sponda Destra Locarnese und die Leventina. Ein hoher Anteil an über 65-jährigen findet sich im Oberen Reusstal, in der Sponda Destra Locarnese und in der Region Blenio.

Der Vergleich zwischen den Alterspyramiden der 3 Zeitpunkte zeigt, wie sich die stärkste Altersklasse stetig nach oben verschiebt. 2000 war es in den 3 Erhebungsgebieten die Altersklasse der 30-39-jährigen. 10 Jahre später waren es die 40-49-jährigen. Im Kanton Uri sind schon im Jahr 2015 die 50-bis 59-jährigen an die erste Stelle gerückt. Auch der Abstand zwischen der Anzahl der jüngsten und der ältesten Altersklasse nimmt stetig zu.

Abbildung 38: Vergleich Alterspyramiden in der Schweiz, im Kanton Tessin und im Kanton Uri in den Jahren 2000, 2010 und 2015



Quelle: ESPOP (2010), STATPOP (2014), grafische Aufbereitung urbass fgm.

Es kreuzen sich zwei unterschiedliche Dynamiken. In den Randregionen, in beiden Kantone wandern die Altersklassen der Arbeitstätigen mit ihren Kindern ab, und es bleiben die älteren Generationen. In den touristischen Regionen am See im Kanton Tessin siedeln sich nach der Pensionierung ältere auswärtige Personen an.

Diese Dynamiken bestimmen, im Rahmen der allgemeinen Tendenz zur Überalterung, gewisse regionale Unterschiede, wie der Tabelle 38 entnehmbar. Besonders fallen die sehr starken Rückgangsraten der jüngsten Altersklasse 0-19 in allen Urner Regionen auf, insbesondere in den peripheren Regionen (Äussere Seegemeinden, Seitentäler und Urserntal). Im Tessin weisen vor allem die Leventina und die Valli del Locarnese für diese Altersklasse höhere Rückgangsraten auf. In diesen Regionen finden sich die Gebiete die insgesamt einen stärkeren demografischen Rückgang verzeichnen. Gleichzeitig ist im Tessin, in allen Regionen ausser Blenio, ein gegenüber der Schweiz überdurchschnittlicher Zuwachs der Altersklasse 65-79 zu verzeichnen. Besonders hoch sind die Zuwachsraten in der Region Valli Locarnese (3.93%) und in den Regionen, in welchen sich Gebiete befinden, die bei betagten Personen auch von ausserhalb des Kantons beliebt sind, wie die Sponda Destra Locarnese (4.06%) und Vedeggio e Basso Malcantone (3.93%).

Tabelle 54: Entwicklung der Anteile der Wohnbevölkerung nach Altersklassen in den Regionen der Kantone Tessin und Uri 2000-2015

	Altersklassen			
	0-19	20-64	65-79	80+
<b>Schweiz</b>	-2,29%	-0,26%	1,60%	0,96%
<b>Kanton Tessin</b>	-1,30%	-2,87%	2,68%	1,48%
<b>Kanton Uri</b>	-4,51%	1,40%	2,02%	1,10%
<b>Regionen Kanton Tessin</b>				
	0-19	20-64	65-79	80+
Mendrisotto	-1,23%	-3,26%	2,44%	2,05%
Lugano	-1,15%	-2,67%	2,15%	1,68%
Valli di Lugano	-0,80%	-2,98%	2,99%	0,80%
Vedeggio und Basso Malcantone	-1,58%	-3,82%	3,93%	1,47%
Magadinoebene/Gambarogno	-1,00%	-2,69%	2,58%	1,11%
Bellinzona	-0,80%	-2,15%	1,91%	1,04%
Sponda Destra Locarnese	-2,17%	-3,92%	4,06%	2,03%
Valli Locarnese	-2,88%	-1,79%	4,10%	0,56%
Riviera	-0,93%	-4,04%	3,58%	1,38%
Blenio	-1,23%	-0,85%	1,10%	0,97%
Leventina	-2,60%	-1,15%	2,81%	0,95%
<b>Regionen Kanton Uri</b>				
	0-19	20-64	65-79	80+
Aussere Seegemeinden	-9,20%	6,06%	1,77%	1,38%
Unteres Reusstal	-3,82%	0,52%	2,18%	1,12%
Oberes Reusstal	-3,19%	2,34%	-0,60%	1,46%
Seitentäler	-10,05%	6,24%	3,36%	0,45%
Urserntal	-6,80%	5,33%	0,71%	0,76%

Quelle: ESPOP (2000-2010), STATPOP (2015).

## 6.3 Siedlungseinheiten im Umkreis der Bahnhöfe und Bahnhaltestellen

### 6.3.1 Einleitung

Der Vergleich der Siedlungsdichte innerhalb eines bestimmten Radius um einen Bahnhof oder eine ÖV-Haltestelle herum mit jener innerhalb eines weiteren Gürtels vermittelt Aussagen über die Innenentwicklung.

Die Radien werden entsprechend der Wichtigkeit des ÖV-Knotenpunktes gemessen:

- für die wichtigsten Bahnhöfe, Kern (A) Radius 1'000 m, Gürtel (B) Radius 1'000 m bis 2'000 m;
- für einfache Bahnhaltestellen, Kern (A) Radius 500 m, Gürtel (B) Radius 500 m bis 1'000 m.

Die Dichte wird als Verhältnis zwischen den Siedlungseinheiten (SE), die aus Einwohnern und Beschäftigten in Vollzeitäquivalenten (VZÄ) bestehen, und der Fläche des Siedlungsgefüchts auf Hektarebene, die dem Untersuchungsgebiet entspricht, dargestellt. Tourismusbauten, die vor allem durch Zweitwohnungen mit unbekannter Bettenzahl vertreten sind, werden in diesem Indikator nicht erfasst. Im Übrigen gehört eine Verdichtung der Tourismusbauten weder zu den Zielen noch zu den Hypothesen und kann deshalb ignoriert werden.

Die so dargestellte Dichte nähert sich der Definition von "Densité humaine brute", die jedoch auch die Betten in der Hotellerie und Parahotellerie umfasst. Die Definition wurde von der Arbeitsgruppe "Densité" der VLP-ASPAN in der Westschweiz untersucht und formuliert<sup>28</sup>.

Das Verhältnis zwischen durchschnittlicher Dichte im Radius A und in der Krone B bildet den Zentralitätsindex. Ist dieser Index gleich 1, so unterscheidet sich die Dichte im Kern und im umliegenden Gürtel nicht. Ist der Index höher als 1, so ist die Dichte im Umkreis um den Bahnhof bzw. die Haltestelle grösser als im Gürtel (und vice versa bei einem Index unter 1).

Mit der Zeit lassen sich die verschiedenen Entwicklungen zwischen dem inneren Umkreis und der äusseren Krone feststellen: Nimmt der Indikator zu, so geht die Veränderung in Richtung einer Innenentwicklung; nimmt der Indikator ab, so kommt es zur Zersiedelung; bleibt der Indikator gleich, so bedeutet dies, dass sich der Entwicklungstrend nicht verändert.

In einigen Fällen überlagern sich die äusseren Kronen der Bahnhöfe und Haltestellen mehr oder weniger, so z.B. zwischen Bellinzona und Giubiasco, Lugano und Paradiso, Mendrisio und San Martino; dies verzerrt jedoch weder die Ergebnisse der vorliegenden Analyse noch die Definition des Indikators und kann deshalb ignoriert werden: Zur Bestimmung der Dichte beider Gürtel kann die Analyse auf Hektarebene berücksichtigt werden.

Zur Identifizierung der aktuellen Tendenzen wurden die Daten von 2014 mit jenen von 2011 verglichen (die vollständigen Daten befinden sich in der Anlage 5). Der Vergleich mit einem früheren Datenjahr ist nicht möglich, weil wegen der geänderten Methodik für die Erwerbstätigenerhebung im Jahr 2008 (Umstellung von der Betriebszählung BZ auf die Statistik der Unternehmensstruktur STATENT) frühere und aktuelle Daten zu Erwerbstägigen

---

<sup>28</sup> Vgl. <http://densite.ch/fr/definitions/dhb>.

auf Hektarebene nicht vergleichbar sind – eine für die Bestimmung des Indikators notwendige Voraussetzung.

Künftig entspricht aber der Dreijahreszeitraum zwischen 2011 und 2014 jenem zwischen dem Projekt MGA-A und MGA-B sowie zwischen Letzterem und MGA-C, sodass eine regelmässige und kohärente Datenreihe rekonstruiert werden kann.

### 6.3.2 Heutige Situation

Wie Tabelle 55 zeigt, ist eine relativ hohe Dichte von über 100 SE/ha im engeren Radius der Bahnhöfe nur in Lugano (181 SE/ha) und in Chiasso<sup>29</sup> (121 SE/ha) festzustellen. Unter den Haltestellen gehört nur jene von Paradiso, die von ihrem funktionalen Profil her Teil des Stadtzentrums von Lugano ist, mit 129 SE/ha zu dieser Dichteklasse. Im Gürtel überschreitet einzig Lugano mit 113 SE/ha die Marke von 100; hier umfasst der Gürtel Quartiere mit hoher Siedlungsdichte wie Cassarate, Viganello, Pregassona, Molino Nuovo und Paradiso. Im Fall von Locarno würde die durchschnittliche Dichte um eine Zehntelseinheit pro Hektare zunehmen, wenn die Touristenbetten und besonders der hohe Zweitwohnungsanteil mit berücksichtigt würden.

Laut den Analysen der Arbeitsgruppe "Densité" (vgl. Fussnote auf der vorherigen Seite) stellt eine Dichte von etwa 100 SE/ha die Situation eines Wohnquartiers am Stadtrand dar; 200 SE/ha steht für eine Dichte mit urbanen Eigenschaften, die ein intensives und dauerhaftes Angebot an Dienstleistungen und öffentlichen städtischen Verkehrsmitteln erlaubt. Die Daten in der Tabelle veranschaulichen, dass die jeweilige Dichte in den wichtigsten Zentren diesen Wert deutlich unterschreitet (nur Lugano nähert sich ihm an).

Die Daten in der Tabelle sind auch mit Blick auf die noch freien Baulandreserven zu deuten und zu gewichten, die in Kap. 10 (Abbildungen 34, 35 und 36) beschrieben werden und die diese niedrige Dichte erklären bzw. zum Teil rechtfertigen. In Locarno umfasst der Umkreis in Bahnhofsnähe Bereiche am Gebirgsfuss mit Bauzonen von geringer Dichte und weitem noch unbebautem Bauland; in Bellinzona liegen neben dem Felsen Castelgrande mehrere Zonen von öffentlichem Interesse ohne Siedlungseinheiten für eine spezifische Zweckbestimmung: Eisenbahnsektor, Stadionsektor, Sektor der kantonalen Schulen und der Badeanlage. In Mendrisio ist im Kontext der relativ kompakten Bauzonen freies Bauland in den Arbeitszonen nordwestlich des Bahnhofs und südlich des Zentrums zu erwähnen. In Altdorf führte die grosse Distanz des Bahnhofs vom Zentrum zum Ausfransen der Bauzonen und der Baudichte im dazwischenliegenden Bereich: Zwischen der Konzentration im Zentrum und um den Bahnhof herum ist die Siedlungsdichte also deutlich tiefer.

Die Situation bei den Bahnhaltestellen der kleineren Zentren hängt weitgehend von den Siedlungseinheiten des Ortes, vom besonderen Standort der Haltestelle und von der topografischen Situation der unmittelbaren Umgebung ab. Die Voraussetzungen für eine starke Innenentwicklung um die Haltestellen herum sind nicht überall gegeben (z.B. Mendrisio San Martino, Torricella-Taverne, Mezzovico-Vira oder Faido); dies wäre auch gar nicht wünschenswert. In anderen Orten wurde in den Agglomerationsprogrammen ein

---

<sup>29</sup> In Chiasso erstreckt sich der Umkreis von 1'000 Metern und die Krone von 1'000-2'000 Metern ab dem Bahnhof bis ins Gebiet von Ponte Chiasso in Italien; die entsprechenden Daten wurden jedoch in der Berechnung der Dichte nicht erfasst.

Potenzial für die Innenentwicklung aufgezeigt und in den entsprechenden Massnahmen festgehalten (Balerna, Maroggia, Lamone-Cadempino, Giubiasco, Arbedo-Castione).

In Andermatt wurden die neuen Ansiedlungen des Alpen-Resorts noch nicht berücksichtigt und die Siedlungssituation bei der Bahnhaltestelle hängt noch von der Entwicklung der Zonen von militärischem Interesse ab.

Tabelle 55: Entwicklung der Siedlungsdichte in der Nähe der wichtigsten Bahnhöfe und der Haltestellen an der Gotthard-Linie, 2011 und 2014

Bahnhöfe	2011			2014		
	Dichte (SE/ha) 1'000 m	Dichte (SE/ha) 2'000 m	Zentralitätsindex 2011	Dichte (SE/ha) 1'000 m	Dichte (SE/ha) 2'000 m	Zentralitätsindex 2014
Chiasso	108	59	1,83	121	65	1,87
Mendrisio	66	42	1,57	71	45	1,58
Lugano	174	108	1,61	182	113	1,61
Bellinzona	67	60	1,12	70	62	1,13
Locarno	71	63	1,13	74	66	1,13
Altdorf	44	41	1,09	43	41	1,04

Haltestellen	2011			2014		
	Dichte (SE/ha) 500 m	Dichte (SE/ha) 1'000 m	Zentralitätsindex 2011	Dichte (SE/ha) 500 m	Dichte (SE/ha) 1'000 m	Zentralitätsindex 2014
Balerna	47	40	1,16	51	44	1,17
Mendrisio San Martino	70	68	1,04	77	71	1,09
Capolago	28	29	0,95	28	31	0,93
Maroggia-Melano	22	16	1,38	24	17	1,43
Melide	71	41	1,73	72	41	1,75
Paradiso	101	70	1,43	129	80	1,61
Lamone-Cadempino	44	42	1,06	49	44	1,11
Torricella-Taverne	27	37	0,72	32	39	0,81
Mezzovico-Vira	50	36	1,41	57	41	1,37
Rivera-Bironico	31	33	0,96	42	42	1,00
Giubiasco	49	49	1,01	53	50	1,05
Arbedo-Castione	36	33	1,09	37	36	1,03
Biasca	52	44	1,17	54	47	1,14
Faido	21	27	0,78	22	25	0,86
Airolo	52	39	1,32	56	39	1,45
Flüelen	35	29	1,21	37	30	1,24
Erstfeld	48	38	1,26	47	38	1,26
Göschenen	26	25	1,01	31	30	1,02
Andermatt	42	35	1,18	44	39	1,15

Quelle: BFS, STATPOP 2011/2014, STATENT 2011/2014; Aufarbeitung urbass fgm.

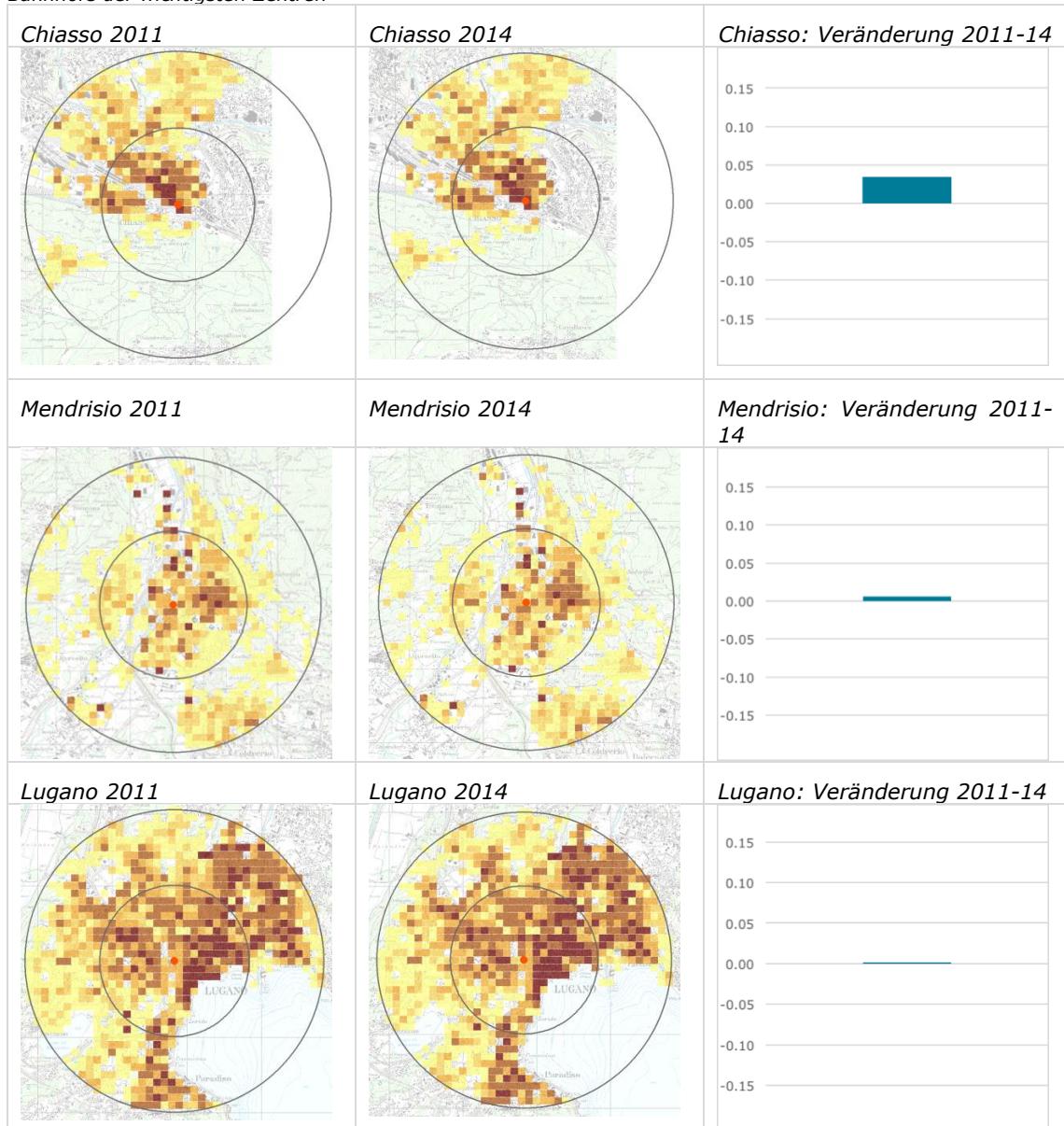
### 6.3.3 Entwicklung

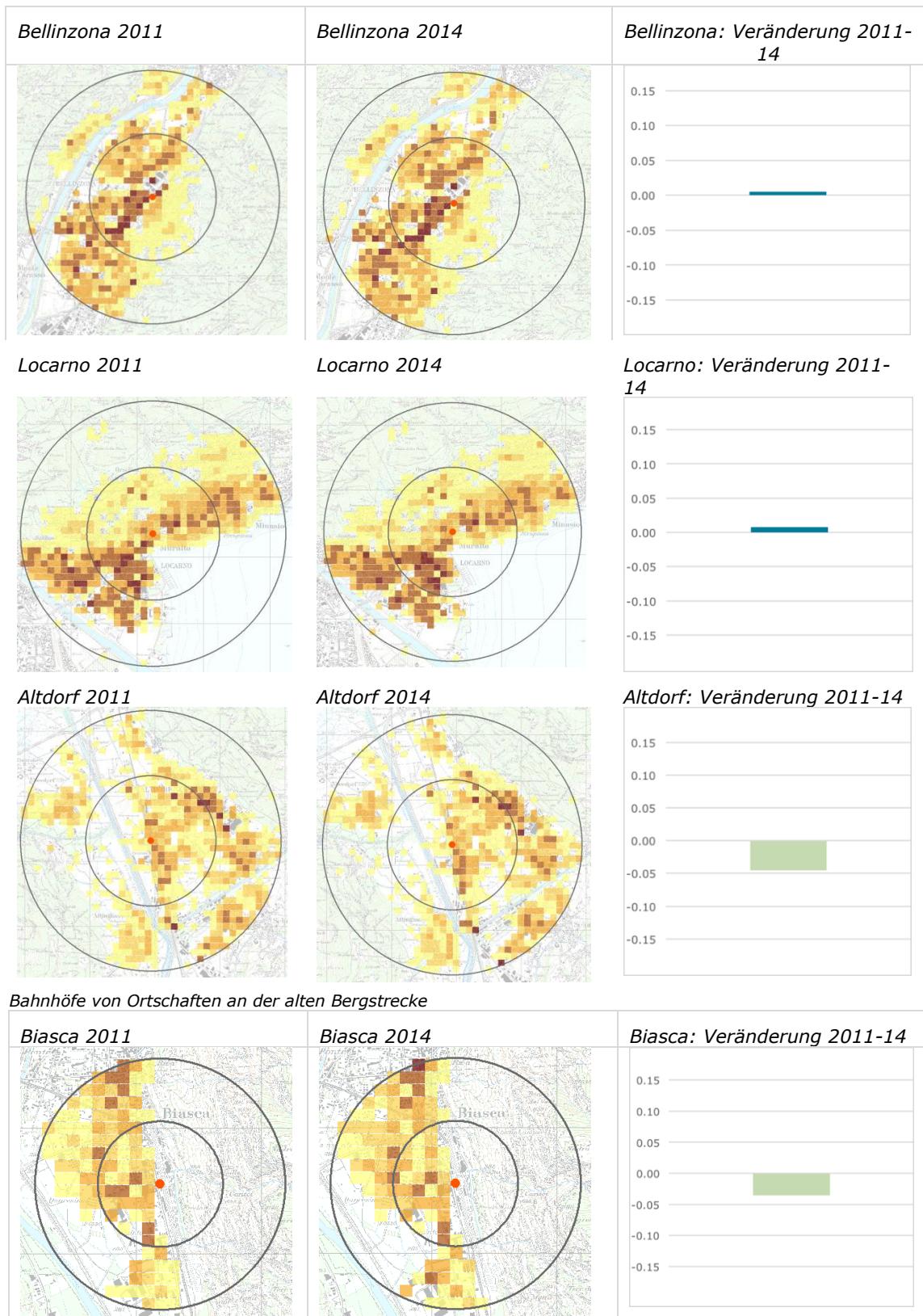
Die Abbildung 39 vergleicht für einige signifikante Ortschaften die grafischen Aufbereitungen, welche die Siedlungsdichte im Jahr 2011 und 2014 verdeutlichen. Die Analyse betrifft die wichtigsten Zentren (Bahnhöfe), die direkt oder indirekt von der NEAT bedient werden

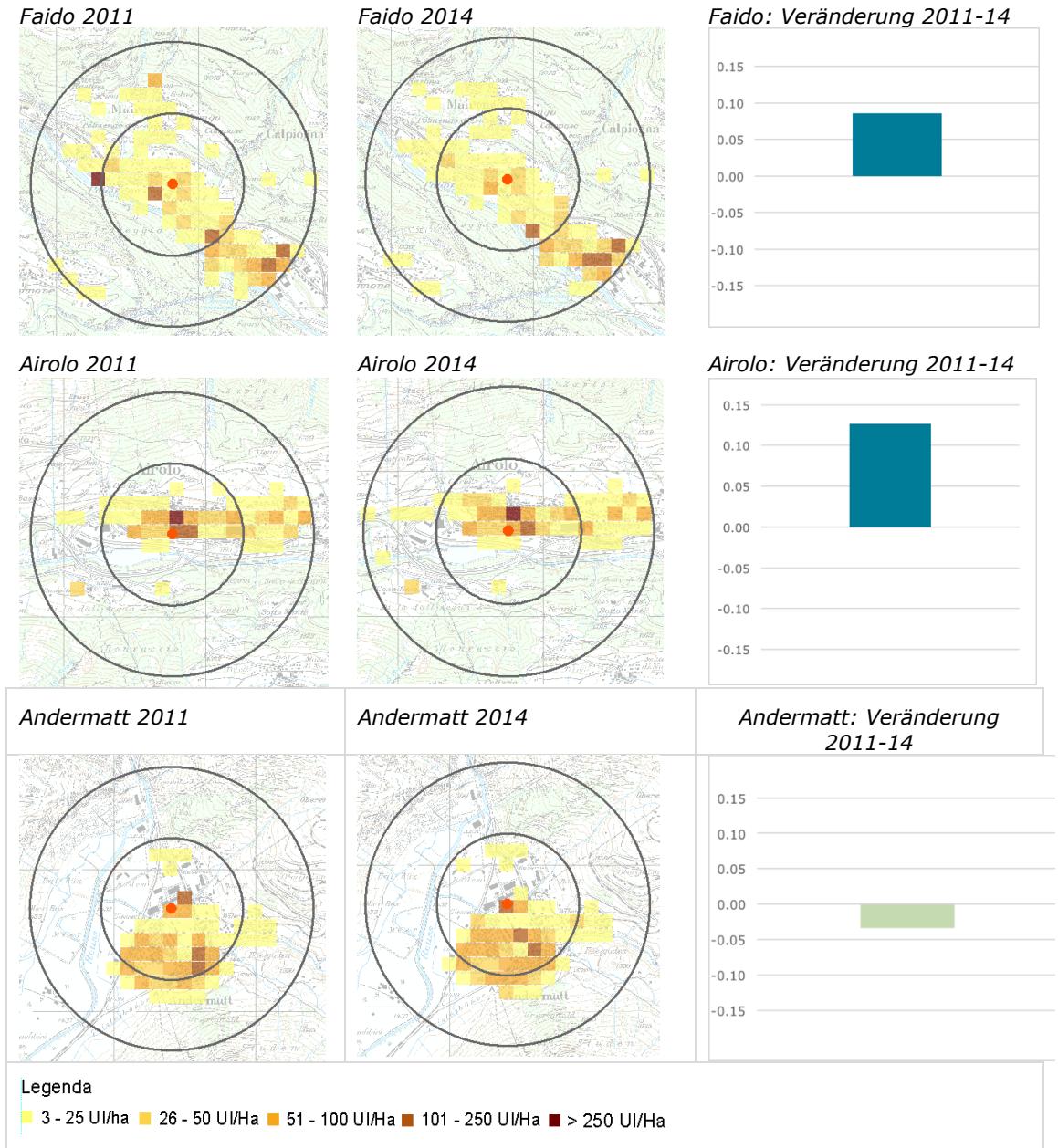
(Chiasso, Mendrisio, Lugano, Bellinzona, Locarno und Altdorf) sowie zu Vergleichszwecken einige ausgewählte Ortschaften an der alten Bergstrecke, die von den neuen Eisenbahnverbindungen abgeschnitten werden (Biasca, Faido, Airolo, Andermatt). Damit werden mögliche aktuelle und künftige Dynamiken aufgezeigt.

Abbildung 39: Entwicklung der Siedlungsdichte in der Nähe der wichtigsten Bahnhöfe und der Haltstellen an der Gotthard-Linie, 2011 und 2014

Bahnhöfe der wichtigsten Zentren







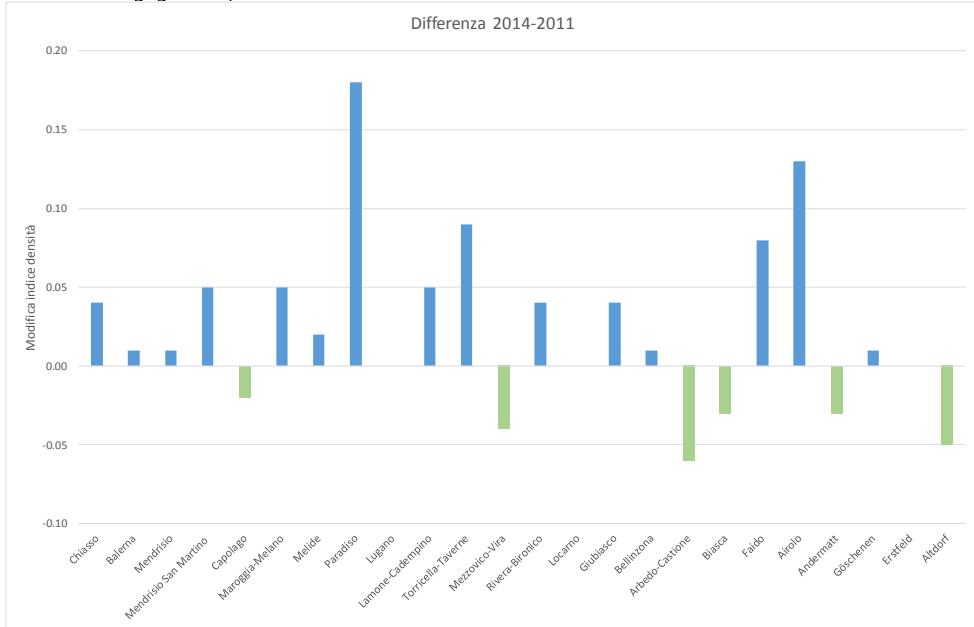
UI = SE (Siedlungseinheiten) = Zahl der Einwohner und Beschäftigten in Vollzeitäquivalenten  
Quelle: BFS, STATPOP 2011/2014, STATENT 2011/2014; Aufarbeitung urbass fgm.

Da nur wenige Jahre zwischen den verschiedenen Bildern liegen, sind die grafischen Unterschiede nicht sehr deutlich sichtbar. Im Detail sind jedoch einzelne farbliche Variationen bestimmter Räume auf Hektarebene festzustellen.

Der Vergleich des Dichte-Indexes von 2011 mit jenem von 2014 (vgl. Tabelle 55 und Abbildung 40) lässt eine **leichte Tendenz zur Entwicklung nach innen** erkennen, besonders in Chiasso (von 1,83 bis 1,87) sowie in geringerem Ausmass in Mendrisio (von 1,57 bis 1,58) und in Bellinzona (von 1,12 bis 1,13); in Lugano und in Locarno bleibt der Index bei 1,61 bzw. bei 1,13. In Altdorf dagegen reduzierte sich der Index deutlich von 1,09

auf 1,04: Diese Veränderung geht hauptsächlich auf die Abnahme der Zahl der Beschäftigten in den Betrieben in Bahnhofsnähe zurück.

Abbildung 40: Entwicklung des Zentralitätsindexes in der Nähe der wichtigsten Bahnhöfe des Untersuchungsgebiets, 2011-14



Quelle: BFS, STATPOP 2011/2014, STATENT 2011/2014

Für die Ortschaften mit Bahnhaltstellen an der alten Berglinie sind gegensätzliche Trends festzustellen. In Faido (von 0,78 auf 0,86) und in Airolo (von 1,32 auf 1,45) besteht um die Haltestelle herum eine Tendenz zur Verdichtung (obwohl für Faido angesichts des Standorts des Bahnhofs nicht wirklich von einer Innenentwicklung die Rede sein kann). Dagegen verläuft die Dynamik in Biasca (von 1,17 auf 1,14) und in Andermatt (von 1,18 auf 1,15) entgegengesetzt zur Innenentwicklung.

In den anderen Ortschaften ist bis auf einige Ausnahmen (Capolago, Mezzovico-Vira und Arbedo-Castione) eine mehr oder weniger stabile Situation bzw. mehr oder weniger leichte Tendenz zur Innenentwicklung zu beobachten. Ein relativ stark zunehmender Index wurde in Paradiso (von 1,43 auf 1,63), wo im zentralen urbanen Kontext in den letzten Jahren eine rege Bautätigkeit herrschte, in Maroggia-Melano (von 1,38 auf 1,43), in Lamone-Cadempino (von 1,06 auf 1,11), in Rivera Bironico (von 1,06 auf 1,10) und in Giubiasco (von 1,01 auf 1,05) mit einer ebenfalls urban geprägten direkten Haltestellenumgebung festgestellt.

Da diese Ortschaften mit Haltestellen deutlich geringere Siedlungsdimensionen aufweisen als die wichtigsten Zentren, können selbst kleine Differenzen zwischen den Siedlungseinheiten des Kerns und des Gürtels den Dichte-Indikator spürbar verändern.

## 7 Dienstleistungsangebot für die Bevölkerung

Die Daten dieser Indikatoren sollen hauptsächlich zur Feststellung der Veränderungen gegenüber der aktuellen Situation im Rahmen des Projekts MGA-B dienen. Die Daten werden im Bericht zur Beschreibung der aktuellen Situation präsentiert.

### 7.1 Angebot an Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen

Wie die Daten in Tabelle 40 zeigen, sind die Regionen der Kantone Uri und Tessin sehr unterschiedlich mit markt- und nicht marktbestimmten, öffentlichen und privaten Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen, welche die Bevölkerung bei ihren alltäglichen oder gelegentlichen Aktivitäten in Anspruch nimmt, ausgestattet. Berücksichtigt wird im Folgenden der Standort dieser Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen, jedoch weder ihre Attraktivität noch sonstige Qualitätsmerkmale des Angebots oder ihre tatsächliche Inanspruchnahme.

Der Zugang zu Lebensmittelgeschäften, ein besonders wichtiges Dienstleistungsangebot, ist in Berggemeinden mitunter rar. Das Untere Reusstal im Kanton Uri sowie die Agglomerationsräume Lugano und Locarno im Tessin, welche einen ausgesprochenen städtischen Charakter aufweisen, sind hingegen am besten ausgestattet. Ähnlich verhält es sich auch mit anderen Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen.

Gleich zwei Regionen im Kanton Uri – die äusseren Seegemeinden und das Obere Reusstal – verfügen über keine (NOGA-klassifizierten) Freizeit- und Kultureinrichtungen. In den Urner Seitentälern finden sich keine Gesundheitsdienste, zu denen Arztpraxen, Zahnarztpraxen, Allgemeinspitäler, Alters- und Pflegeheime sowie Apotheken zählen. Öffentliche Dienstleistungen sind im Kanton Uri insbesondere im Unteren Reusstal vorzufinden (ca. 64 % des Angebots findet sich hier), im Kanton Tessin in den Regionen Lugano (23 %), Bellinzona (19 %) und Mendrisiotto (13 %). Mehr als die Hälfte der Restaurants und Cafés findet sich im Kanton Uri im Unteren Reusstal. Im Kanton Tessin ist die Abdeckung mit Gastronomiebetrieben in der Region Lugano am höchsten (ca. 28 %). Bildungseinrichtungen sind im Kanton Uri regional stark gebündelt (ca. 68 % des Angebots im Unteren Reusstal), während sie im Kanton Tessin disperser verteilt sind.

Coiffeursalons und Garagen/Tankstellen sind sehr verbreitete Einrichtungen und ihre Dimensionen ändern nicht wesentlich, ob sie sich in einer Stadt oder auf dem Land befinden. Ihre Anzahl, zusammen mit jener von Restaurants und Cafés, ist ein guter Indikator für die Entwicklung der Verteilung von Basisdienstleistungen im Raum. Wie aus der Tabelle ersichtlich, widerspiegelt ihre Verteilung das demografische Gewicht der Regionen. Einzelne Abweichungen lassen sich mit besonderen Situationen erklären: So z.B. die hohe Zahl von Tankstellen im Mendrisiotto mit der Nähe der Grenze und mit dem starken Verkehrsaufkommen der Grenzgänger.

Die Anzahl von Coiffeursalons und von Garagen/Tankstellen übertrifft in neun Regionen jene der Lebensmittelgeschäfte, bei denen in den letzten Jahrzehnten eine starke Konzentration stattgefunden hat.

Tabelle 56: Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen in den Regionen (Anzahl Betriebe)

	Banken	Bildung	Coiffursalons	Ernährung	Freizeit, Kultur	Garagen, Tankstellen	Gesundheit	Öffentliche Dienstleistungen	Restaurants, Cafés	TOTAL
<b>Regionen Kanton Tessin</b>										
Mendrisiotto	31	70	146	86	76	195	188	72	251	1'115
Lugano	54	140	236	145	140	217	528	122	487	2'069
Valli di Lugano	7	46	22	29	8	25	29	30	70	266
Vedeggio und Basso Malcantone	16	44	49	41	24	106	91	45	114	530
Magadinoebene/Gambarogno	9	33	43	39	24	71	35	29	104	387
Bellinzona	29	57	115	66	62	104	184	101	182	900
Sponda Destra Locarnese	26	44	130	81	83	85	231	41	293	1'014
Valli Locarnese	8	29	21	30	12	22	19	42	98	281
Riviera	5	28	30	27	5	49	33	23	56	256
Blenio	4	9	17	14	7	14	10	9	29	113
Leventina	9	24	21	25	12	22	23	23	72	231
<b>TOTAL</b>	<b>198</b>	<b>524</b>	<b>830</b>	<b>583</b>	<b>453</b>	<b>910</b>	<b>1'371</b>	<b>537</b>	<b>1'756</b>	<b>7'162</b>
<b>Regionen Kanton Uri</b>										
Äussere Seegemeinden	2	3	1	1	0	1	1	3	21	33
Unteres Reusstal	15	35	59	44	30	59	56	39	98	435
Oberes Reusstal	1	6	4	4	0	3	3	9	16	46
Seitentäler	2	3	2	5	1	1	0	4	11	29
Urserntal	2	4	2	2	5	2	2	6	46	71
<b>TOTAL</b>	<b>22</b>	<b>51</b>	<b>68</b>	<b>56</b>	<b>36</b>	<b>66</b>	<b>62</b>	<b>61</b>	<b>192</b>	<b>614</b>

Quelle: BFS – Statistik der Unternehmensstruktur STATENT 2011, basierend auf der allgemeinen Systematik der Wirtschaftszweige NOGA 2008.

## 7.2 Räumliche Verteilung des Angebots an Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen

Die folgende Abbildung (vgl. Abbildung 41) veranschaulicht die räumliche Verteilung der Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen.

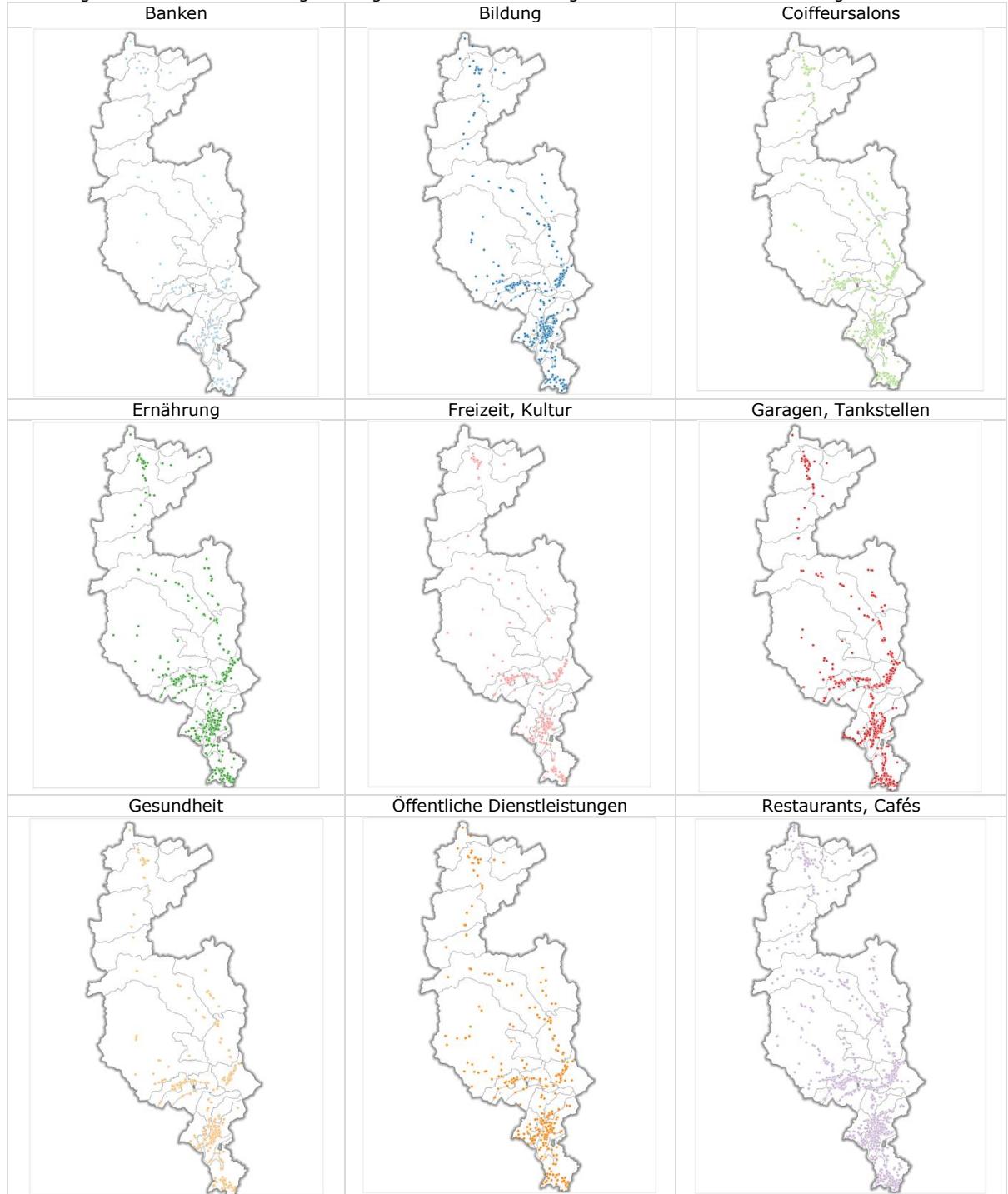
Die Verteilung widerspiegelt die bestehende Hierarchie der Siedlungsstruktur, mit einer ausgesprochenen Ballung in allen Bereichen in der Agglomeration Lugano (1. Hierarchie-Niveau). Weitere untergeordnete Ballungen (2. Hierarchie-Niveau), mit leicht unterschiedlichen funktionellen Orientierungen zeichnen sich in den Agglomerationen Mendrisio (Banken, Bildung, Ernährung, Tankstellen), Locarno (Freizeit-Kultur, Gesundheit, Restaurants, Cafés) und Bellinzona (öffentliche Dienstleistungen) ab. Die unterschiedlichen

Orientierungen verstehen sich mit den besonderen Ausprägungen der Agglomerationen: Mendrisio ist als Industrie- und Dienstleistungsregion eng mit dem italienischen Grenzraum verknüpft; Locarno eine touristische Destination; Bellinzona Kantonshauptort.

Auf einem dritten Niveau erscheint die Ballung im Unteren Reusstal, wo die verschiedenen Dienstleistungen sehr ausgewogen vertreten sind. Hier kommen die Funktion von Altdorf als Kantonshauptort, die touristische Ausprägung von Flüelen und der regionale Wirtschaftsstandort des Urner Talbodens zum Tragen.

Sichtbar wird auch der Korridor entlang der Eisenbahnachse, auf dem sich auch Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen bündeln.

Abbildung 41: Räumliche Verteilung des Angebots an Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen



Quelle: BFS – Statistik der Unternehmensstruktur STATENT 2011, basierend auf der allgemeinen Systematik der Wirtschaftszweige NOGA 2008, grafische Darstellung: Planteam S AG.

## 8 Pendlerbeziehungen

### 8.1 Heutige Situation

Die Tabelle 57 zeigt die Anzahl Pendlerinnen und Pendler pro Tag mit Quelle/Ziel in den Regionen der Kantone Uri und Tessin (für eine detailliertere Darstellung siehe Anlage 6). Insgesamt gibt es in den beiden Kantonen Pendlerströme in einer Grössenordnung von ca. 155'000 Personen. Nicht erfasst in dieser Statistik sind die grenzüberschreitenden Pendlerbeziehungen zwischen dem Tessin und Italien. Diese Beziehungen sind in den letzten Jahren stark gewachsen und haben heute ein grosses Gewicht im Verkehrsaufkommen, vor allem im Sottoceneri. Zwischen 2000 und 2016 stieg die Anzahl der Grenzgänger im Tessin von etwa 27'000 zu etwa 62'000<sup>30</sup>. Die Anlage 6 vermittelt Details zur Entwicklung der Anzahl Grenzgänger in den Regionen des Kantons Tessin und des Kantons Uri. Global arbeiteten im Jahr 2016 85% der Grenzgänger im Sottoceneri (54'640 Personen) und 15% (9'687 Personen) im Sopraceneri.

Am ausgeprägtesten sind intrakantonale Pendlerströme im Tessin. Aus dem Kanton Uri gibt es die stärksten Pendlerverflechtungen mit der Zentralschweiz.

Tabelle 57: Pendlerbeziehungen zwischen den Regionen 2010-2014<sup>31</sup>

Herkunft	Ziel								Total
	Sotto-ceneri	Sopra-ceneri	Uri	Zentral-schweiz	Zürich	Restliche CH	Unbekannt		
Sottoceneri	65'421	4'909	27	200	280	767	2'909	74'513	
Sopraceneri	5'479	45'214	37	154	212	909	1'535	53'540	
Uri	15	11	12'023	2'863	237	378	310	15'836	
Zentral-schweiz	141	91	1'215						1'448
Zürich	131	78	108						317
Restliche CH	965	1'291	268						2'524
Unbekannt	3'390	2'975	665						7'029
Total	75'542	54'569	14'343	3'218	728	2'054	4'754	155'208	

Quelle: Strukturerhebungen 2010-2014, BFS.

In Abbildung 42 werden die Pendlerbeziehungen mit einem niedrigeren Detailgrad dargestellt<sup>32</sup>. So sind für den Kanton Uri besonders dynamische Pendlerbeziehungen zwischen dem Unteren Reusstal und der Zentralschweiz festzustellen. Das Untere Reusstal zieht zudem die meisten interregionalen Pendler im Kanton Uri an (808 Pendler), gefolgt vom Oberen Reusstal (195 Pendler) und vom Urserntal (120 Pendler).

Im Tessin sind die grössten Pendlerströme im Sottoceneri zu beobachten, mit über 3'000 Pendler pro Richtung zwischen Lugano und Vedeggio/Basso Malcantone. Knapp 4'000 Pendler sind aus dem Mendrisiotto nach Lugano unterwegs. Im Sopraceneri zeichnen sich

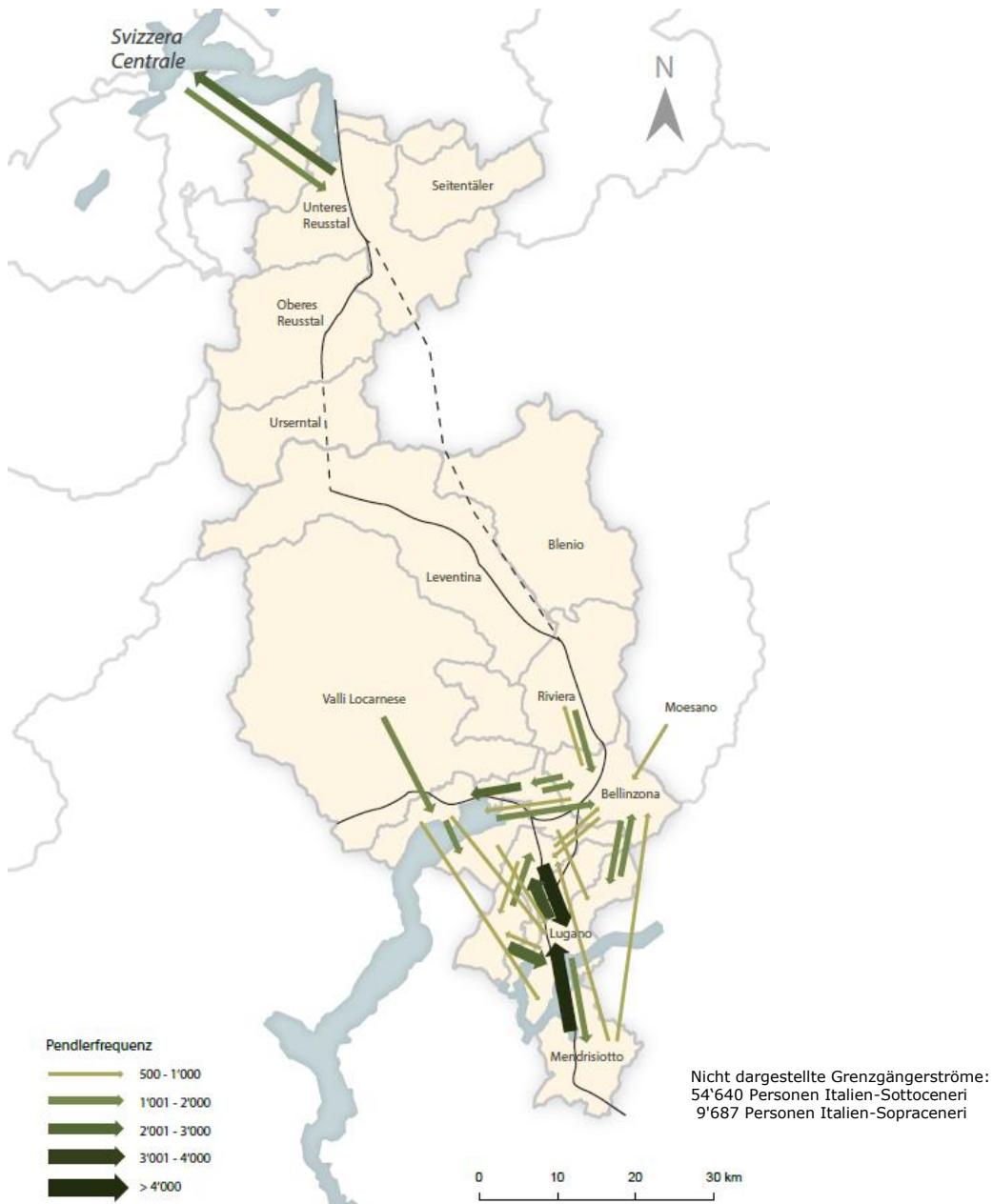
<sup>30</sup> Quelle: BFS, Grenzgängerstatistik, GGS 2016.

<sup>31</sup> Die Strukturerhebung liefert ausreichend präzise Jahresdaten, um die Pendlerzahlen in einem bestimmten Kanton zu ermitteln. Für die Analysen der Herkunft-Ziel-Matrix reicht die Datenbank für ein einziges Jahr nicht aus. Das BFS hat so während fünf Jahren (von 2010 bis 2014) die Daten gepoolt, um eine ausreichende Grundlage für verlässliche Matrizes zu erzielen.

<sup>32</sup> Anlage 4 enthält die kompletten Details zu den Daten.

Pendlerbewegungen in Richtung der beiden Pole Locarno und Bellinzona ab. Innerhalb des Tessins zieht die Region Lugano die höchste Anzahl interregionale Pendler an (14'517 Pendler), gefolgt von Vedeggio/Basso Malcantone (6'488), Bellinzona (5'831) und Sponda Destra Locarnese (5'572).

Abbildung 42: Pendlerbeziehungen zwischen den Regionen im Jahr 2010-2014



und der Nordwestschweiz – zu erwarten. Eine gewisse Bedeutung (>100) besitzen im Zeitraum 2010-14 die Pendlerströme aus Lugano nach Zürich (156) und in die Zentralschweiz (123), sowie aus Bellinzona in die Westschweiz (118). In umgekehrter Richtung sind die bedeutenden Pendlerströme aus der Westschweiz nach Lugano (219) und Vedeggio/Basso Malcantone (124) zu erwähnen, die jene aus dem Tessin übertreffen (vgl. Anlage 6).

## 8.2 Entwicklung

Die folgenden Tabellen zeigen Veränderungen der Pendlerbeziehungen zwischen dem Jahr 2000 und dem Zeitraum 2010-2014 (Auswertung aus Strukturerhebung) absolut und relativ. Insgesamt sind die Pendlerbewegungen um 15 % angestiegen. Wie die Tabelle aufzeigt, werden die Distanzen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz grösser, da die Pendlerzahlen zwischen den einzelnen Regionen generell stärker angestiegen sind als jene innerhalb der Regionen (vgl. dazu auch die Angaben zur Entwicklung der Pendlerbewegungen durch die Alpen im Kapitel 3.1). Die Pendlerbewegungen im nahen Umkreis innerhalb der Regionen sind hingegen zurückgegangen.

Zu einem starken Anstieg kam es insbesondere bei Pendlerbeziehungen zwischen dem Sopraceneri und dem Sottoceneri, bzw. zwischen dem Kanton Uri und der Zentralschweiz. Prozentual haben auch andere Pendlerströme stark zugelegt (z. B. Kanton Uri – Sottoceneri), in absoluten Zahlen handelt es sich jedoch um nur wenige Pendler.

Tabelle 58: Pendlerbeziehungen zwischen den Regionen, Veränderungen zwischen 2000 und 2010-2014

Unterschied in absoluten Zahlen		Ziel						
Herkunft	Sottoceneri	Sopraceneri	Uri	Zentralschweiz	Zürich	Restliche CH	Total	
Sottoceneri	-407	2'342	23	127	74	98	5'166	
Sopraceneri	1'259	457	22	88	28	428	3'817	
Uri	12	-6	416	908	90	273	2'002	
Zentralschweiz	84	47	619				751	
Zürich	9	13	76	Keine Relevanz für MGA-A.				98
Restliche CH	554	261	152					967
Total	4'901	6'089	1'973	1'124	191	799	19'831	
Prozentuale Unterschiede								
Herkunft	Sottoceneri	Sopraceneri	Uri	Zentralschweiz	Zürich	Restliche CH	Total	
Sottoceneri	-1%	91%	572%	175%	36%	15%	7%	
Sopraceneri	30%	1%	144%	134%	15%	89%	8%	
Uri	406%	-33%	4%	46%	61%	260%	14%	
Zentralschweiz	148%	108%	104%				108%	
Zürich	8%	19%	238%				45%	
Restliche CH	135%	25%	131%	Keine Relevanz für MGA-A.				62%
Total	7%	13%	16%	54%	36%	64%	15%	

Quellen: 1990 und 2000: Eidgenössische Volkszählung 1990 /2000, BFS, Strukturerhebungen 2010-2014, BFS

## 9 Bau- und Wohnbauinvestitionen

### 9.1 Bauinvestitionen

#### 9.1.1 Heutige Situation

Im Kanton Uri fielen die Bauinvestitionen im Jahr 2014 im Unteren Reusstal mit CHF 186 Millionen am höchsten aus. Im Kanton Tessin verzeichnet die Region Lugano mit gesamthaft CHF 684 Millionen im Jahr 2014 die höchsten Bauinvestitionen.

Tabelle 59: Bauinvestitionen nach Regionen in den Kantonen Tessin und Uri im Jahr 2014

Regionen Tessin	Mio. CHF	Regionen Uri	Mio. CHF
Mendrisiotto	328	Aussere Seegemeinden	9
Lugano	684	Unteres Reusstal	186
Valli di Lugano	81	Oberes Reusstal	5
Vedeggio und Basso Malcantone	158	Seitentäler	3
Magadinoebene/Gambarogno	20	Urserntal	67
Bellinzona	390	Total Uri	271
Sponda Destra Locarnese	332		
Valli Locarnese	68		
Riviera	107		
Blenio	41		
Leventina	42		
Total Tessin	2'429		

Quelle: Bau- und Wohnbaustatistik, BFS.

#### 9.1.2 Entwicklung

Die Tabelle 60 veranschaulicht die Veränderungen der Bauinvestitionen zwischen den Jahren 2000, 2010 und 2014 nach Regionen.

Die Bauinvestitionen sind im Kanton Tessin in den letzten Jahren insbesondere in den Regionen Bellinzona und Riviera gestiegen. Im Kanton Uri verzeichnete das Untere Reusstal einen Anstieg der Bauinvestitionen.

Detaillierte Daten zu Bauinvestitionen (Bauinvestitionen nach Auftraggeber und Kategorie der Bauwerke) sowie zu den Baugesuchen sind in der Anlage aufgeführt (vgl. Anlage 7). Die grossen Schwankungen zwischen den Erhebungsjahren sind vor allem durch die unterschiedlichen Investitionen von öffentlichen Auftraggebern bedingt. Die öffentlichen Investitionen sind vor allem im Oberen Reusstal, in den Urner Seitentälern, in der Leventina, in der Riviera und in Bellinzona sehr wichtig und dauerhaft. In dieser Kategorie finden sich auch die direkten Investitionen der AlpTransit AG für die Erstellung der neuen Bahninfrastruktur.

Insgesamt haben die Investitionen durch Privatpersonen und übrige Anleger zwischen 2000 und 2014 in allen Regionen, mit Ausnahme der Urner Seitentäler und der Leventina, stark zugenommen. Im Kanton Uri sind die institutionellen Anleger praktisch abwesend. Bau- und Immobiliengesellschaften haben nur im Unteren Reusstal, wo der Trend steigend ist, und im Urserntal (Andermatt/Sawiris), im Jahr 2010 etwas mehr als im Jahr 2014 investiert. Im Tessin sind die institutionellen Anleger mit steigendem Trend vor allem in Bellinzona, Lugano

und Mendrisotto aktiv. Die Investitionen der Bau- und Immobiliengesellschaften sind in allen Zentren und Agglomerationsgemeinden verbreitet. Ein deutlicher, steigender Trend ist aber nur in Lugano zu verzeichnen.

Einen besonderen Vermerk verdienen die Statistiken von Bellinzona, wo die höchsten Zuwachsraten der Investitionen von Privatpersonen und übrigen Anlegern verzeichnet wurden (vgl. Anlage 7): Die Zuwachsraten betragen jährlich im Durchschnitt +4.51% zwischen 2000 und 2010 und +10.21% zwischen 2010 und 2014 bei den Privatpersonen; die der übrigen Anleger jährlich im Durchschnitt +18.69% zwischen 2000 und 2010 und +19.37% zwischen 2010 und 2014. Betrachtet man aber die Entwicklung der Investitionen von Bau- und Immobiliengesellschaften, welche eher ihre Anlagen nach strategischen Kriterien planen, sieht man einen deutlichen Rückgang (jährlicher Durchschnitt -31.31%) zwischen 2010 und 2014. Man kann also nicht eindeutig vorgezogene Wirkungen des Gotthard Basistunnels daraus ableiten. Eher sind die Statistiken der privaten und übrigen Bauinvestitionen von der Anziehungskraft des Angebotes an günstigerem Bauland in Bellinzona gegenüber Lugano und Locarno um das Jahr 2000 bestimmt worden, was unterdessen die Bodenpreise sehr stark nach oben getrieben hat.

Tabelle 60: Bauinvestitionen in 1'000 CHF nach Regionen im Jahr 2014

<b>Kanton Tessin</b>					
Regionen	2000	2010	2014	Jährliche Wachstumsrate (in %) 2000 - 2010	Jährliche Wachstumsrate (in %) 2010 - 2014
Mendrisotto	151'256	306'911	327'957	7,33%	1,34%
Lugano	237'180	536'247	684'042	8,50%	4,99%
Valli di Lugano	52'300	90'002	80'525	5,58%	-2,20%
Vedeggio und Basso Malcantone	107'630	239'679	158'360	8,34%	-7,95%
Magadinoebene/Gambarogno	106'732	150'188	197'729	3,47%	5,65%
Bellinzona	105'641	216'912	389'704	7,46%	12,43%
Sponda Destra Locarnese	200'329	319'904	331'640	4,79%	0,72%
Valli Locarnese	58'174	69'394	68'297	1,78%	-0,32%
Riviera	55'315	62'740	107'429	1,27%	11,36%
Blenio	38'585	36'722	40'992	-0,49%	2,22%
Leventina	38'430	36'996	42'059	-0,38%	2,60%
Total	1'151'572	2'065'695	2'428'734	6,02%	3,29%
<b>Kanton Uri</b>					
Regionen	2000	2010	2014	Jährliche Wachstumsrate (in %) 2000 - 2010	Jährliche Wachstumsrate (in %) 2010 - 2015
Äussere Seegemeinden	5'070	10'114	9'370	7,15%	-1,52%
Unteres Reustal	99'721	88'111	186'457	-1,23%	16,17%
Oberes Reustal	16'543	6'061	4'775	-9,55%	-4,66%
Seitentäler	11'491	3'056	3'189	-12,40%	0,86%
Userntal	8'963	54'011	66'959	19,67%	4,39%
Total	141'788	161'353	270'750	1,30%	10,91%

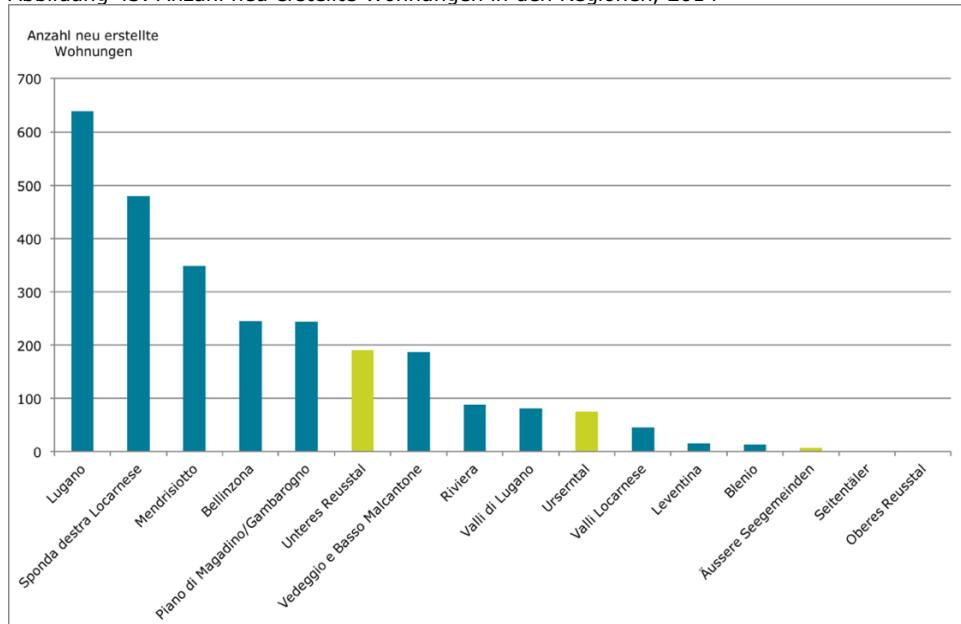
Quelle: Bau- und Wohnbaustatistik, BFS.

## 9.2 Neue Wohnungen

### 9.2.1 Heutige Situation

Die Realisierung neuer Wohnungen widerspiegelt nicht nur das Bevölkerungswachstum, sondern hängt auch von anderen Faktoren ab: Abnahme der Haushaltsgrösse, Anforderungen an modernere Wohnungsnormen und Bedarf an neuen Wohnungstypen infolge der demografischen Alterung. Zudem ist die seit 2008 herrschende Tendenz zu erwähnen, eher in Immobilien als an der Börse zu investieren; für solche Investitionen gewinnt der Tourismus- und Ferienwohnungsmarkt grosse Bedeutung.

Abbildung 43: Anzahl neu erstellte Wohnungen in den Regionen, 2014



Quelle: Bau- und Wohnbaustatistik (2014), BFS.

Im Kanton Tessin wurden 2014 2'388 neue Wohnungen gebaut, davon 405 (17%) in Einfamilienhäusern und 1'606 (67%) in Mehrfamilienhäusern (s. Anlage 7); die übrigen 377 Wohnungen (16%) wurden in Gebäuden mit unterschiedlicher Zweckbestimmung gebaut. Die regionale Verteilung der neuen Wohnungen widerspiegelt im Wesentlichen das demografische Gewicht der verschiedenen Regionen. Allerdings gibt es einige Unstimmigkeiten: Auffällig sind vor allem die Angaben zur Sponda Destra Locarnese, auf die mit nur 11,85% der Bevölkerung über 20% der neuen Wohnungen entfallen, gefolgt von der Magadinoebene / Gambarogno, die mit 6,40% der Bevölkerung über 10% der neuen Wohnungen aufweist. In diesen Regionen hängt der Bau neuer Unterkünfte höchstwahrscheinlich mit dem starken Tourismus (Zweitwohnungen) zusammen. Hingegen bestätigt sich die Strukturschwäche der Leventina, auf die mit 2,69% der Bevölkerung nur 0,67% der neuen Wohnungen entfällt.

Die vom kantonalen Wirtschaftszentrum Lugano ausgehende Dynamik spiegelt sich nur zum Teil in neuen Siedlungen im Liganese wider, wo das Angebot an neuen Räumen für Wohn- und Arbeitsnutzungen knapp ist und die Bodenpreise stark angestiegen sind. Der Nachfrageüberhang hat sich insbesondere auf die mit der Autobahn gut erschlossenen Regionen Magadinoebene und Bellinzona orientiert. Hier ist das Angebot an Land und

Immobilien für Wohn- und Arbeitsnutzungen höher als im Luganese und die Preise lagen ursprünglich tiefer. Die Perspektive auf eine Reduktion der Reisezeiten von/nach Norden mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels könnte in diesem Entwicklungsprozess Standortentscheide zugunsten von diesen Regionen verstärkt haben.

Im Kanton Uri wurden 2014 274 neue Wohnungen gebaut, davon 40 (15%) in Einfamilienhäusern und 214 (78%) in Mehrfamilienhäusern (s. Anlage 7); die restlichen 20 Wohnungen (7%) wurden in Gebäuden mit unterschiedlicher Zweckbestimmung gebaut. Das Gros der neuen Wohnungen entstand im Unteren Reusstal (70%) und im Urserntal (27%); im Oberen Reusstal wurden keine neuen Wohnungen gemeldet. Hier lassen sich die subregionalen Dynamiken sehr klar erkennen, d.h. das Gewicht des Unteren Reusstals als wirtschaftlich-demografischem Zentrum und die touristische Entwicklung von Andermatt.

### **9.2.2 Entwicklung**

Aufgrund der geänderten Erhebungsmethode zwischen 2012 und 2013 (s. Methodenbericht) betrifft die Analyse der Entwicklung den Zeitraum 2000-2012 (vgl. Tabelle 61). Der Vollständigkeit halber enthält die Tabelle auch die Entwicklung zwischen 2013 und 2014, doch angesichts der kurzen Zeitspanne zwischen den beiden Datenjahren konnte keine Analyse durchgeführt werden.

Der Vergleich der Daten von 2000 bis 2012 verdeutlicht bereits die regionalen Dynamiken, die sich aus der Analyse der aktuelleren Daten von 2014 im Tessin und im Kanton Uri ergeben (s. vorheriges Kapitel); im Tessin unterscheidet sich die prozentuale regionale Verteilung zwischen den beiden Datenjahren nicht erheblich; im Kanton Uri springt erneut der starke prozentuale Anstieg im Urserntal (d.h. Andermatt) ins Auge. Allgemein sind mehr Wohnungen in Einfamilienhäusern entstanden als in Mehrfamilienhäusern; im Tessin wurden in ersterer Kategorie von 2000 bis 2012 sogar weniger neue Wohnungen gebaut. Dies zeugt von der wachsenden Konzentration der Bevölkerung in den städtischen Gebieten und von neuen Zweitwohnungen in den städtischen Agglomerationszonen in der Nähe des Lago Maggiore und des Luganersees, d.h. dort, wo neue Wohnungen vor allem in Mehrzweckgebäuden entstehen. 2012 und in den unmittelbar darauffolgenden Jahren boomte in den touristisch geprägten Regionen der Bau von neuen Gebäuden mit Zweitwohnungen, für welche die Baugesuche bereits vor dem 11. März 2012 (Annahme der sogenannten "Weber-Initiative" durch das Schweizer Stimmvolk) erteilt worden war, damit die entsprechenden Baubewilligungen nicht verfielen.

Tabelle 61: Entwicklung der Anzahl neu erstellte Wohnungen in den Regionen, 2000-12 bzw. 2013-14<sup>33</sup>

Regionen Canton Ticino	2000		2012		2013		2014	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Mendrisotto	101	9.64%	255	13.74%	199	8.68%	349	14.61%
Lugano	152	14.50%	411	22.14%	737	32.16%	639	26.76%
Valli di Lugano	47	4.48%	86	4.63%	81	3.53%	81	3.39%
Vedeggio e Basso Malcantone	145	13.84%	218	11.75%	222	9.69%	187	7.83%
Piano di Magadino/Gambarogno	96	9.16%	168	9.05%	187	8.16%	244	10.22%
Bellinzona	131	12.50%	186	10.02%	499	21.77%	245	10.26%
Sponda destra locarnese	267	25.48%	400	21.55%	216	9.42%	480	20.10%
Valli Locarnese	31	2.96%	42	2.26%	50	2.18%	45	1.88%
Riviera	40	3.82%	68	3.66%	75	3.27%	88	3.69%
Blenio	18	1.72%	16	0.86%	6	0.26%	14	0.59%
Leventina	20	1.91%	6	0.32%	20	0.87%	16	0.67%
Total	1'048	100.00%	1'856	100.00%	2'292	100.00%	2'388	100.00%

Regionen Kanton Uri	2000		2012		2013		2014	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Aussere Seegemeinden	3	2.73%	14	9.52%	6	2.62%	7	2.55%
Unteres Reusstal	91	82.73%	96	65.31%	172	75.11%	191	69.71%
Oberes Reusstal	0	0.00%	3	2.04%	0	0.00%	0	0.00%
Seitentäler	9	8.18%	5	3.40%	3	1.31%	1	0.36%
Urserntal	7	6.36%	29	19.73%	48	20.96%	75	27.37%
Total	110	100.00%	147	90.48%	229	100.00%	274	100.00%

Quelle: Bau- und Wohnbaustatistik, BFS.

### 9.3 Zweitwohnungen

Der Anteil an Zweitwohnungen liegt im Kanton Uri im Jahr 2016 leicht über der Schwelle von 20%. Im Kanton Tessin beträgt er etwas mehr als 28%. Im Vergleich hierzu liegt der Zweitwohnungsanteil gesamtschweizerisch bei 16%. Besonders hoch ist er im Kanton Uri im Urserntal, wo der Zweitwohnungsanteil infolge der anhaltenden touristischen Entwicklung von Andermatt bei rund 53% liegt. Nur im Talboden des Unteren Reusstals ist er niedrig (13%). Mittelhohe Zweitwohnungsanteile zwischen 30% und 40% haben die ländlichen und von den Hauptverkehrsachsen abgelegenen Seitentäler und die Seegemeinden, wo die Lage am Wasserspiegel diesbezüglich eine wichtige Rolle spielt. Im Kanton Tessin weisen drei Regionen – es sind dies die Valli Locarnese, Blenio und die Leventina – einen Zweitwohnungsanteil über 50% auf. In diesen Regionen erklärt sich der hohe Anteil an Zweitwohnungen hauptsächlich aus dem Bevölkerungsschwund in abgelegenen Gemeinden und folglich mit der Umnutzung der leerstehenden Wohnungen. Unter 20% beträgt der Zweitwohnungsanteil im Tessin nur in den eher städtischen Regionen Lugano (16%) Mendrisotto (18%) und Bellinzona (18%). In der Sponda Destra Locarnese (37%) vermischen sich die urbane Attraktivität und die Anziehungskraft der touristischen Destination. In der Region Piano di Magadino/Gambarogno (40%) finden wir zwei räumlich sehr unterschiedliche Situationen: Die industrielle und zugleich landwirtschaftlich geprägte Magadinoebene und die sehr touristisch geprägte Riviera del Gambarogno auf dem Lago Maggiore.

Die Gemeinde Locarno konnte ihre Streichung aus der Liste im Anhang der ersten Zweitwohnungsverordnung (ZWV) vom 1. Januar 2013 bewirken. Die Perspektive auf eine Reduktion der Reisezeiten von/nach Norden mit der Inbetriebnahme des Gotthard-

<sup>33</sup> Es werden die Gebäudetypen "Mehrfamilienhäuser" und "Einfamilienhäuser" herausgegriffen. Nicht dargestellt werden die Gebäudetypen "Wohngebäude mit Nebennutzung" und "Gebäude mit teilweiser Wohnnutzung", die in Anlage 7 unter "Sonstige" zusammengefasst wurden und in der Summe aller Gebäudetypen eingerechnet sind.

Basistunnels hat der Nachfrage nach Wohnungen für touristische Zwecke aus der Deutschschweiz und aus Deutschland möglicherweise Auftrieb gegeben.

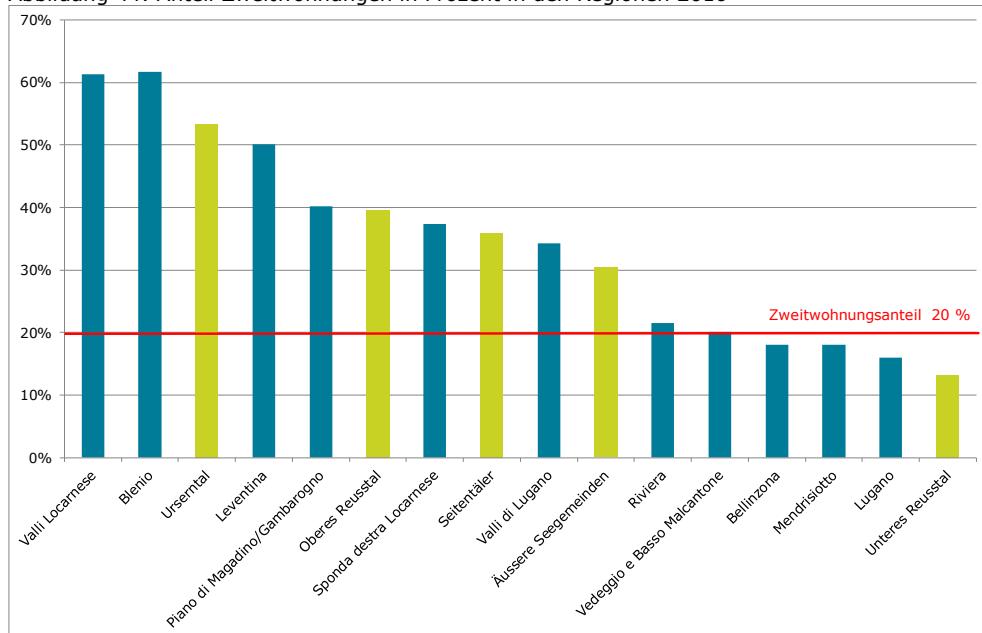
Ausser den urbanen Ballungsräumen von Lugano, Mendrisotto und Bellinzona und dem Unteren Reusstal, überschreiten alle andere Regionen die 20 %-Schwelle der sogenannten "Weber-Initiative" (Art. 75b BV); diese Schwelle ist in den folgenden Abbildung en jeweils mit einer roten Linie ("Zweitwohnungsanteil 20 %") abgebildet.

Tabelle 62: Zweitwohnungen und Anteil Zweitwohnungen in % in den Kantonen Uri und Tessin 2016

Kanton Tessin			Kanton Uri		
Region	ZW	ZW in %	Region	ZW	ZW in %
Gesamt Kanton Tessin	65'241	28,12%	Gesamt Kanton Tessin	3'630	20,09%
Mendrisotto	5'803	18,04%	Äussere Seegemeinden	337	30,39%
Lugano	9'491	16,01%	Unteres Reusstal	1'887	13,33%
Valli di Lugano	4'221	34,28%	Oberes Reusstal	416	39,62%
Vedeggio und Basso Malcantone	3'149	20,17%	Seitentäler	409	35,91%
Magadinoebene/Gambarogno	6'787	40,21%	Urserntal	918	53,31%
Bellinzona	4'377	18,12%			
Sponda Destra Locarnese	13'083	37,33%			
Valli Locarnese	7'977	61,35%			
Riviera	1'680	21,54%			
Blenio	4'191	61,73%			
Leventina	4'482	50,14%			

Quelle: GWR, BFS (2016).

Abbildung 44: Anteil Zweitwohnungen in Prozent in den Regionen 2016



Quelle: GWR, BFS (2016).

Daten über Zweitwohnungen stehen schweizweit nach einheitlicher Methodologie erhoben seit 2012 zur Verfügung, ihre Vergleichbarkeit über die Jahre ist aufgrund von methodologischen Anpassungen allerdings nur bedingt gegeben. Sie sind wegen der kurzen Zeitspanne ihrer Verfügbarkeit wenig aufschlussreich. Zudem wurden die Rohdaten mit jenen

ergänzt, die die einzelnen Gemeinden in Zusammenhang mit der Anwendung der Zweitwohnungsverordnung erarbeitet haben. Die Erhebungsmethode ist deshalb nicht homogen.

Aus diesen Gründen wird die prozentuale Entwicklung für Zweitwohnungen im Zeitraum 2012-2016 nicht detailliert dargestellt.

## 10 Bodennutzung: bebaute / unbebaute Bauzonen

### 10.1 Heutige Situation auf gesamtschweizerischer und regionaler Ebene

#### Schweiz

In der Schweiz gab es 2012 rund 228'480 ha Bauzonen. Fast die Hälfte davon umfasste Wohnzonen (47 %). Weitere bedeutende Zonentypen sind die Arbeitszonen (14 %), die Mischzonen (9 %), die Zentrumszonen (13 %) und die Zonen für öffentliche Nutzungen (11 %). Gegen ein Fünftel der Bauzonen ist noch unüberbaut. Rund 7,4 Millionen Einwohner der Schweiz wohnen innerhalb der Bauzonen und belegen pro Person gut 309 m<sup>2</sup> Bauzone.<sup>34</sup>

#### Kanton Uri

Im Kanton Uri gab es gemäss der Baulanddatenbank Uri (2015), die auf Erhebungen des Amtes für Raumentwicklung in Zusammenarbeit mit den Gemeinden beruht, rund 980 ha Bauzonen. Auch hier sind die bedeutendsten Zonentypen die Wohnzonen (425 ha, 43 %), die Arbeitszonen (191 ha, 20 %), die Mischzonen (83 ha, 9 %), die Zentrumszonen (95 ha, 10 %) und die Zonen für öffentliche Nutzungen (112 ha, 11 %). 17 % der Bauzonen im Kanton Uri gelten als unüberbaut. Damit liegt der Anteil der unüberbauten Bauzonen im Kanton Uri leicht unter dem 2012 für die gesamte Schweiz erhobenen Wert (s. Tabelle 63).

Der mit 34 % grösste Anteil unüberbauter Bauzonen ("Bauzenenkapazitäten") befindet sich im Oberen Reusstal. Im Urserntal gelten 27 % des Baulandes als unbebaut, in den äusseren Seegemeinden sind es 24 %. Über die geringsten Baulandreserven verfügen das Untere Reusstal (hier gelten 14 % des Baulandes als unbebaut) und die Seitentäler (12 % unbebautes Bauland).

Tabelle 63: Bebaute und unbebaute Bauzonen, Kanton Uri, 2015

	Bauzonen (m <sup>2</sup> )	bebaut (m <sup>2</sup> )	bebaut in %	unüberbaut (m <sup>2</sup> )	unüberbaut in %
Äussere Seegemeinden	689'442	522'833	75,83%	166'609	24,17%
Unteres Reusstal	7'454'644	6'406'567	85,94%	1'048'077	14,06%
Oberes Reusstal	667'352	440'033	65,94%	227'319	34,06%
Seitentäler	234'279	207'206	88,44%	27'073	11,56%
Urserntal	751'154	548'600	73,03%	202'554	26,97%
Gesamt Kanton Uri	9'796'871	8'125'239	82,94%	1'671'632	17,06%

Quelle: Kanton Uri, Amt für Raumentwicklung (Nachführung 2015), Baulanddatenbank auf Basis Raum+Datenbank, Altdorf.

#### Kanton Tessin

Im Kanton Tessin gibt es insgesamt ca. 11'320 ha Bauzonen (Stand 2015), wovon etwa 32% (3'620 ha) noch nicht überbaut wurden. Dieser Prozentsatz liegt deutlich über dem schweizerischen Durchschnitt und ist fast doppelt so hoch wie im Kanton Uri. Wohnzonen machen fast 57% des Totals oder 6'420 ha aus; hinzu kommen die historischen Kerne der urbanen Zentren und der Dörfer, die überwiegenden Wohncharakter haben und mit 1'050 ha 9% des Totals ausmachen. Auf Arbeitszonen entfallen 10% und auf Mischzonen 6% mit 1'180 ha bzw. 720 ha. Freizeitzonen und Zonen für öffentliche Nutzungen umfassen 1'800 ha, d.h. 16% des Totals (s. Tabelle 64).

<sup>34</sup> Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2012: Bauzenenstatistik Schweiz 2012, Statistik und Analysen.

In den urbanen Zonen (Agglomerationen Mendrisiotto, Lugano, Bellinzona und Locarno) mit 68% der Bevölkerung und 75% der Arbeitsplätze befinden sich 55% aller Bauzonen des Kantons: In diesen Zonen ist die Baudichte durchschnittlich am höchsten.

Folglich ist das freie Bauland in den Tessiner Gemeinden in den urbanen Zonen prozentual relativ niedriger, besonders an der Sponda Destra Locarnese (27%), im Mendrisiotto (29%) und in Lugano (30%); nach den Gemeindefusionen der letzten Jahre umfasst die Gemeinde Lugano jedoch auch ausgedehnte suburbane und periurbane Zonen. Den höchsten Prozentsatz an freiem Bauland weisen die Leventina (46%) und das Bleniotal (42%) aus.

Tabelle 64: Bauzonen und freie Räume, Kanton Tessin (Abteilung Raumentwicklung, SST), 2015

	Bauzonen (m <sup>2</sup> )	Bebaut (m <sup>2</sup> )	Bebaut (%)	unüberbaut (m <sup>2</sup> )	unüberbaut (m <sup>2</sup> )
Mendrisiotto	18'540 '785	13'198 '271	71,19%	5'342 '514	28,81%
Lugano	19'862'235	13'986'432	70,42%	5'875'803	29,58%
Valli di Lugano	6'793 '661	4'712 '007	69,36%	2'081 '654	30,64%
Vedeggio und Basso Malcantone	11'779'425	8'140'000	69,10%	3'639'425	30,90%
Magadinoebene/Gambargno	10'080 '310	6'473 '299	64,22%	3'607 '011	35,78%
Bellinzona	11'968'034	8'023'282	67,04%	3'944'752	32,96%
Sponda Destra Locarnese	11'547 '754	8'455 '020	73,22%	3'092 '734	26,78%
Valli Locarnese	6'895'953	4'566'994	66,23%	2'328'959	33,77%
Riviera	6'461 '702	4'193 '617	64,90%	2'268 '085	35,10%
Blenio	3'423'858	1'858'481	54,28%	1'565'377	45,72%
Leventina	5'821 '410	3'394 '353	58,31%	2'427 '057	41,69%
Total Kanton Tessin	113'175'127	77'001'756	68,04%	36'173'371	31,96%

Quelle: Departement für Raum, Abteilung Raumentwicklung (SST), Kanton Tessin. Datenbank betreffend Bauzonen und freies Bauland (Stand 2015), Bellinzona

## 10.2 Heutige Situation im Umfeld der Urner Bahnhöfe

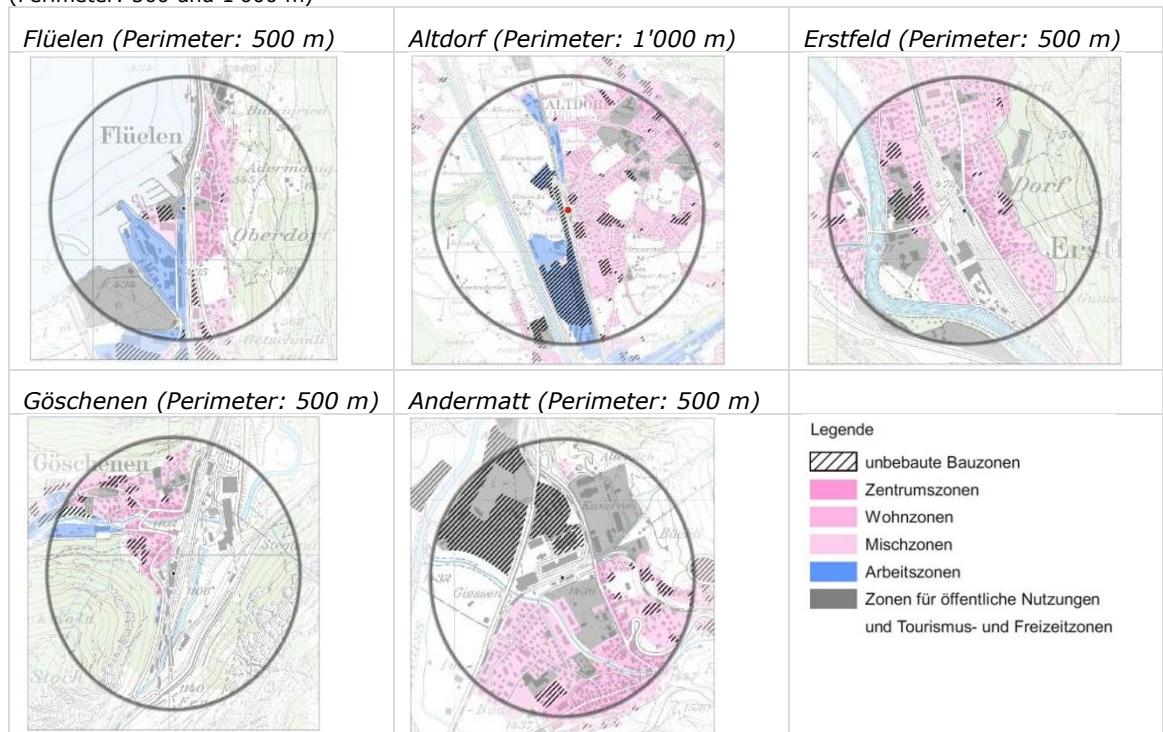
Wie die Tabelle 65 und die Abbildung 45 zeigen, verfügen die Gemeinden Flüelen, Altdorf, Erstfeld und Göschenen alle über Baulandreserven im Umfeld des Bahnhofs. In Flüelen sind dies vor allem Reserven in der Wohnzone, in Altdorf sind Areale in den Wohn- und Arbeitszonen noch nicht bebaut (sie gehören grossteils zum Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden, dessen zentrale Elemente das Bahnhofsgebiet Altdorf und das Gewerbeareal "Eyschachen" sind). In Erstfeld sind die Baulandreserven im Bereich des Bahnhofs gering und umfassen insbesondere die Wohnzone und die Zone für öffentliche Nutzungen. Göschenen verfügt vor allem in der Wohnzone über unbebaute Flächen und Andermatt in der Tourismus- und Freizeitzone (u.a. für das Tourismusprojekt Andermatt Swiss Alps).

Tabelle 65: Bebaute und unbebaute Bauzonen in den Gemeinden und im Bereich der Bahnhöfe, 2015  
(Perimeter: 500 und 1'000 m)

	Gesamte Gemeinde			Innerhalb des Perimeters (1'000 m)		
	Bauzonen (m <sup>2</sup> )	unüberbaut (m <sup>2</sup> )	unüberbaut (%)	Bauzonen (m <sup>2</sup> )	unüberbaut (m <sup>2</sup> )	unüberbaut (%)
Flüelen	546'688	58'247	5,65%	222'450	8'258	20,22%
Altdorf (UR)	2'115'578	350'591	16,17%	1'141'216	245'796	21,37%
Erstfeld	1'046'649	70'965	6,78%	349'367	24'190	4,96%
Göschenen	165'307	30'297	18,33%	113'388	16'187	14,38%
Andermatt	566'183	160'995	28,44%	444'429	118'198	25,75%

Quelle: Kanton Uri, Amt für Raumentwicklung (Nachführung 2015), Baulanddatenbank auf Basis Raum+-Datenbank, Altdorf.

Abbildung 45: Bebaute und unbebaute Bauzonen in den Gemeinden und im Bereich der Bahnhöfe, 2015  
(Perimeter: 500 und 1'000 m)



Quelle: Kanton Uri, Amt für Raumentwicklung (Nachführung 2015), Baulanddatenbank auf Basis Raum+-Datenbank, Altdorf; grafische Aufarbeitung: Planteam S AG.

### 10.2.1 Heutige Situation im Umfeld der Tessiner Bahnhöfe

Wie die Tabelle 66 und die Abbildung 46 zeigen, umfassen die Bauflächen innerhalb des Perimeters von 1'000 m um die wichtigsten Bahnhöfe (Bellinzona, Chiasso, Locarno, Lugano und Mendrisio) noch grosse freie Baulandreserven – zwischen knapp unter 17% bei Mendrisio und etwas über 12% bei Locarno.

Diese Prozentsätze sind niedriger als jene der noch unbebauten Flächen in allen Bauzonen der jeweiligen Gemeinden. Anders als in den anderen Zentren liegen im Umkreis von 1'000 m vom Bahnhof in Mendrisio weitläufige Arbeitszonen und in Bellinzona die ganze Zone der

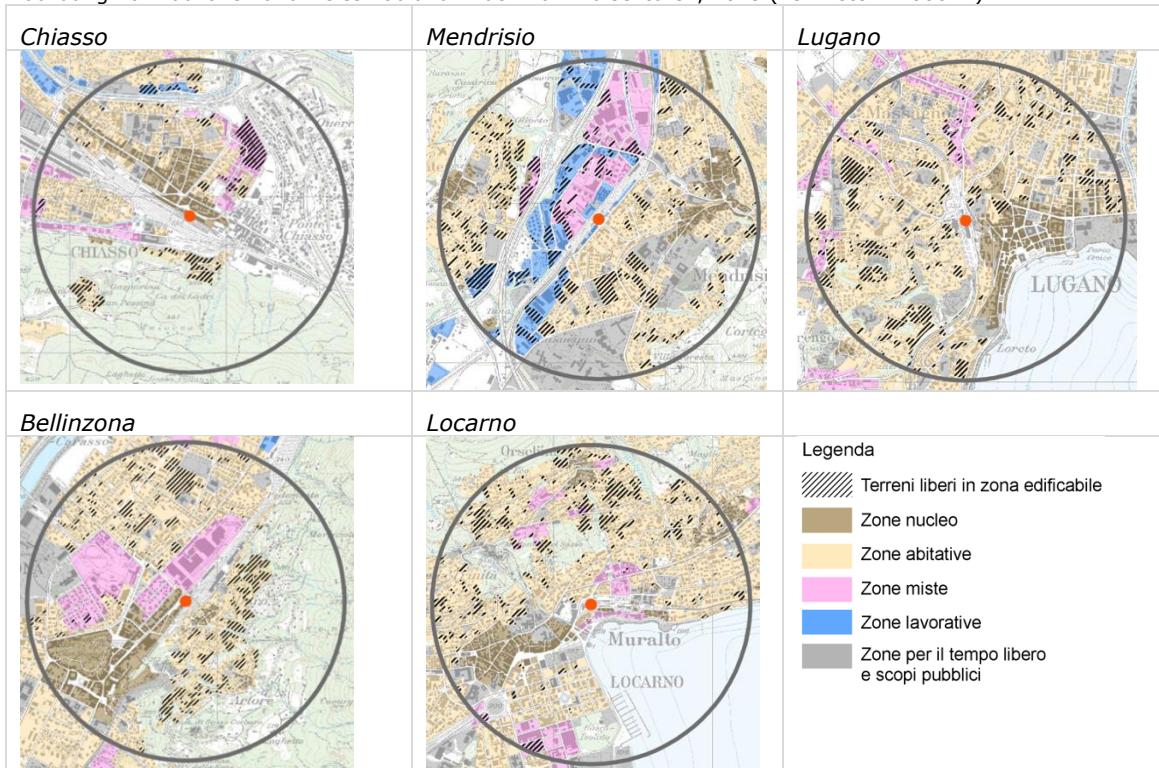
SBB-Werkstätten. Ansonsten befinden sich in der Nähe der Bahnhöfe vor allem Misch- und Kernzonen (oder Zentrumszonen).

Tabelle 66: Bauzone und freies Bauland in der Nähe der wichtigsten Bahnhöfe (Perimeter 1'000 m), 2015<sup>35</sup>

	In der ganzen Gemeinde			Im Perimeter 1'000 m um den Bahnhof		
	Bauzonen (m <sup>2</sup> )	unüberbaut (m <sup>2</sup> )	unüberbaut (m <sup>2</sup> )	Bauzonen (m <sup>2</sup> )	unüberbaut (m <sup>2</sup> )	unüberbaut (m <sup>2</sup> )
Mendrisio	5'205'342	792'319	15,22%	2'174'326	363'631	16,72%
Chiasso	1'215'037	220'423	18,14%	868'677	128'079	14,74%
Lugano	11'708'332	2'186'741	18,68%	2'143'660	286'226	13,35%
Bellinzona	4'654'867	764'886	16,43%	1'751'867	227'122	12,96%
Locarno	6'004'871	1'080'508	17,99%	1'718'022	213'102	12,40%

Quelle: Departement für Raum, Abteilung Raumentwicklung (SST), Kanton Tessin. Datenbank betreffend Bauzonen und freies Bauland (Stand 2015), Bellinzona

Abbildung 46: Bauzonen und freies Bauland in den Bahnhofsektoren, 2015 (Perimeter: 1'000 m)



Quelle: Departement für Raum, Abteilung Raumentwicklung (SST), Kanton Tessin. Datenbank betreffend Bauzonen und freies Bauland (Stand 2015), Bellinzona; grafische Aufbereitung: urbass fgm.

Generell gibt es innerhalb des Einflussperimeters der Bahnhöfe (500 m) an der Gotthardlinie umfassende freie Baulandreserven (s. Tabelle 51 und Abbildung 36); die grössten Reserven betreffen Wohnzonen. Mehrere Haltestellen liegen an verglichen mit dem Siedlungsschwerpunkt dezentralen Orten. Folglich gibt es in der Nähe dieser Haltestellen prozentual mehr freies Bauland als in der ganzen Gemeinde. Dies gilt besonders für Arbedo-

<sup>35</sup> Der Sektor Locarno umfasst in seinem Einflussperimeter 4 Gemeinden (Locarno, Muralto, Minusio und Orselina).

Castione (39% gegenüber 24% in der ganzen Gemeinde), Faido (40% gegenüber 30%), Rivera-Bironico (28% gegenüber 24%), Capolago (25% gegenüber 13%) und Torricella-Taverne (28% gegenüber 20%).

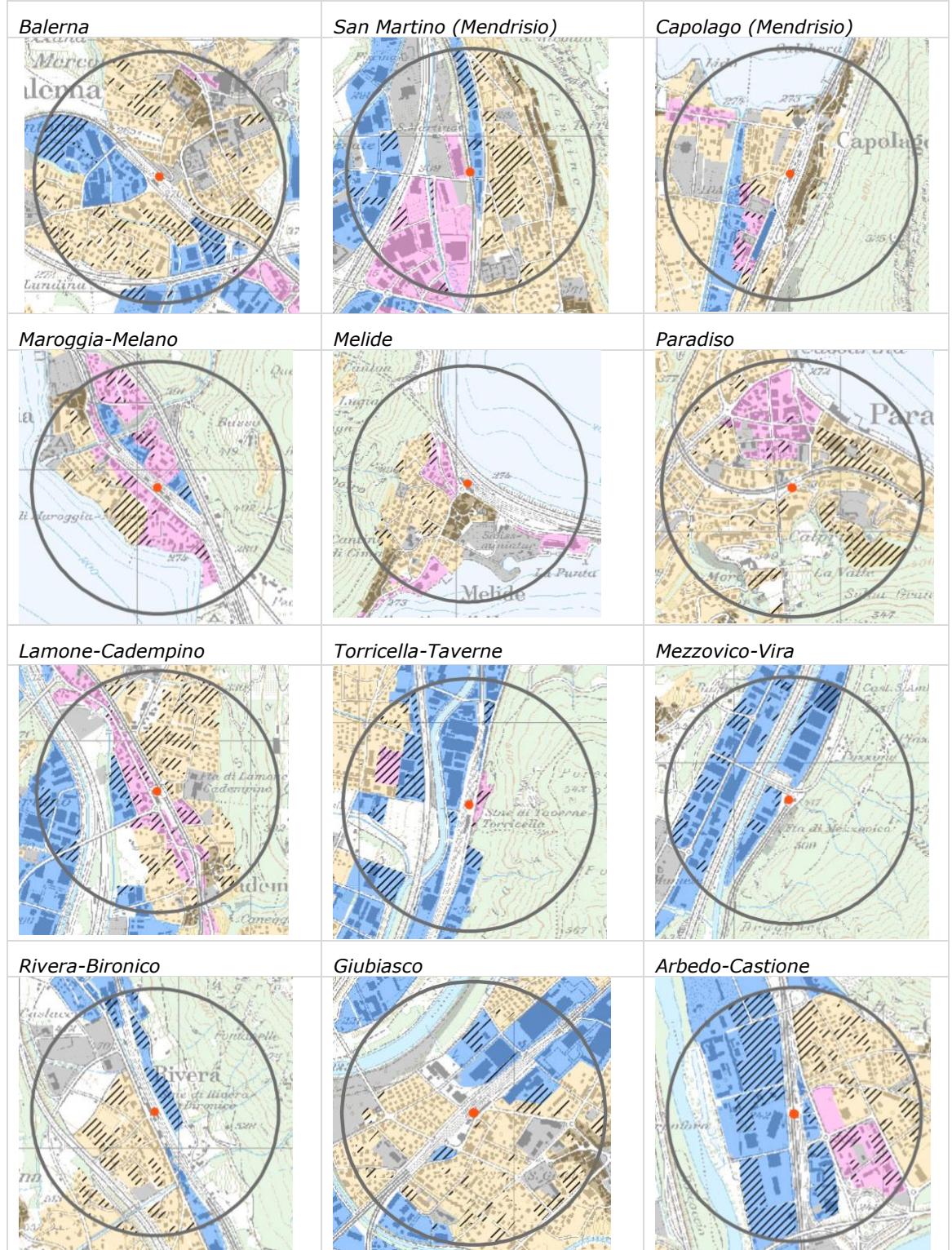
Tabelle 67: Bauzonen und freies Bauland in der Nähe der Haltestellen der Regionalbahnenlinien an der Gotthardlinie (Perimeter 500 m), 2015<sup>36</sup>

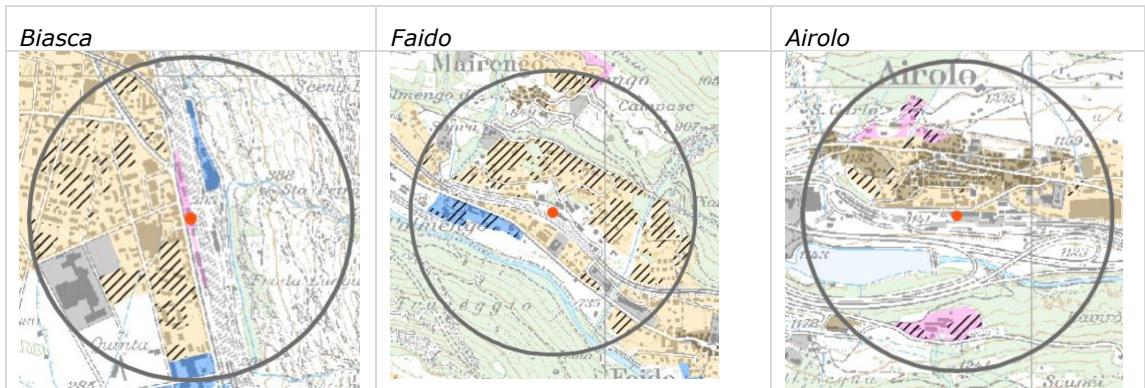
	In der ganzen Gemeinde			Im Perimeter 500 um den Bahnhof		
	Bauzonen (m <sup>2</sup> )	unüberbaut (m <sup>2</sup> )	unüberbaut (m <sup>2</sup> )	Bauzonen (m <sup>2</sup> )	unüberbaut (m <sup>2</sup> )	unüberbaut (m <sup>2</sup> )
Balerna	1'374 '996	268'526	19,53%	577'993	122'477	21,19%
Mendrisio San Martino	5'205'342	792'319	15,22%	530'920	85'217	16,05%
Capolago	6'160 '872	821'189	13,33%	318'804	76'552	24,07%
Maroggia-Melano	702'035	157'998	22,51%	241'747	48'750	20,17%
Melide	329 '194	33'307	10,12%	229'622	15'683	6,83%
Paradiso	418'966	73'544	17,55%	433'477	77'480	17,87%
Lamone-Cadempino	1'016 '581	257'040	25,28%	414'322	105'333	25,42%
Torricella-Taverne	1'443'439	293'783	20,35%	239'892	66'318	27,64%
Mezzovico-Vira	712 '567	149'035	20,92%	217'346	49'372	22,72%
Rivera-Bironico	1'624'918	387'559	23,85%	242'946	68'303	28,11%
Giubiasco	2'413 '326	351'004	14,54%	559'873	62'651	11,19%
Arbedo-Castione	1'669'160	469'752	28,14%	515'106	201'470	39,11%
Biasca	2'168 '653	532'680	24,56%	306'928	70'952	23,12%
Faido	1'930'728	584'356	30,27%	267'721	106'228	39,68%
Airolo	733 '382	177'349	24,18%	179'114	22'934	12,80%

Quelle: Departement für Raum, Abteilung Raumentwicklung (SST), Kanton Tessin Datenbank betreffend Bauzonen und freies Bauland (Stand 2015), Bellinzona

<sup>36</sup> Die Sektoren um die Haltestellen Lamone-Cadempino, Maroggia-Melano, Capolago-Riva San Vitale und Torricella-Taverne umfassen in ihrem Einflussperimeter mehrere Gemeinden.

Abbildung 47: Bauzonen und freies Bauland in der Nähe der Haltestellen der Regionalbahnenlinien an der Gotthardlinie (Perimeter 500 m), 2015





Quelle: Departement für Raum, Abteilung Raumentwicklung (SST), Kanton Tessin. Datenbank betreffend Bauzonen und freies Bauland (Stand 2015), Bellinzona; grafische Aufbereitung: urbass fgm.

## 11 Grundstück- und Immobilienpreise

Die in Kapitel 11 analysierten Daten basieren auf den hedonischen Modellen<sup>37</sup> von Fahrländer Partner.

Die Modelle basieren auf effektiven Handänderungen von Wohneigentum (Einfamilienhäuser, Eigentumswohnungen) bzw. auf kürzlich abgeschlossenen Mietverträgen für Wohnungen, Büro- und Verkaufsflächen. Für diese Objekte sind jeweils folgende Faktoren bekannt:

- Transaktionspreis bzw. Vertragsmiete
- Makrolage (Ortschaft)
- Grösse des Objekts (Volumen bzw. Fläche, Grundstücksfläche)
- Baujahr
- Zustand
- Ausbaustandard
- Mikrolage (Lage innerhalb der Ortschaft)
- Datum des Vertragsabschlusses

Tabelle 68: Datengrundlage für die in Kapitel 11 analysierten Daten über den Zeitraum von 15 Jahren<sup>38</sup>

	Schweiz	Kanton Tessin	Kanton Uri
Einfamilienhäuser	166'198	8'653	350
Eigentumswohnungen	154'716	5'273	245
Mietwohnungen	458'495	8'161	678
Büroflächen	49'492	1'129	33
Verkaufsflächen	17'368	351	6

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

Die Marktwerte von Wohneigentum ergeben sich direkt aus den hedonischen Modellen. Die Marktwerte der Mietflächen werden als Ertragswert berechnet, d.h. die Nettoerträge der Mietfläche (abzgl. Leerstand, Betriebs-, Unterhalts-, Instandsetzungskosten) werden kapitalisiert. Für die Kapitalisierung wird die Diskontierungslandschaft von Fahrländer Partner verwendet.

Die Baulandpreise werden mittels der Residualwert-Methode bestimmt. Dabei werden vom Marktwert eines Objekts dessen Baukosten abgezogen. Der Rest – das Residuum – entspricht dem Landwert der Parzelle. Die Baukosten für die verschiedenen Objektarten stammen aus der Baukostendatenbank von Fahrländer Partner und werden rückwirkend über den Baukostenindex des BFS adjustiert. In sehr ländlichen Gebieten mit geringer Nachfrage nach Immobilien kann es vorkommen, dass die Baukosten eines Objekts dessen Marktwert übersteigen, was einen negativen Landwert impliziert. Dies ist insbesondere der Fall für Büro- und Verkaufsflächen, gelegentlich aber auch für Wohnimmobilien. In solchen Gebieten

<sup>37</sup> Cfr. Stefan Fahrländer / Manuel Lehner, Immobilienpreisindizes von Fahrländer Partner – Methodenbeschrieb, Zürich 27. Mai 2016: "Bei hedonischen Modellen werden typischerweise beobachtete Transaktionspreise von Immobilien bzw. Abschlussmieten von Wohnungen und Büroflächen auf die Eigenschaften dieser Immobilien regressiert. In einem einfachen Modell ist der Preis eine Funktion der Wohnfläche und mittels Statistik wird gemessen, um wie viel sich der Preis der Immobilien bei einer prozentualen Veränderung der Wohnfläche verändert (so genannte hedonische Preise). In den in der Schweiz bekannten Modellen werden die Preise auf den Standort (Makrolage und Mikrolage), sowie unterschiedliche Objektqualitäten (Grösse, Zustand, Baujahr, Ausbaustandard u.a.) regressiert."

<sup>38</sup> Die Datengrundlage bezieht sich auf einen Zeitraum von 15 Jahren. Für die Werte der einzelnen Jahre werden jeweils nur zeitnahe Daten verwendet, so z.B. für Einfamilienhäuser und Eigentumswohnungen nur Transaktionen der letzten 4 – 6 Quartale.

besteht in der Regel kein Investorenmarkt, d.h. entsprechende Flächen werden grundsätzlich nur für den Eigengebrauch und nicht zur Vermietung erstellt.

In den gelieferten Daten wird der Landwert nach unten auf CHF 140 pro Quadratmeter begrenzt. Dies entspricht den Erschliessungskosten. Ein tieferer Landwert würde bedeuten, dass der Verkäufer von erschlossenem Bauland ein Verlustgeschäft machen würde.

In den folgenden Abschnitten werden die aussagekräftigsten Indikatoren präsentiert. Die grafische Darstellung der Entwicklung dieser Indikatoren in der Zeitspanne von 2000 bis 2015 wird in zwei Gruppen von ausgewählten Gemeinden aufgeteilt. Damit wird die unterschiedliche Dynamik zwischen den Hauptzentren, die direkt oder indirekt von der neuen Alpentransversale bedient werden (Chiasso, Mendrisio, Lugano, Bellinzona, Locarno und Altdorf), und einigen ausgewählten Ortschaften mit Bahnhaltstellen die umfahren werden (Biasca, Faido, Airolo, Andermatt) erkennbar. Der Vergleich mit den Entwicklungen der Schweiz und der beiden Kantone unterstützt diese Lektüre.

Zu den Daten von Mendrisio und Lugano ist zu vermerken, dass diese Gemeinden ein sehr ausgedehntes Gebiet haben, das sich sowohl über städtische, wie auch über periurbane Räume erstreckt. Die Werte spiegeln den Durchschnitt über das gesamte Gemeindegebiet wider. Die Werte der Stadtzentren in der Nähe der Bahnhöfe liegen sicher etwas höher.

Weitere Tabellen und die vollständigen Datensätze befinden sich in Anlage 8.

## **11.1 Baulandpreise – Einfamilienhäuser**

### **11.1.1 Heutige Situation**

Die Tabelle 69 und die Abbildung 48 zeigen die aktuellen Marktwerte von Bauland für Einfamilienhäuser (EFH) in CHF/m<sup>2</sup>. Die Marktwerte beziehen sich auf neu gebaute Einfamilienhäuser des mittleren Segments, freistehend, auf einer Grundstücksfläche von ca. 500 m<sup>2</sup>. Die Mittelwerte sind über jeweils vier Quartale pro Jahr ermittelt (Minimum 140 CHF/m<sup>2</sup>).

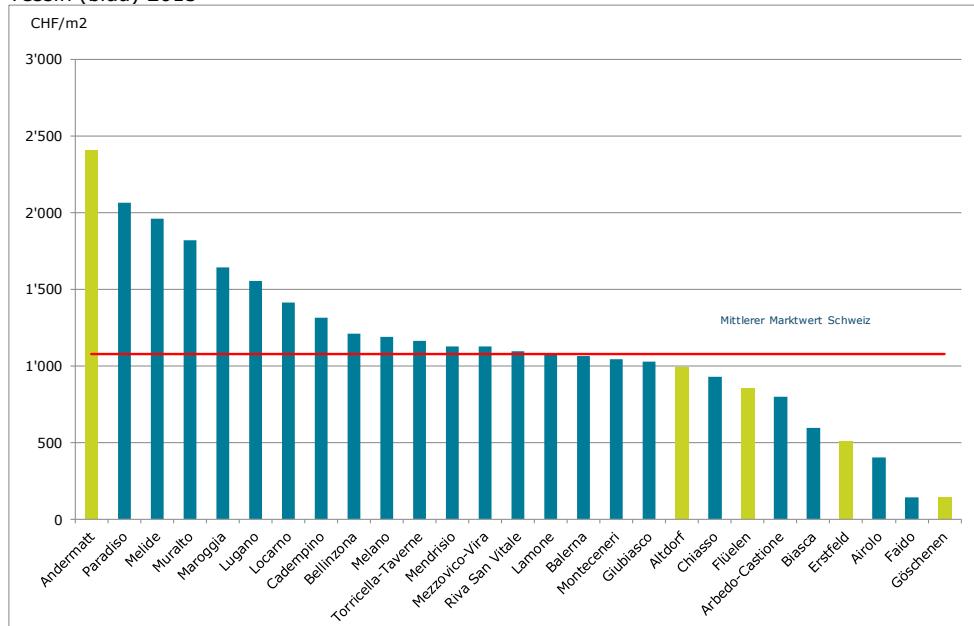
Der Mittelwert für Bauland für Einfamilienhäuser liegt im Kanton Tessin mit CHF 1'044.-/m<sup>2</sup> leicht unter dem Schweizer Mittelwert (CHF 1'077 CHF/m<sup>2</sup>). Im Kanton Uri liegt er CHF 373.-/m<sup>2</sup> unter dem Schweizer Mittelwert. Die Analysegemeinde Andermatt verzeichnet insgesamt die höchsten Marktwerte für Bauland für Einfamilienhäuser (CHF 2'408.-) – zurückzuführen auf das Tourismusressort Andermatt. Hohe Preise verzeichnen auch die Gemeinden am Lago di Lugano (Paradiso, Melide, Muralto, Maroggia, Lugano) und Lago Maggiore (Locarno).

Tabelle 69: Marktwerte von Bauland für Einfamilienhäuser (EFH) in CHF/m<sup>2</sup> in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015

<b>Schweiz, Uri, Tessin</b>		<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>	
	CHF/m2		CHF/m2
Schweiz	1'077	Chiasso	931
Tessin	1'044	Balerna	1'066
Uri	704	Mendrisio	1'126
		Riva San Vitale	1'098
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>		Melano	1'188
	CHF/m2	Maroggia	1'644
Flüelen	850	Melide	1'958
Altdorf	993	Paradiso	2'062
Erstfeld	507	Lugano	1'555
Göschenen	140	Cadempino	1'317
Andermatt	2'408	Lamone	1'076
		Torricella-Taverne	1'162
		Mezzovico-Vira	1'125
		Monteceneri	1'044
		Giubiasco	1'027
		Bellinzona	1'208
		Arbedo-Castione	798
		Muralto	1'820
		Locarno	1'413
		Biasca	598
		Faido	141
		Airolo	405

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

Abbildung 48: Marktwerte von Bauland für Einfamilienhäuser (EFH) in CHF/m<sup>2</sup> in den Kantonen Uri (grün) und Tessin (blau) 2015



Quelle: Fahrländer Partner (2016).

### 11.1.2 Entwicklung

Die Marktwerte von Bauland für Einfamilienhäuser sind, wie die Grafiken in Abbildung 49 zeigen, sowohl im Tessin als auch im Kanton Uri seit 2000 in einem stetig steigenden Trend, der ab 2010 noch weiter zugenommen hat. Im Vergleich zur Schweiz, wo der jährliche Wachstumswert in den Jahren 2000 – 2015 bei 7,36 % liegt, liegen die Wachstumswerte beider Kantone höher (Tessin: 7,65 %, Uri: 10,26 %), wobei das absolute Niveau im Kanton Uri wesentlich geringer ausfällt (s. Anlage 8). Die allgemeine gesamtschweizerische Zuwachsdynamik ist vom Zusammenwirken des wirtschaftlichen und demografischen Wachstums und den niedrigen Hypothekarzinsen bedingt.

Unter den Hauptzentren sind zwischen 2009 und 2013 vor allem in Lugano und Locarno die Preise sehr stark angestiegen. In den Folgejahren kam es zu einer Stabilisierung. In den beiden touristisch attraktiven Zentren an den Seen war die Nachfrage weitgehend durch eine auf Geldanlage ausgerichtete Bautätigkeit bedingt. In den anderen Tessiner Zentren (Chiasso, Mendrisio und Bellinzona), wo die Nachfrage an Bauland eher mit der leichteren Zugänglichkeit zum Markt für den Mittelstand zu erklären ist, war die Zunahme sanfter aber stetiger und sie hält weiter an. In Chiasso ist zwischen 2006 und 2009 sogar eine Abnahme zu vermerken, was mit dem Schwund der traditionellen, auf die Grenzlage beruhenden, Wirtschaftsbranchen zu erklären ist. Die Entwicklung der Baulandpreise in Altdorf spiegelt die gesamtschweizerischen Werte wider und weist keine besonderen Schwankungen auf. Die Werte liegen höher und die Zunahme war stärker als im kantonalen Durchschnitt.

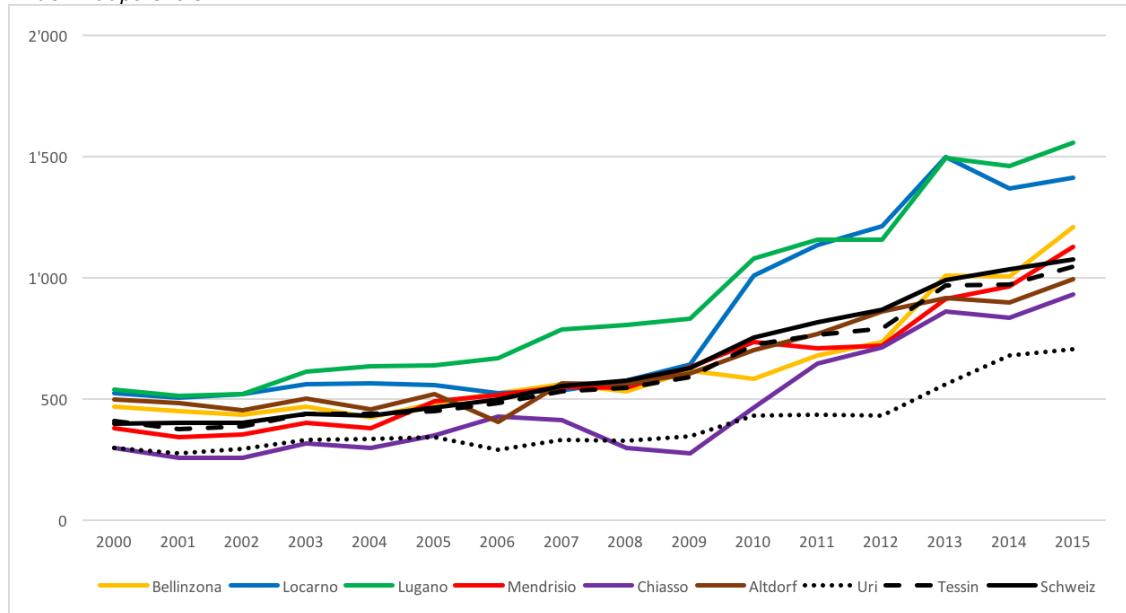
Unter den Ortschaften, die von der neuen Alpentransversale umfahren werden (hier: Biasca, Faido und Airolo), fällt der wesentlich schwächere Trend gegenüber dem kantonalen Durchschnitt auf. In Faido haben die Preise in der betrachteten Zeitspanne stagniert. In Airolo ist erst ab 2012 ein leichter Zuwachs zu vermerken. Das ist grundsätzlich auf den Wirtschafts- und Bevölkerungsschwund der Region zurückzuführen. Die Tatsache, dass sich Biasca ab 2006 von diesem stagnierenden Trend abgesetzt hat, ist mutmasslich mit den fortschreitenden funktionalen Beziehungen mit der Agglomeration Bellinzona zu erklären.

Auffällig ist die besondere Entwicklung in Andermatt, wo die Baulandpreise ab 2006, nach dem Gleichschritt mit dem kantonalen Durchschnitt in den vorangehenden Jahren, plötzlich stark gestiegen sind und danach extreme Schwankungen erfahren haben. Ohne Zweifel hat diese Dynamik mit der Folge von An- und Verkäufen im Zusammenhang mit dem Tourismusprojekt des Ägypters Samih Sawiris zu tun.

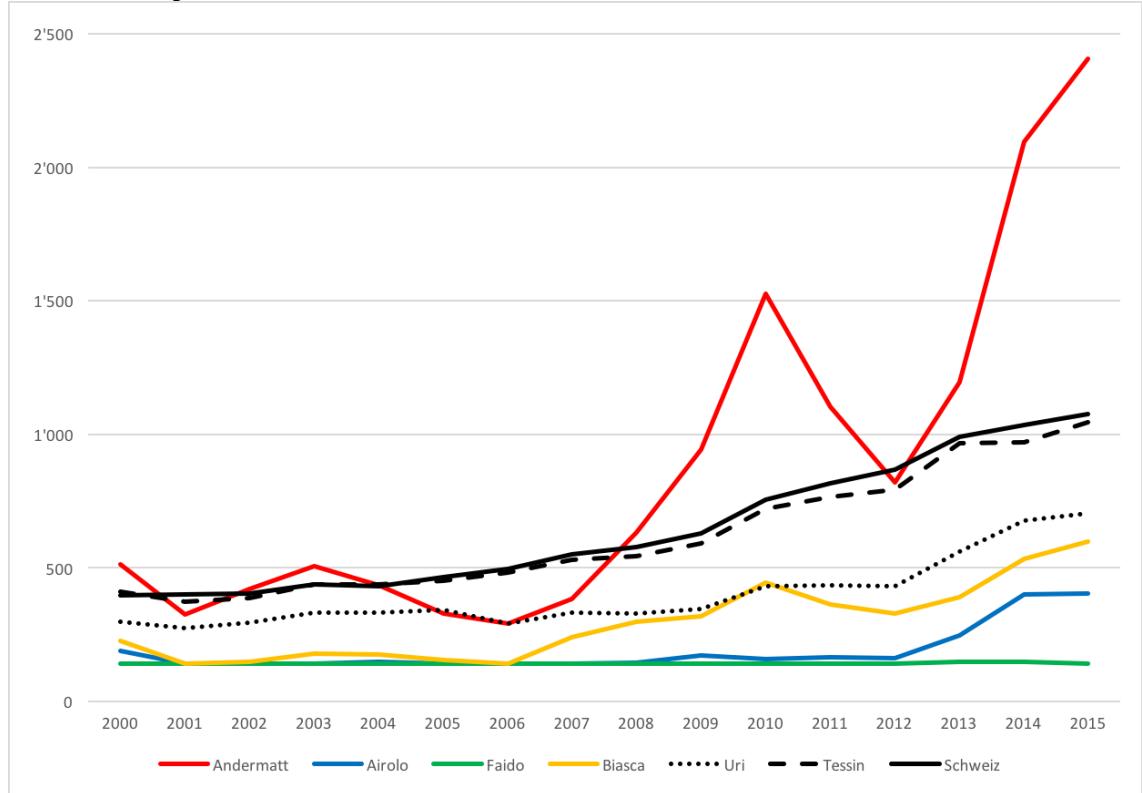
Vorwirkungen der NEAT lassen sich an Marktwerten von Bauland für Einfamilienhäuser nicht beobachten: Airolo verzeichnet in den letzten Jahren beispielsweise mit 20% eine sehr hohe jährliche Wachstumsrate, Arbedo-Castione (s. Anlage 8), wo man sich Vorteile durch die NEAT verspricht, weist mit 4% hingegen eine sehr niedrige Wachstumsrate auf.

Abbildung 49: Marktwerte von Bauland für Einfamilienhäuser (EFH) in CHF/m<sup>2</sup> in den Kantonen Uri und Tessin (einzelne Gemeinden herausgegriffen), Veränderungen 2000 – 2015

*In den Hauptzentren*



*An der alten Berglinie*



Quelle: Fahrländer Partner (2016); grafische Aufbereitung: urbass fgm.

## 11.2 Immobilienpreise – Eigentumswohnungen

### 11.2.1 Heutige Situation

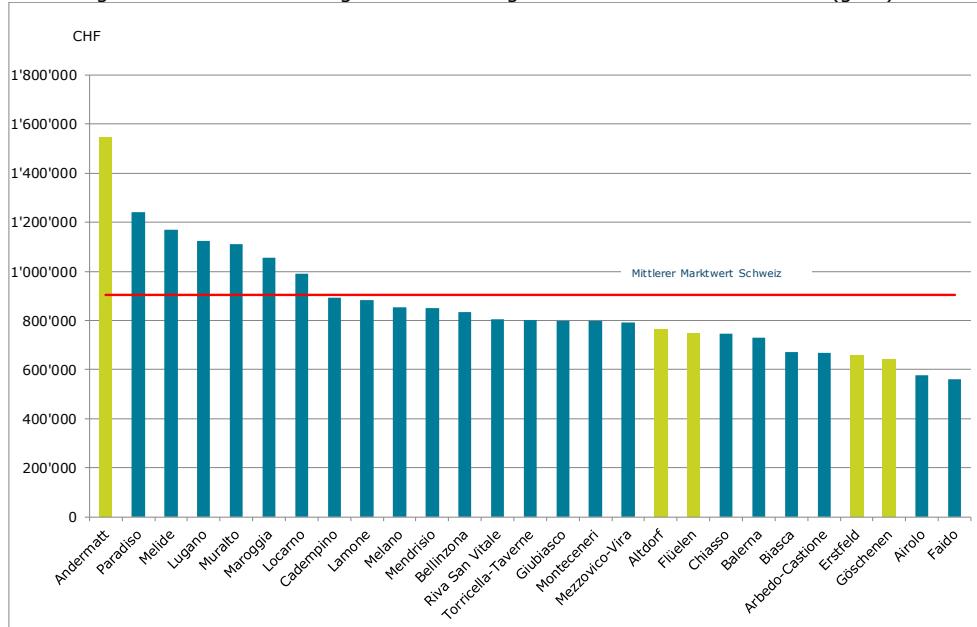
Im Jahr 2015 lagen die gemittelten Marktwerte von Eigentumswohnungen in der Schweiz bei CHF 905'407.-. Im Tessin lagen sie über dem Schweizer Mittelwert, im Kanton Uri darunter. In der Gemeinde Andermatt lag der Marktwert von Eigentumswohnungen rund 40 % über dem Schweizer Mittelwert. Hohe Marktwerte wurden auch in den Gemeinden am Lago Maggiore und am Lago di Lugano erzielt. Niedrige Marktwerte für Eigentumswohnungen verzeichneten die Reusstalgemeinden Erstfeld und Göschenen sowie die Gemeinden der Leventina Airolo und Faido (s. Tabelle 70 und Abbildung 50).

Tabelle 70: Marktwerte von Eigentumswohnungen in CHF in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015

<b>Schweiz, Uri, Tessin</b>		<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>	
	CHF		CHF
Schweiz	905'407	Chiasso	747'618
Tessin	925'552	Balerna	731'331
Uri	798'404	Mendrisio	849'566
		Riva San Vitale	805'361
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>		Melano	852'713
	CHF	Maroggia	1'056'526
Flüelen	751'172	Melide	1'171'004
Altdorf	762'424	Paradiso	1'241'654
Erstfeld	660'029	Lugano	1'125'309
Göschenen	643'093	Cadempino	891'349
Andermatt	1'548'440	Lamone	883'794
		Torricella-Taverne	803'223
		Mezzovico-Vira	793'338
		Monteceneri	798'781
		Giubiasco	799'493
		Bellinzona	835'092
		Arbedo-Castione	666'635
		Muralto	1'111'823
		Locarno	992'193
		Biasca	670'531
		Faido	559'924
		Airolo	578'254

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

Abbildung 50: Marktwerte von Eigentumswohnungen in CHF in den Kantonen Uri (grün) und Tessin (blau) 2015



Quelle: Fahrländer Partner (2016).

### 11.2.2 Entwicklung

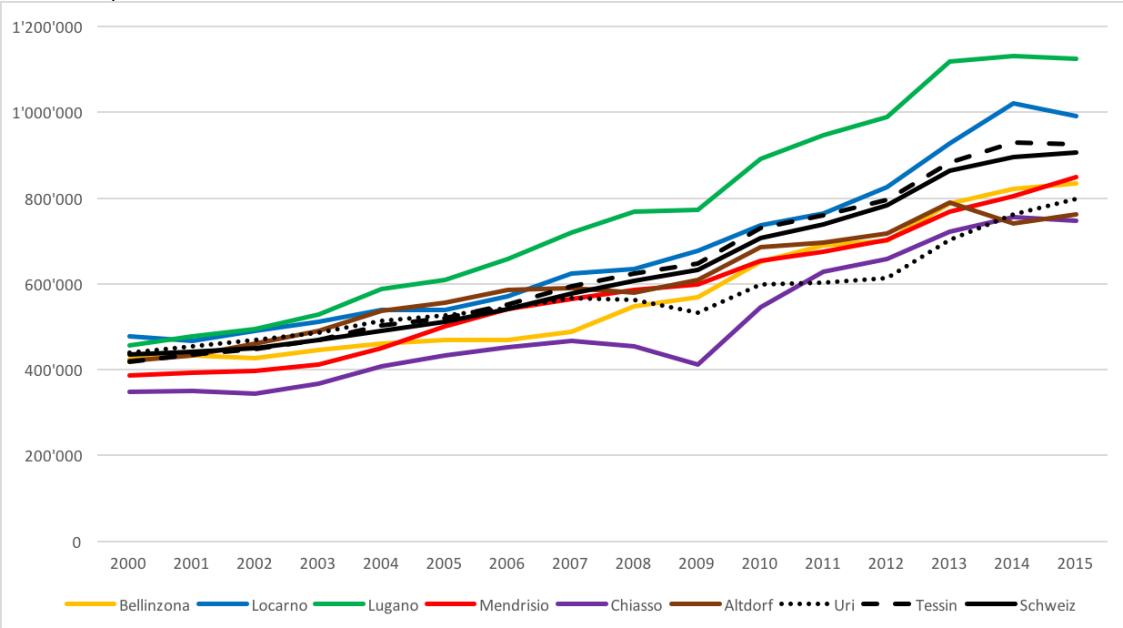
Die Marktwerte für Eigentumswohnungen entwickelten sich, wie die Grafiken in der Abbildung 51 zeigen, in den Zentren insgesamt mit einer ziemlich parallelen Dynamik, ähnlich jener der gesamten Schweiz und des Kantons Tessin. Im Kanton Uri war die Wachstumsrate etwas geringer. In Lugano und in Locarno, wo die prestigeträchtigen Zentrums- und die Seelagen den Markt wesentlich bestimmen, liegen die Werte höher und die Wachstumsdynamik ist stärker. In Chiasso, das mit einer wirtschaftlichen Rezession konfrontiert ist, sind die Werte niedriger und die Dynamik ist schwächer. Altdorf verzeichnet ab 2013, nach einer Entwicklung, die jene der Gesamtschweiz und der anderen Zentren widerspiegelt, einen Rückgang, was mit der Konzentration der Entwicklung in den Grossagglomerationen des Mittellandes zu erklären ist.

Durchaus positiv entwickeln sich die Marktwerte für Eigentumswohnungen auch in Bellinzona und Giubiasco (s. Tabelle in Anlage 8), aber auch in den Gemeinden, die künftig mit Einbussen in der ÖV-Erschliessung zu rechnen haben (Biasca, Airolo und Faido).

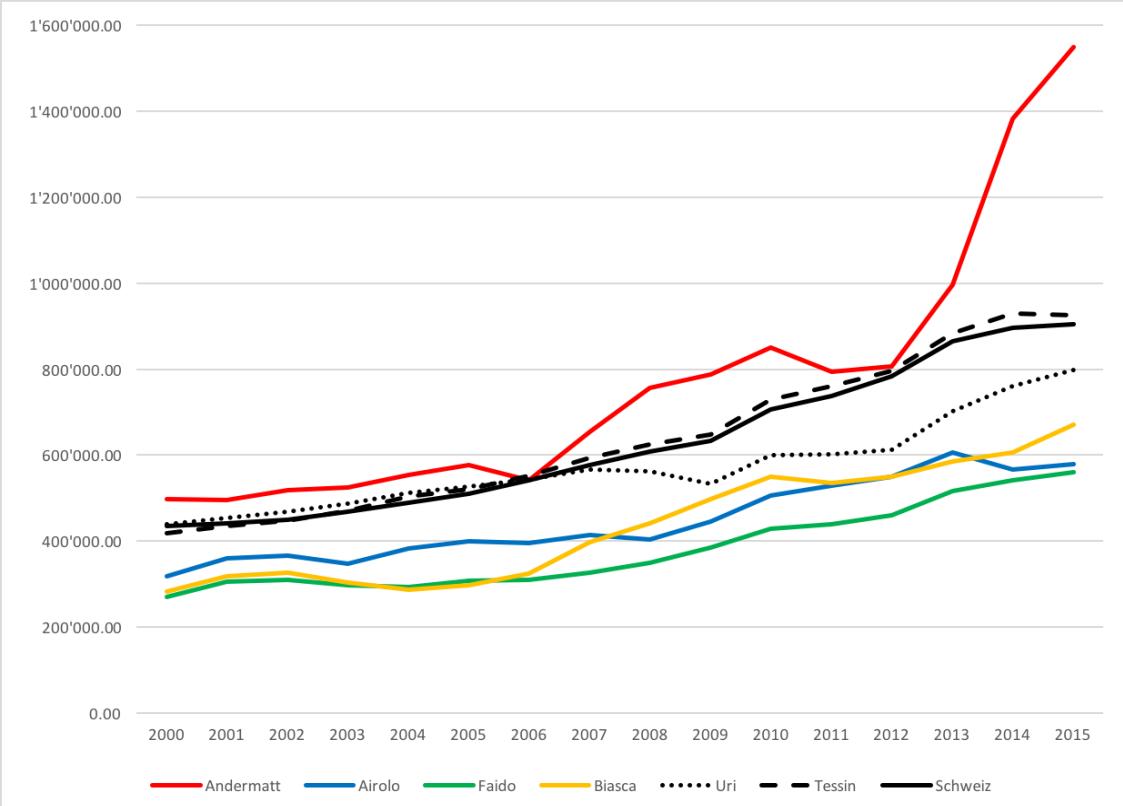
Gegenüber dem Mittelwert der Schweiz ist die Entwicklung im Kanton Uri überdurchschnittlich. Einen veritablen Beitrag hierzu leistete das Tourismusprojekt Swiss Alps in Andermatt, das in dieser Gemeinde zu hohen jährlichen Wachstumsraten im Preissegment der Eigentumswohnungen geführt haben dürfte (6 % pro Jahr zwischen 2000 und 2010, 13 % pro Jahr zwischen 2010 und 2015).

Abbildung 51: Marktwerte von Eigentumswohnungen in CHF in den Kantonen Uri und Tessin (einzelne Gemeinden herausgegriffen), Veränderungen 2000 – 2015

*In den Hauptzentren*



*An der alten Berglinie*



Quelle: Fahrländer Partner (2016); grafische Aufbereitung: urbass fgm.

### 11.3 Mietpreise für eine 3,5-Zimmerwohnung

#### 11.3.1 Heutige Situation

Die Tabelle 71 ermöglicht einen Überblick über die Marktmieten von Mietwohnungen (3,5 Zimmer, Neubau, 85m<sup>2</sup>) in CHF/Jahr netto.

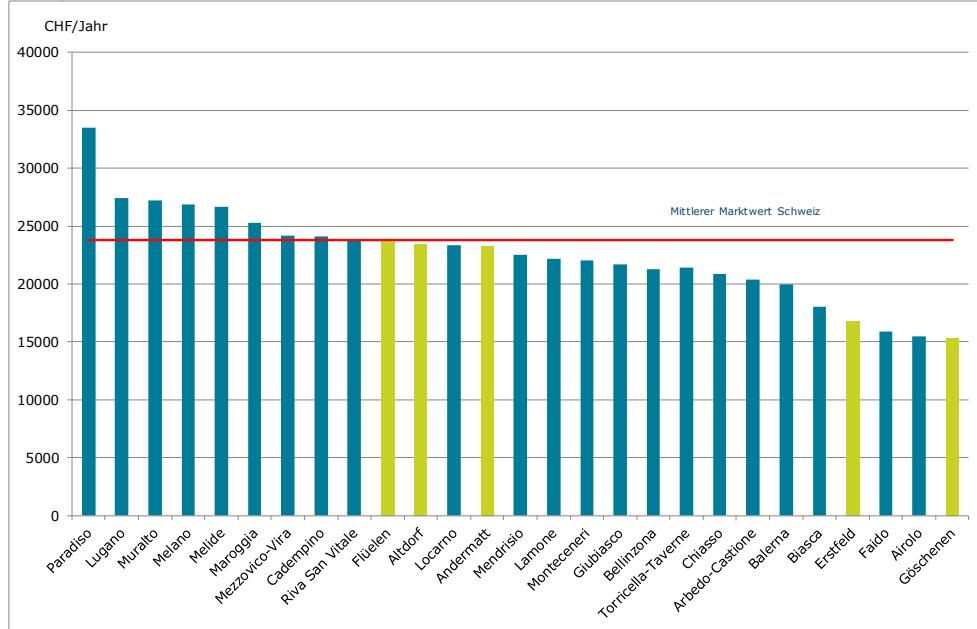
Die Mietpreise für eine 3,5-Zimmerwohnung liegen im Tessin mit CHF 24'223.- über dem Schweizer Mittelwert (CHF 23'803.-) und im Kanton Uri mit CHF 20'836.- unter diesem. Die Mietpreise sind im Kanton Uri in der Seegemeinde Flüelen und in der Kantonshauptstadt Altdorf hoch, ebenso wie in Andermatt, wo der ägyptische Investor Samih Sawiris ein Tourismusressort errichtet. In den beiden Reusstalgemeinden Erstfeld und Göschenen ebenso wie in der Tessiner Region Leventina sind sie niedrig.

Tabelle 71: Mietpreise für eine 3,5-Zimmerwohnung in CHF/Jahr in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015

Schweiz, Uri, Tessin		Gemeinden Kanton Tessin	
	CHF/m <sup>2</sup>		CHF/m <sup>2</sup>
Schweiz	23'803	Chiasso	20'856
Tessin	24'223	Balerna	19'981
Uri	20'836	Mendrisio	22'533
		Riva San Vitale	23'831
Gemeinden Kanton Uri		Melano	26'889
	CHF/m <sup>2</sup>	Maroggia	25'306
Flüelen	23'803	Melide	26'676
Altdorf	23'459	Paradiso	33'511
Erstfeld	16'779	Lugano	27'407
Göschenen	15'312	Cadempino	24'143
Andermatt	23'287	Lamone	22'199
		Torricella-Taverne	21'418
		Mezzovico-Vira	24'169
		Monteceneri	22'039
		Giubiasco	21'667
		Bellinzona	21'259
		Arbedo-Castione	20'391
		Muralto	27'219
		Locarno	23'333
		Biasca	18'024
		Faido	15'877
		Airolo	15'509

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

Abbildung 52: Mietpreise für eine 3,5-Zimmerwohnung in CHF/Jahr in den Kantonen Uri (grün) und Tessin (blau) 2015



Quelle: Fahrländer Partner (2016).

### 11.3.2 Entwicklung

Die Mietpreise für eine 3,5-Zimmerwohnung sind im Kanton Tessin in den letzten Jahren stärker gestiegen als im Schweizer Durchschnitt – betrug der jährliche Wachstumswert zwischen 2010 und 2015 in der Schweiz 2,31 %, waren es im Tessin 4,72 %. Auch im Kanton Uri stiegen die Mietpreise für eine 3.5-Zimmerwohnung stärker als der Schweizer Mittelwert, wenngleich weniger stark als im Kanton Tessin (jährliche Wachstumsrate 2010 – 2015: 2,58 %). Insbesondere die Kantonshauptstadt Altdorf verzeichnete in den letzten Jahren eine hohe Wachstumsrate – mit knapp 5 % liegt sie allerdings unter jener der Tessiner Seegemeinden Paradiso, Melano und Muralto (s. Anlage 8) sowie der Gemeinde Chiasso (s. Grafiken in Abbildung 53).

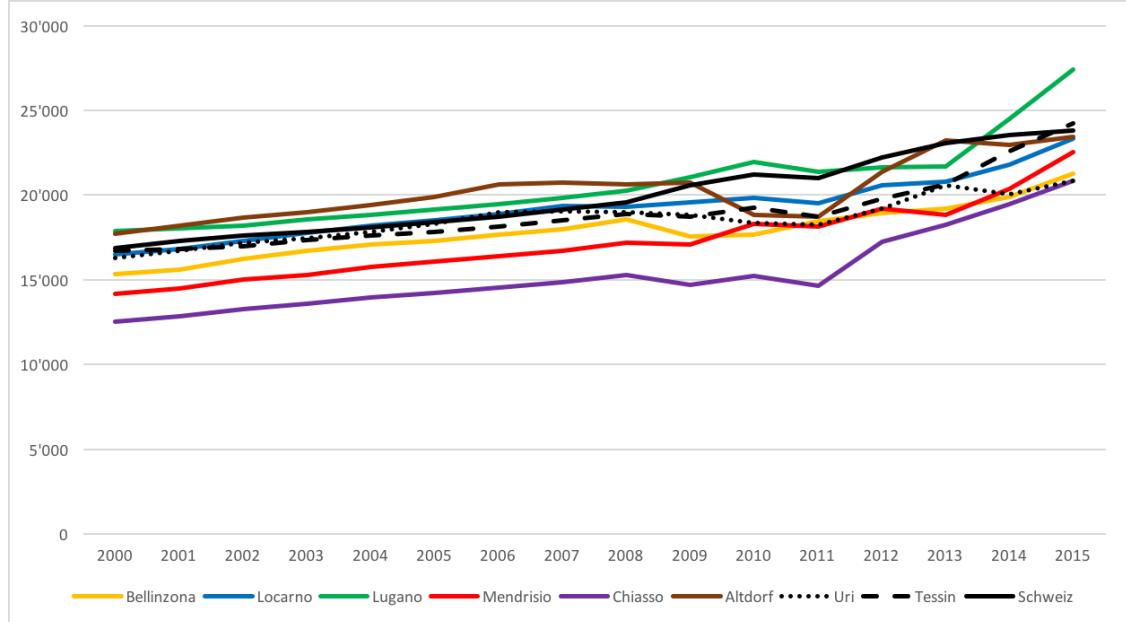
Unter den Ortschaften, die an der alten Bergstrecke liegen - insbesondere Airolo, Faido und Biasca weisen alle ähnliche Mietpreisentwicklungen auf -, fällt die plötzliche Senkung der Mietpreise ab 2008 auf, wobei nach 2012 die Mieten wieder leicht angestiegen sind, aber ohne die Verluste der vorhergehenden Jahre aufzuholen. Dies bestätigt einmal mehr, dass diese Regionen, und hier insbesondere die Leventina, in den letzten Jahren mit einem demografischen Schwund konfrontiert waren. Diese Erklärung überzeugt mehr als die Hypothese von Vorwirkungen der NEAT, da 2008 in der Leventina die Erwartungen eines Aufschwungs dank der NEAT und dem Projekt "San Gottardo" höher als heute lagen.

Anders als die Preise für das Bauland und für die Eigentumswohnungen weisen in Andermatt die Wohnungsmieten einen regelmässigeren Verlauf auf, mit einer sehr ähnlichen Dynamik wie gesamtschweizerisch und kantonal. Es bietet sich die Erklärung an, dass die neuen Wohnflächen des Sawiris-Resorts nicht für die Dauermiete auf dem Markt verfügbar sind,

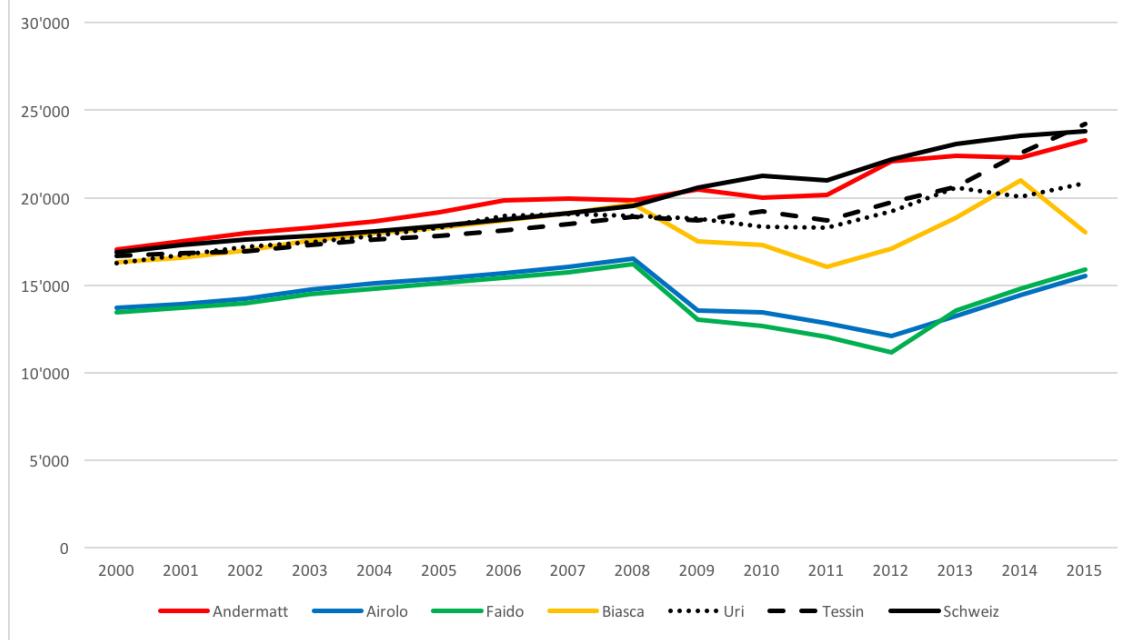
dass aber die Auswirkungen der grossen Investitionen insgesamt eine Entwicklung wie in der Leventina vermieden haben.

Abbildung 53: Mietpreise für eine 3,5-Zimmerwohnung in CHF/Jahr in den Kantonen Uri und Tessin (einzelne Gemeinden herausgegriffen), Veränderungen 2000 – 2015

*In den Hauptzentren*



*An der alten Berglinie*



Quelle: Fahrländer Partner (2016); grafische Aufbereitung: urbass fgm.

## 11.4 Mietpreise für Büroflächen

### 11.4.1 Heutige Situation

In der Tabelle 72 finden sich die Marktmieten von Büroflächen in durchschnittlich ausgebauten Neubauten in guter Mikrolage als Mittelwerte über jeweils vier Quartale pro Jahr in CHF/Jahr netto.

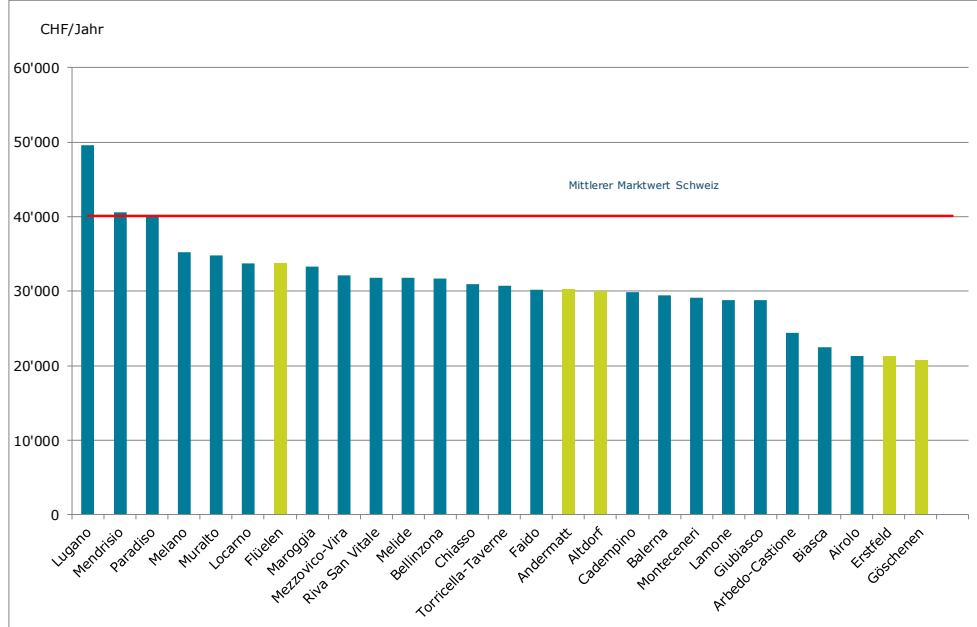
Die Mietpreise pro m<sup>2</sup> Bürofläche liegen im Kanton Tessin leicht über dem Schweizer Mittelwert (Tessin: CHF 40'929.-/Jahr, Schweiz: CHF 40'077.-/Jahr), wohingegen sie im Kanton Uri deutlich tiefer sind (CHF 25'262.-/Jahr). Die Seegemeinde Flüelen weist die höchsten Mietpreise aus (33'750.-/Jahr), die Gemeinden Erstfeld und Göschenen die niedrigsten. Im Kanton Tessin sind in den beiden Seegemeinden Lugano und Paradiso sowie in Mendrisio die Mietpreise pro m<sup>2</sup> Bürofläche über dem Schweizer Mittelwert.

Tabelle 72: Marktwerte von Eigentumswohnungen in CHF in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015

Schweiz, Uri, Tessin		Gemeinden Kanton Tessin	
	CHF/m <sup>2</sup>		CHF/m <sup>2</sup>
Schweiz	40'077	Chiasso	30'900
Tessin	40'929	Balerna	29'400
Uri	25'262	Mendrisio	40'650
		Riva San Vitale	31'800
Gemeinden Kanton Uri		Melano	35'250
	CHF/m <sup>2</sup>	Maroggia	33'300
Flüelen	33'750	Melide	31'800
Altdorf	30'000	Paradiso	40'200
Erstfeld	21'150	Lugano	49'650
Göschenen	20'700	Cadempino	29'850
Andermatt	30'150	Lamone	28'800
		Torricella-Taverne	30'750
		Mezzovico-Vira	32'100
		Monteceneri	29'100
		Giubiasco	28'800
		Bellinzona	31'650
		Arbedo-Castione	24'450
		Muralto	34'800
		Locarno	33'750
		Biasca	22'500
		Faido	30'150
		Airolo	21'300

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

Abbildung 54: Mietpreise pro 150 m<sup>2</sup> Bürofläche in CHF/Jahr in den Kantonen Uri (grün) und Tessin (blau) 2015



Quelle: Fahrländer Partner (2016).

#### 11.4.2 Entwicklung

Im Kanton Tessin entwickelten sich die Marktmieten von Büroflächen mit einer jährlichen Wachstumsrate von 6 % zwischen 2010 und 2015 höher als im Schweizer Mittel, das in dieser Zeit eine jährliche Wachstumsrate von 2 % aufweist. Im Kanton Uri, mit einer jährlichen Wachstumsrate zwischen 2010 und 2015 von -2%, kam es in den letzten Jahren hingegen zum Teil zu einem Einbruch der Preise (s. Anlage 8).

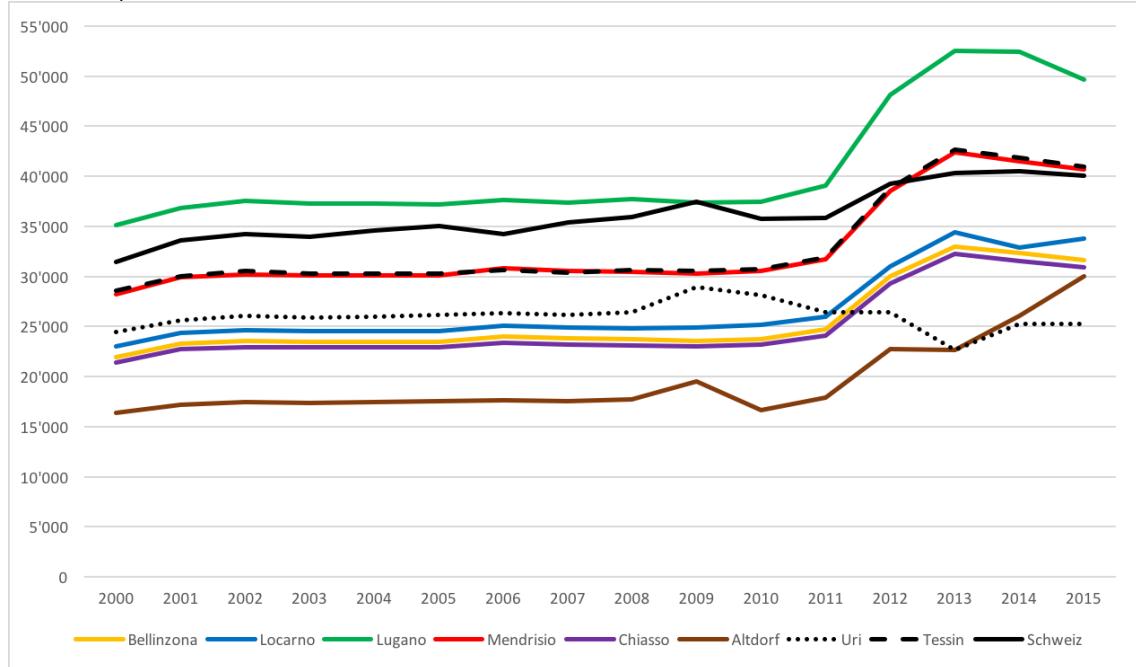
Alle analysierten Gemeinden (s. Abbildung 55), sowohl die Hauptzentren als auch die Ortschaften an der alten Bergstrecke, verzeichnen auf leicht unterschiedlichen Mietniveaus eine ähnliche Dynamik. Nach Jahren von stabilen Mietpreisen sind diese plötzlich zwischen 2010 und 2013 sehr stark gestiegen und danach wieder leicht zurückgegangen. Die Steigerung war vor allem in den Tessiner Zentren und hier insbesondere in Mendrisio und Lugano sehr akzentuiert.

Wie der Tessiner Hauseigentümer-Verband (CATEF) betont, war seit dem Ende des ersten Jahrzehnts des neuen Jahrhunderts insbesondere im Tessin die Bautätigkeit sowohl für Wohnungen als auch für Büro- und Verkaufsflächen sehr gross. Obwohl die Investitionen mehrheitlich dort getätigten wurden, wo eher eine Marktnachfrage bestand, ging diese Bautätigkeit weniger auf eine spezifische Nachfrage zurück, als eher auf die Suche nach der Möglichkeit einer sichereren Kapitalanlage als sie jene der Finanzmärkte bietet. Daraus folgte schliesslich ein Überangebot an Wohn-, Büro- und Verkaufsflächen. Insbesondere bei den Büros hatte dies einen hohen Leerstand und eine Senkung der Mietpreise zur Folge.

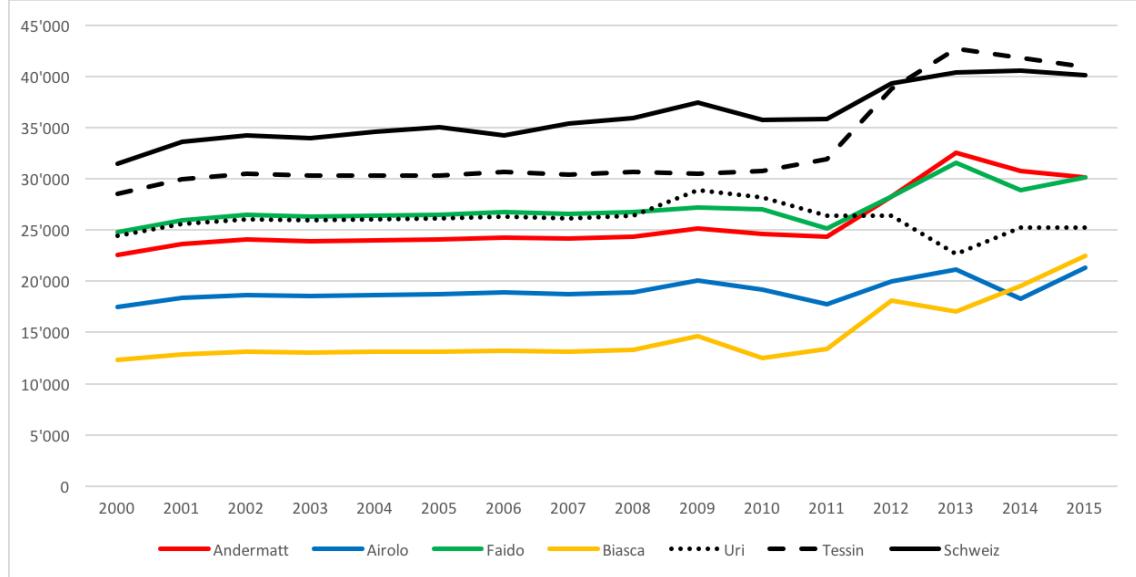
Wo die zuvor beschriebene Dynamik von niedrigeren Mieten ausgegangen ist (Altdorf, Biasca und Airolo), ist in den letzten Jahren kein Rückgang eingetreten. Die Mieten sind weiter leicht angestiegen und haben sich jenen der anderen Zentren und Ortschaften angenähert.

Abbildung 55: Mietpreise pro 150 m<sup>2</sup> Bürofläche in CHF/Jahr in den Kantonen Uri und Tessin (einzelne Gemeinden herausgegriffen), Veränderungen 2000 – 2015

*In den Hauptzentren*



*An der alten Berglinie*



Quelle: Fahrländer Partner (2016); grafische Aufbereitung: urbass fgm.

## 11.5 Mietpreise für Verkaufsflächen

### 11.5.1 Heutige Situation

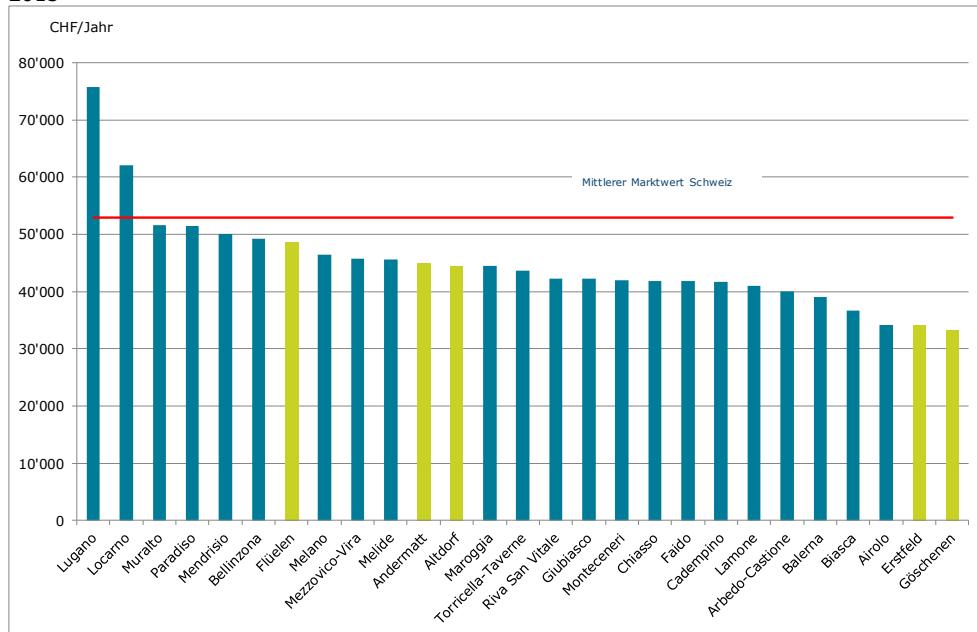
Die Marktmieten von Verkaufsflächen in CHF/Jahr netto lagen für durchschnittlich ausgebauten Neubauten in guter Mikrolage im Jahr 2015 in der Schweiz im Mittel bei CHF 53'003.-. Sowohl im Tessin (CHF 49'663.-) als auch im Kanton Uri (CHF 37'800.-) lagen die Marktmieten von Verkaufsflächen unter diesem Wert. Nur in den Städten Lugano und Locarno liegen die Mietpreise pro m<sup>2</sup> Verkaufsfläche über dem Schweizer Mittelwert (s. Tabelle 73 und Abbildung 56).

Tabelle 73: Mietpreise pro 150 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche in CHF/Jahr in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015

Schweiz, Uri, Tessin		Gemeinden Kanton Tessin	
	CHF/m <sup>2</sup>		CHF/m <sup>2</sup>
Schweiz	53'003	Chiasso	41'850
Tessin	49'663	Balerna	39'000
Uri	37'800	Mendrisio	50'100
		Riva San Vitale	42'300
Gemeinden Kanton Uri		Melano	46'500
	CHF/m <sup>2</sup>	Maroggia	44'550
Flüelen	48'750	Melide	45'600
Altdorf	44'550	Paradiso	51'450
Erstfeld	34'200	Lugano	75'750
Göschenen	33'150	Cadempino	41'700
Andermatt	44'850	Lamone	40'950
		Torricella-Taverne	43'650
		Mezzovico-Vira	45'750
		Monteceneri	42'000
		Giubiasco	42'300
		Bellinzona	49'200
		Arbedo-Castione	40'050
		Muralto	51'600
		Locarno	62'100
		Biasca	36'750
		Faido	41'850
		Airolo	34'200

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

Abbildung 56: Mietpreise pro 150 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche in CHF/Jahr in den Kantonen Uri (grün) und Tessin (blau)  
2015



Quelle: Fahrländer Partner (2016).

### 11.5.2 Entwicklung

Bei den Mietpreisen pro m<sup>2</sup> Verkaufsfläche verzeichnet die Schweiz für den Zeitraum 2010 bis 2015 einen leicht negativen Wachstumstrend. Im Kanton Uri liegt die jährliche Wachstumsrate seit 2010 bei 1,39% – in den Analysegemeinden im Kanton Uri ging im Vergleich zum Zeitraum 2000 – 2015 die jährliche Wachstumsrate seit 2010 zurück (s. Anlage 8).

Unter den Hauptzentren (s. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) sticht insbesondere die Entwicklung in Bellinzona und Lugano hervor. Hier sind nach Jahren von relativ stabilen und nur sehr leicht ansteigenden Mietpreisen diese plötzlich zwischen 2008 (Bellinzona) und 2009 (Lugano) sehr stark gestiegen. In Lugano hält diese Steigerung weiterhin an, während in Bellinzona ab 2013 wieder ein Rückgang zu verzeichnen ist. Altdorf verzeichnet einen ähnlichen Verlauf wie Bellinzona, aber mit flacheren Anstiegs- und Rückgangsraten. In den anderen Zentren entsprach die Entwicklung eher dem gesamtschweizerischen Durchschnitt, mit einem ziemlich regelmässigen und leichten Trend zur Zunahme. Im touristischen Locarno verblieben die Mieten auf höherem Niveau über dem Tessiner Durchschnitt. Etwas niedriger liegen sie in Mendrisio, das in den 90er-Jahren des letzten Jahrhunderts seine Position als Einkaufsort verstärken konnte – dies zu Lasten von Chiasso, wo die Mieten viel tiefer liegen, nachdem diese Grenzstadt einen starken Rückgang des Handels mit den Kunden aus den unmittelbar benachbarten italienischen Gemeinden verzeichnete.

Ein Verständnis der Gründe des starken Anstiegs der Mietpreise seit dem Ende des ersten Jahrzehnts des neuen Jahrhunderts ermöglichen die Ausführungen in Kapitel 11.4.2 über die Entwicklung der Mieten für Büronutzungen. In Zentren mit einer schwachen Anziehungskraft

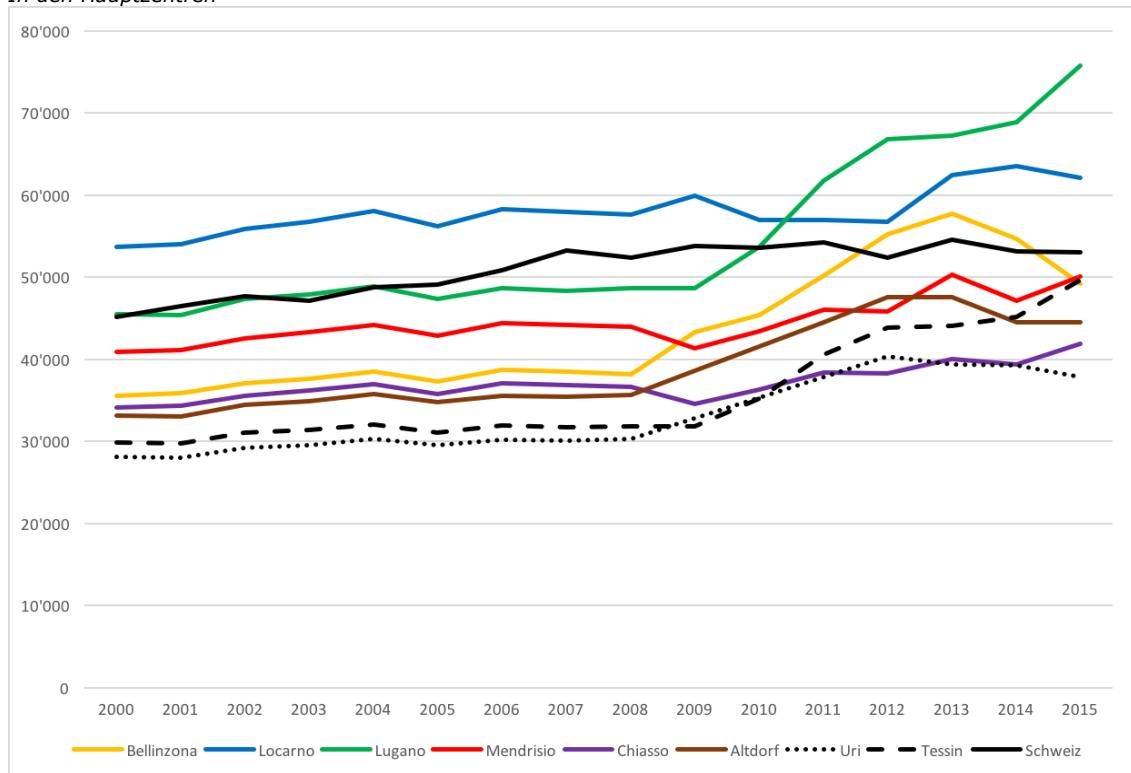
für Einkaufsaktivitäten (Bellinzona, Altdorf und alle Ortschaften entlang der alten Berglinie) hat die intensive Bautätigkeit zu einem besonders starken Überangebot an Verkaufsflächen geführt, mit einer Reduktion der Mietpreise als Folge. In den beiden Tourismusstädten, insbesondere in Lugano und in einem abgeschwächteren Ausmass in Locarno werden weiterhin Verkaufsflächen gebaut, obwohl in allen Zentren die Politiker, die Verbände und Organisationen des Detailhandels und die Presse seit einiger Zeit ein Ladensterben beklagen.

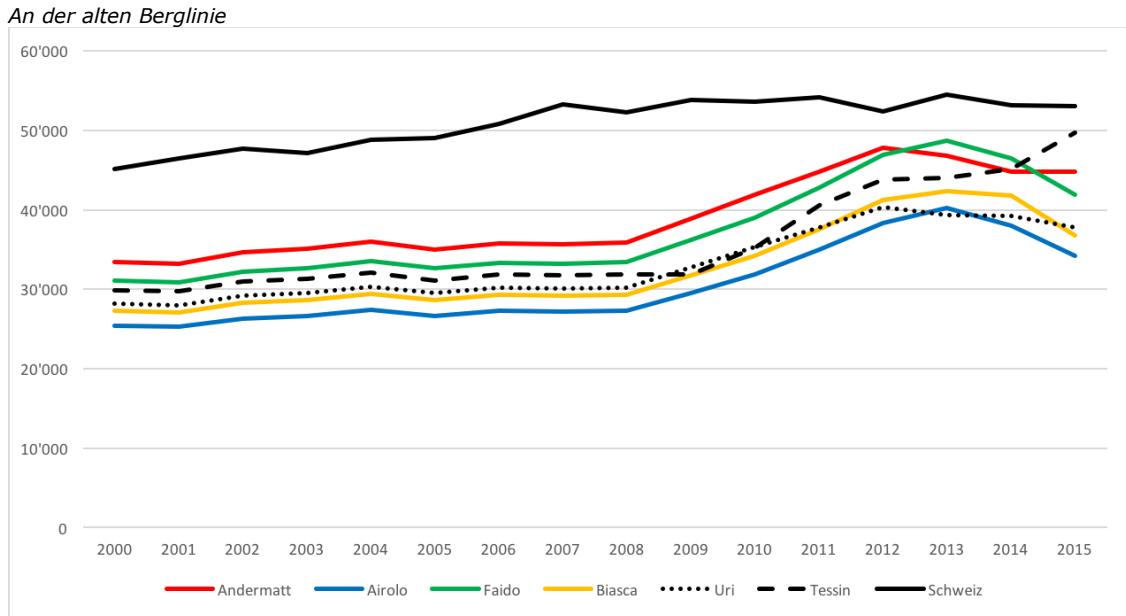
Die Unterschiede lassen sich durch lokale Besonderheiten des Angebots, durch die Gebäudestruktur, die spezifischen Besitzverhältnisse und den Immobilienmarkt erklären. So spielt zum Beispiel in Mendrisio die starke Anziehungskraft des Outlet Centers "Foxtown" eine wichtige Antriebsrolle, während hingegen neue Modelle von Einkaufslandschaften in der Stadt in Chiasso (Centro Ovale) und Bellinzona (Centro al Castello) einen "Flop" verzeichneten, was sich auch auf den lokalen Immobilienmarkt auswirkt.

In Lugano waren mehr als anderswo die grossen international bekannten Ladenketten vertreten. Diese konnten sich besonders hohe Mieten leisten und haben somit in den letzten Jahren die Mietpreise bestimmt.

Abbildung 57: Mietpreise pro 150 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche in CHF/Jahr in den Kantonen Uri und Tessin (einzelne Gemeinden herausgegriffen), Veränderungen 2000 – 2015

*In den Hauptzentren*





Quelle: Fahrländer Partner (2016); grafische Aufbereitung: urbass fgm.

## 11.6 Zusammenfassende Ausführungen

Zusammenfassend kann ein generell hohes Preisniveau in den Seegemeinden im Tessin, vor allem beim Wohnen, festgestellt werden. In Lugano sind die Preise in den meisten Segmenten höher als in Locarno, wobei Locarno vereinzelt in den letzten Jahren höhere jährliche Wachstumsraten als Lugano aufweist und demnach im Preisniveau vereinzelt aufholt. In der Leventina sind die Preise bereits niedrig und das Preisniveau sinkt in manchen Segmenten noch weiter. Das ist auch auf den Wirtschafts- und Bevölkerungsschwund zurückzuführen.

Sehr deutlich geht hervor, dass das Tourismusprojekt des Ägypters Samih Sawiris in Andermatt zu teilweise grossen Anstiegen der Marktwerte und Immobilienpreise geführt hat. Auch die Stellung des Urner Hauptzentrums Altdorf spiegelt sich in den Daten wider. Ablesbar ist des Weiteren eine positive Dynamik im Entwicklungspol Unterer Reusstal, dem die Gemeinden Flüelen, Altdorf und Erstfeld angehören (in Erstfeld weniger bemerkbar, in dieser Gemeinde kam es in den letzten Jahren ebenso wie in Göschenen eher zu einem Rückgang der Marktwerte und Immobilienpreise).

Ganz deutlich zeigt sich, wie die Mietpreise für Büroflächen in den wichtigsten Tessiner Gemeinden, von 2001 bis 2010 praktisch stabil geblieben sind und danach bis 2013 einen sehr starken Anstieg erfahren haben. Ab 2013 hat der Anstieg angehalten und zwischen 2014 und 2015 sind die Mietpreise sogar zurückgegangen. Eine ähnliche Entwicklung haben die Mietpreise für Verkaufsflächen im Kanton Uri und im Raum Bellinzona und Täler mit ein paar Jahren Vorsprung abgezeichnet. In den Agglomerationen Lugano und Locarno sind sie hingegen in der gleichen Zeitspanne stetig gewachsen und der Trend verstärkt sich, besonders in Lugano.

Vorwirkungen der NEAT lassen sich aus den Daten nicht eindeutig herauslesen, eventuell könnten sie für Bellinzona festgestellt werden. Bellinzona weist in manchen Segmenten in den letzten Jahren eine positivere Entwicklung auf als im früheren Vergleichszeitraum. Die Preisentwicklung in den letzten Jahren könnte man aber auch teilweise auf die Tatsache zurückführen, dass bis um 2000 hier gegenüber den benachbarten Ballungsräumen von Lugano und Locarno ein reichliches Angebot an Bauland mit niedrigeren Preisen vorhanden war, was in den letzten Jahren die Nachfrage stark angekurbelt hat. Eine markante Entwicklungsdynamik lässt sich ab 2009 auch in Chiasso beobachten. In diesem Fall werden die Verluste der vorhergehenden Jahre kompensiert.

Die Gründe für die rege Bautätigkeit insbesondere im Tessin seit dem Ende des ersten Jahrzehnts des neuen Jahrhunderts wurden schon zuvor erwähnt. Das hat in einer ersten Phase die Bauland- und Mietpreise überall in die Höhe getrieben. In einer zweiten Phase haben sich - verursacht durch die Leerstände - je nach der regionalen und lokalen Marktlage die Steigerungen der Preise mehr oder weniger gemässigt und in einzelnen Sparten und Ortschaften begannen sie sogar, sich rückläufig zu entwickeln.

## 12 Qualität der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr

Im folgenden Kapitel werden Veränderungen in der Qualität der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr analysiert. Die Qualität der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr wird durch die Haltestellenkategorie und die Distanz zur Haltestellen (in m) bestimmt. Die Haltestellekategorie hängt u. a. vom Verkehrsmittel (Bahn oder Bus) und vom Takt ab<sup>39</sup>.

Die vier Güteklassen für die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sind:

	ÖV-Gütekasse A	sehr gute Erschliessung
	ÖV-Gütekasse B	gute Erschliessung
	ÖV-Gütekasse C	mittelmässige Erschliessung
	ÖV-Gütekasse D	geringe Erschliessung
-	keine Gütekasse	marginale oder keine ÖV-Erschliessung

### 12.1 Kanton Uri und Kanton Tessin

Im Kanton Uri weist im Jahr 2016 nur die Gemeinde Andermatt die höchste ÖV-Güte (sehr gute ÖV-Erschliessung) auf (vgl. Tabelle 74). Gut erschlossen (ÖV-Gütekasse B) sind Bereiche der Gemeinden Altdorf und Göschenen. Im Kanton Tessin sind Teile der Gemeinden Bellinzona, Giubiasco, Locarno, Lugano, Mendrisio und Chiasso sehr gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen (ÖV-Gütekasse A) – alle anderen Gemeinden weisen eine geringere Erschliessungsqualität auf<sup>40</sup>.

1 % der Einwohner des Kantons Uri und 4 % der Einwohner des Kantons Tessin wohnen im Jahr 2015 in sehr gut ÖV-erschlossenen Lagen, 12 % im Kanton Uri und 21 % im Kanton Tessin in gut ÖV-erschlossenen Lagen. 29 % der Einwohner des Kantons Uri und 24 % der Einwohner des Kantons Tessin verfügen über mittelmässige ÖV-Erschliessung und 37 % im Kanton Uri und 33 % im Kanton Tessin über geringe ÖV-Erschliessung. Marginal oder nicht ÖV-erschlossen sind 22 % der Einwohner im Kanton Uri und 18 % der Einwohner im Kanton Tessin.

---

<sup>39</sup> Die Gütekasse A bedingt zum Beispiel eine Haltestelle der Kategorie I in einer Entfernung von maximal 500 m oder eine Haltestelle der Kategorie II in einer Entfernung von maximal 300 m. Eine Haltestelle der Kategorie II setzt seinerseits z. B. eine Tram- oder Hauptbuslinie mit einem Takt < 5 Minuten oder einen Bahnknotenpunkt mit einem Takt < 20 Minuten voraus. Bus- und Tramlinien reichen für eine Haltestelle der Kategorie I nicht aus. Dazu braucht es mindestens eine Bahnlinie.

<sup>40</sup> Es ist zu beachten, dass auch die Zentren von grösseren Städten, wie Luzern oder Zürich, die ÖV-Gütekasse A ausweisen. Es ist jedoch klar, dass die Qualität der ÖV-Erschliessung in diesen Gebiete anders ist als in Andermatt oder Cadenazzo.

Tabelle 74: Prozentsatz Einwohner und Beschäftigte nach Vollzeitäquivalenten im Perimeter von Bahnhof / Haltestellen der ÖV-Güteklassen A, B, C und D

<b>Bahnhöfe</b>	A	B	C	D	marginale Erschliessung / kein ÖV
Chiasso	28.46%	51.56%	12.85%	7.14%	-
Mendrisio	8.43%	42.99%	42.16%	6.22%	-
Lugano	56.37%	36.67%	6.96%	-	0.01%
Bellinzona	45.30%	34.98%	19.52%	0.20%	-
Locarno	48.02%	25.31%	21.45%	5.20%	0.20%
Altdorf	-	28.08%	41.78%	27.53%	2.61%
<b>Haltestellen</b>	A	B	C	D	marginale Erschliessung / kein ÖV
Balerna	-	66.61%	25.68%	7.68%	0.03%
Mendrisio San Martino	-	7.60%	82.06%	10.34%	-
Capolago	-	-	61.94%	38.06%	-
Maroggia-Melano	-	-	54.99%	45.01%	-
Melide	-	-	52.09%	47.91%	-
Paradiso	-	90.29%	9.44%	0.27%	-
Lamone-Cadempino	-	83.18%	16.82%	-	-
Torricella-Taverne	-	-	18.51%	81.49%	-
Mezzovico-Vira	-	-	20.03%	78.13%	1.84%
Rivera-Bironico	-	-	37.67%	62.33%	-
Giubiasco	27.78%	72.22%	-	-	-
Arbedo-Castione	-	43.38%	56.62%	-	-
Biasca	-	-	41.63%	58.37%	-
Faido	-	-	46.88%	53.12%	-
Airolo	-	-	0.00%	96.17%	3.83%
Flüelen	-	-	97.81%	2.19%	-
Erstfeld	-	-	53.00%	47.00%	-
Göschenen	-	67.37%	29.94%	2.69%	-
Andermatt	41.56%	58.44%	-	-	-

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Verkehr und Infrastruktur (2016), ÖV-Güteklassen, Bern.

## 12.2 Bereiche im Umfeld der Bahnhöfe

In Altdorf hat sich die Qualität der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr in den letzten Jahren verbessert. Im Zeitraum 2014 – 2015 kam es zu Optimierungen im Zentrum von Altdorf bzw. entlang der Kantonsstrasse sowie zu einem besseren Anschluss des Bahnhofs Altdorf an das Zentrum. Im Mendrisiotto ist die Qualität der ÖV-Erschliessung seit 2010 im Bereich Rancate zurückgegangen, im Zentrum und nördlich des Zentrums hat sich die Angebotsqualität im ÖV verbessert. Zu einer Verbesserung der ÖV-Erschliessung kam es auch in Lamone-Cadempino, Mendrisio, Balerna und Chiasso. In den übrigen Analysegemeinden kam es zu keinen signifikanten Veränderungen (vgl. Anlage 9).

## 13 Zusammenfassung der räumlichen Indikatoren

Im Untersuchungsperimeter hat sich die **Bevölkerung** entlang der wichtigsten Verbindungswege in der Talsohle verteilt und so um die wichtigsten Eisenbahn- und Verkehrsknotenpunkte herum Verdichtungen gebildet; je mehr wir uns den Metropolitanregionen im Süden und im Norden nähern, desto ausgeprägter werden die Agglomerationen; im Tessin nimmt das Zentrum Lugano mit seiner Agglomeration eindeutig grössere Ausmasse an als die anderen. Wie die Untersuchungen zu den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation zeigen, ist in den suburbanen und periurbanen Bereichen eine stärkere Wachstumstendenz festzustellen als in den Agglomerationszentren. In den ländlichen Randregionen dagegen wächst die Bevölkerung nicht bzw. ist wie in den Seitentälern, im Oberen Reusstal und in der Leventina (durch Letztere verläuft die alte Eisenbahnlinie) sogar rückläufig.

In beiden Kantonen ist die Tendenz zur **demografischen Alterung** markanter als in der restlichen Schweiz; dies gilt besonders für die Randgebiete und die Tourismus- und Wohngebiete an den Seeufern.

Eine detaillierte Analyse der **Entwicklung nach innen** in Bezug auf die Siedlungseinheiten (Einwohner und Arbeitsplätze) im Umkreis von 1'000 Metern um die wichtigsten Bahnhöfe bzw. von 500 Metern um die anderen Bahnhaltstellen verglichen mit den jeweiligen Gürteln von bis zu 2'000 Metern bzw. von 1'000 Metern zeigte, dass nur in den drei Zentren des Sottoceneri (Lugano und Chiasso, mit Ausnahme des Sonderfalls Paradiso) um die Bahnhöfe/Haltestellen eine relativ hohe Siedlungsdichte, d.h. über 100 SE/ha, vorliegt; nur in diesen Ortschaften (neben Mendrisio) ist die Dichte der Kerne erheblich, d.h. um über 50%, höher als in den äusseren Kronen. Trotz der relativ kurzen Zeitspanne (2011-2014) verläuft der Dichte-Indikator leicht nach oben und zeigt einen leichten Trend hin zur Entwicklung nach innen. Diese Feststellung steht nicht im Widerspruch zu den Beobachtungen zur Bevölkerungsverteilung (s. oben): Für den Indikator der Innenentwicklung werden auch die Beschäftigten gezählt, die sich tendenziell auf die zentralen Orte konzentrieren; zudem sind die untersuchten Perimeter (Kerne und Gürtel) kleiner als die funktionalen Räume der Agglomerationen; im Umfeld der wichtigsten Bahnhöfe umfassen beide Perimeter hauptsächlich zentrale funktionale Räume.

Die Verteilung der **Dienstleistungen für die Bevölkerung** widerspiegelt die demografische Verteilung und das wirtschaftliche Gewicht, mit einer deutlichen Entwicklung entlang der Hauptverbindungswägen und entsprechender Verdichtung der wichtigsten Siedlungen. Für diesen Indikator ist auch eine starke Polbildung im nördlichen Kanton Uri und im südlichen Kanton Tessin – mit einer zweiten Polbildung im Korridor zwischen Bellinzona und Locarno – festzustellen

Zwischen 2000 und 2014 wiesen die **Pendlerbeziehungen** einen starken Zuwachs von etwa 15% mit längeren Pendlerstrecken auch zwischen entfernten Regionen auf, und zwar zulasten der kürzeren Pendlerstrecken innerhalb der jeweiligen Regionen. Damit hat sich die funktionale Integration der verschiedenen Regionen verstärkt. Die folgenden Gebiete ziehen die meisten Pendler an: im Kanton Uri das Untere Reusstal und im Tessin die Agglomeration Lugano, besonders aus dem Mendrisiotto und aus den umliegenden Regionen. Auch der externe Pendlerverkehr aus dem Kanton Uri nach Zürich und in die Zentralschweiz und aus dem Grenzgebiet in den Kanton Tessin, besonders ins Mendrisiotto und die Region Lugano, hat sich stark ausgeweitet.

Die **Immobilieninvestitionen** sind insgesamt im ganzen Untersuchungsgebiet gewachsen und weisen in den Polen der beiden Kantone, Unteres Reusstal und Lugano, markante Spitzen auf. Besonders in den urbanen Agglomerationen – mit Ausnahme der Urner Seitentäler und der Leventina – wurde die Bautätigkeit massgeblich durch Privatinvestitionen vorangetrieben (institutionelle Anleger, Bau- und Immobiliengesellschaften, Privatpersonen und verschiedene Anleger). Die institutionellen Anleger sind zunehmend in Bellinzona, Lugano und im Mendrisiotto aktiv; kaum anzutreffen sind sie im Kanton Uri, wo die Bau- und Immobiliengesellschaften nur im Unterer Reusstal und im Urserental investieren (Andermatt/Sawiris). Die Schwankungen der gesamten Investitionen hängen von den Variationen der öffentlichen Investitionen ab, die sich entscheidend auf die Regionen direkt an der Bergstrecke an den Verbindungswegen zwischen dem Unterer Reusstal und der Magadinoebene auswirken.

In der Menge und Verteilung der neu gebauten **Unterkünfte** widerspiegelt sich die Siedlungsstruktur, die von der Polarisierung in den urbanen Agglomerationen und der entsprechenden Hierarchisierung geprägt ist. Auffällig ist der hohe Prozentsatz neu gebauter Unterkünfte in Mehrfamilienhäusern an der Sponda Destra Locarnese, in einer auf Tourismus und Wohnen ausgerichteten Region. Die Konzentration des Wohnungsbaus auf die urbanen Gebiete fällt bei Unterkünften in Mehrfamilienhäusern (74% im Tessin und 64% im Kanton Uri) stärker ins Gewicht als bei Einfamilienhäusern.

Der **Zweitwohnungsanteil** liegt im Untersuchungsgebiet im Kanton Uri leicht (20%) und im Kanton Tessin deutlicher (32%) über dem gesamtschweizerischen Wert (16%). Die ausgeprägten regionalen Unterschiede hängen einerseits mit dem Bevölkerungsschwund in den entlegenen ländlichen Regionen zusammen, der dazu führte, dass zahlreiche Häuser zu Zweitwohnungen umgebaut wurden, und andererseits mit der touristischen Anziehungskraft der Regionen um den Lago Maggiore und die Alpendestination Andermatt.

Im Kanton Uri betragen die **Bauzonenreserven** ca. 17% und im Tessin ca. 32%. Damit sind sie gemessen am voraussichtlichen Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum für 15 Jahre gemäss Art. 15 RPG sehr grosszügig. Die peripheren Gebiete mit begrenzten Entwicklungsaussichten weisen die prozentual grössten Reserven auf. Die Reserven innerhalb der Einflussparameter der wichtigsten Bahnhöfe (Altdorf, Bellinzona, Locarno, Lugano, Mendrisio und Chiasso) variieren zwischen 12% und 17% und entsprechen den Anforderungen der erwünschten Innenentwicklung, was Massnahmen zur Förderung des Siedlungswachstums begünstigen kann. Im Perimeter der übrigen Bahnhöfe sind die Bauzonenreserven gemessen an den Bauvorhaben generell umfassender und grosszügiger.

Die Situation und die Entwicklung der **Bauland- und Immobilienpreise** richten sich nach der sozioökonomischen Entwicklung der Regionen und nach bestimmten anderen Faktoren. Gegen Ende der 2010er-Jahre fand ein "Bauboom" statt, der weniger auf einen echten Bedarf als auf die Opportunität zurückging, Kapital statt auf den Finanzmärkten sicher in Immobilien anzulegen. Zunächst führte dies zu einer Marktüberhitzung mit anziehenden Bauland- und Immobilienpreisen. Anschliessend kam es zu einem Angebotsüberhang, sodass je nach lokalem und regionalem sozioökonomischem Kontext das Wachstum und in einigen Fällen sogar die Preise in den letzten Jahren zurückgingen. Im Kanton Uri liegen die Bauland- und Wohnungspreise allgemein im gesamtschweizerischen Durchschnitt bzw. leicht darunter; ausgenommen ist auch hier der Sonderfall Andermatt. Die Mieten für Büro- und Verkaufsflächen liegen dagegen deutlich unter dem schweizerischen Durchschnitt. Die Region Bellinzona und die Valli weisen ähnliche Entwicklungen und Werte auf wie der Kanton Uri. Anders dagegen verhält es sich mit den übrigen Regionen des Kantons Tessins, wo die Werte

den schweizerischen Mittelwert deutlich übersteigen. Generell sind die Bauland- und Wohnungspreise in den letzten Jahren konstant angestiegen – weniger ausgeprägt im Kanton Uri, wo die Preise für Bauland z.B. in Göschenen und Erstfeld stabil geblieben und für Wohnungen ab 2008 sogar gesunken sind. In Airolo, Faido, Biasca und Arbedo Castione sind die Wohnungsmieten ebenfalls gesunken; im Tessin entsprach das Wachstum generell dem schweizerischen Wert. Die Mieten für Büroflächen haben sich nach einer kräftigen Hause ab 2011 im Jahr 2013 stabilisiert und dann sogar abgenommen; eine ähnliche Entwicklung ist in der Region Bellinzona bei den Verkaufsflächen festzustellen, die in den übrigen Zentren des Kantons weiter und in Lugano besonders markant angestiegen sind.

Die Qualität der **Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr** ist im Umfeld der Bahnhöfe der wichtigsten Zentren zufriedenstellend; im Umfeld der peripheren Haltestellen dagegen gilt sie bis auf Ausnahmefälle wie Andermatt als unbefriedigend. Nach 2010 gab es in Altdorf, Lamone-Cadempino, Mendrisio, Balerna und Chiasso deutliche Verbesserungen. Global verfügen 25% der Einwohner des Kantons Tessin und 13% der Einwohner des Kantons Uri über eine gute oder sehr gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Das Gros davon – d.h. 59% im Kanton Uri und 51% im Kanton Tessin – verfügt über eine marginale oder keine Erschliessung.

## 14 Potenziale

Die Untersuchung der Potenziale beruht teils auf in den vorherigen Kapiteln analysierten Daten, teils auf spezifischen Veröffentlichungen der Credit Suisse und der Zeitschrift Bilanz.

### 14.1 Potenziale gemäss den Indikatoren des MGA

In der Tabelle 75 werden die wichtigsten Potenziale gemäss einigen vom MGA berücksichtigten Indikatoren zusammengefasst. Dabei zeigt sich, dass die Regionen Lugano, Mendrisiotto und Sponda Destra Locarnese für alle drei Indikatoren zu den fünf Spitzenreitern gehören. Es handelt sich um die Regionen mit dem grössten Potenzial in puncto Bevölkerung, Arbeitsplätze und Hotelübernachtungen. Unter den anderen Regionen mit hohem Potenzial sind Bellinzona (Bevölkerung, Arbeitsplätze), Unteres Reusstal (Bevölkerung), Vedeggio und Basso Malcantone (Arbeitsplätze), Urserntal und Valli di Lugano (Tourismus) zu nennen.

Tabelle 75: Potenziale der Regionen des Untersuchungsgebiets, 2013-2015.

Popolazione (2014)	Posti di lavoro (2013)	Pernottamenti alberghieri (2015)
Lugano	99'296	Lugano
Mendrisiotto	56'286	Mendrisiotto
Bellinzona	43'081	Vedeggio e Basso Malcantone
Sponda destra locarnese	41'506	Bellinzona
Unteres Reusstal	29'510	Sponda destra Locarnese
Vedeggio e Basso Malcantone	27'993	Unteres Reusstal
Piani di Magadino/Gambarogno	22'418	Piani di Magadino/Gambarogno
Valli di Lugano	18'840	Riviera
Riviera	14'479	Valli di Lugano
Valli Locarnese	11'399	Leventina
Leventina	9'412	Valli Locarnese
Blenio	5'653	Blenio
Aussere Seegemeinden	1'794	Urserntal
Urserntal	1'747	Oberes Reusstal
Seitentäler	1'552	Aussere Seegemeinden
Oberes Reusstal	1'445	Seitentäler

Quelle: STATPOP, STATENT und HESTA

Die Tabelle 76 zeigt die Entwicklung der drei Indikatoren in den letzten 10-15 Jahren. Die Daten zu Bevölkerung und Arbeitsplätzen lassen vor allem in den Regionen Lugano, Mendrisiotto, Vedeggio/Basso Malcantone und Bellinzona eine kräftige Dynamik ersehen. Hier konzentrierten sich das Bevölkerungswachstum (70% des Untersuchungsperimeters) und die Arbeitsplätze (90%). Prozentual verzeichneten auch die Valli di Lugano (Bevölkerung) und das Urserntal (Arbeitsplätze) ein starkes Wachstum. Im Tourismus ergibt sich ein ganz anderes Bild. Als dynamischste Gebiete sind das Alto Ticino und der Kanton Uri zu nennen, während die traditionellen Tourismusziele (Locarno, Lugano) an Bedeutung einbüßen.

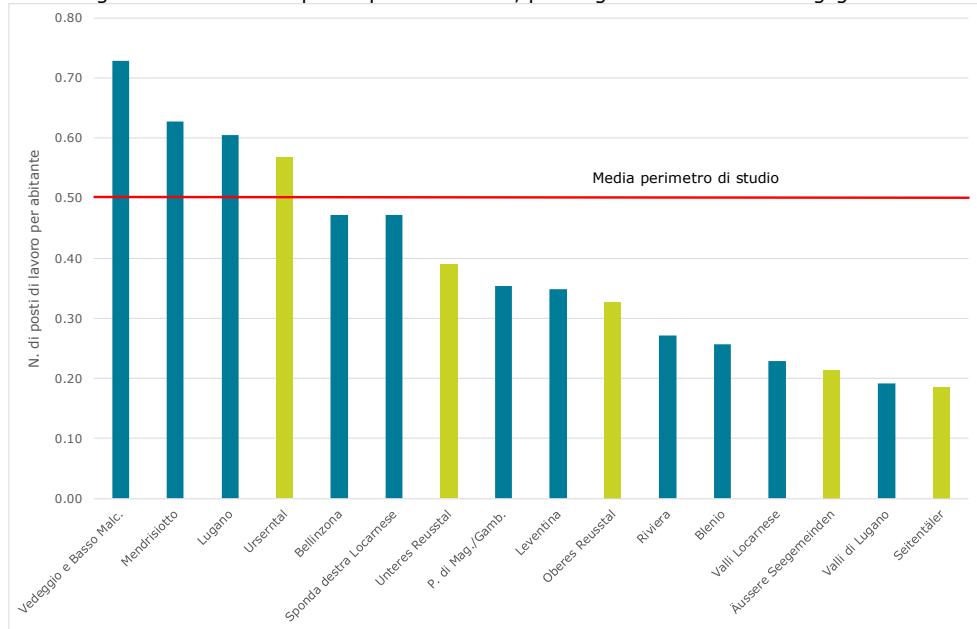
Tabelle 76: Entwicklung der Potenziale der Regionen des Untersuchungsgebiets

Popolazione (2000-2014)	Posti di lavoro (2005-2013)	Pernottamenti alberghieri (2005-2015)
Lugano	13'195	Lugano
Bellinzona	5'534	Mendrisiotto
Mendrisiotto	5'325	Vedeggio e Basso Malcantone
Vedeggio e Basso Malcantone	5'144	Bellinzona
Piani di Magadino/Gambarogno	3'791	Sponda destra Locarnese
Sponda destra locarnese	3'159	Piani di Magadino/Gambarogno
Valli di Lugano	3'052	Unteres Reusstal
Riviera	1'798	Urserntal
Unteres Reusstal	1'147	Riviera
Valli Locarnese	361	Valli di Lugano
Blenio	187	Blenio
Urserntal	-6	Valli Locarnese
Aussere Seegemeinden	-27	Seitentäler
Seitentäler	-232	Aussere Seegemeinden
Oberes Reusstal	-250	Oberes Reusstal
Leventina	-647	Leventina

Quelle: STATPOP, STATENT und HESTA

In der Abbildung 58 wird die Anzahl Arbeitsplätze mit der Anzahl Einwohner korreliert. Im Untersuchungsgebiets (Kanton Uri+TI) gibt es durchschnittlich 0,5 Vollzeitarbeitsplätze pro Einwohner. Die Regionen Vedeggio/Basso Malcantone, Mendrisiotto, Lugano und das Urserntal liegen über diesem Wert. Diese Regionen sind demnach deutlich auf die Funktion Arbeit ausgerichtet. In den Randregionen, wo die Funktion Wohnen vorherrscht, liegen die Werte unter dem Durchschnitt, z.B. in den Seitentälern des Kantons Uri oder in den Valli di Lugano im Tessin.

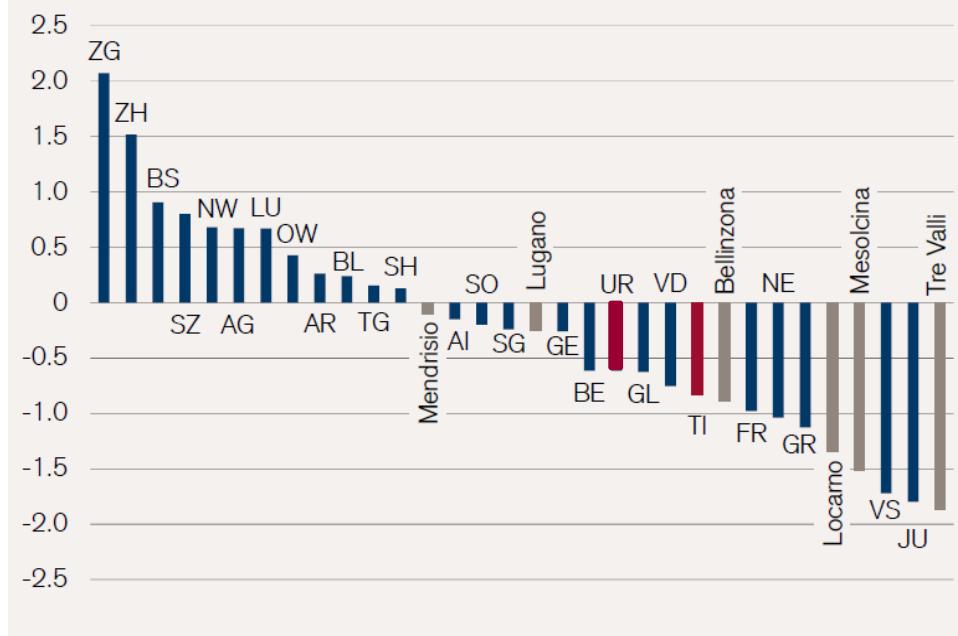
Abbildung 58: Anzahl Arbeitsplätze pro Einwohner, pro Region des Untersuchungsgebiets



## 14.2 Standortqualität der Regionen

Die Credit Suisse publiziert regelmässig Studien über die Schweizer Kantone und Regionen. Die letzten Studien über den Kanton Tessin und die Tessiner Regionen sowie über die Zentralschweiz (Kt. LU, OW, NW und UR) erschienen 2015<sup>41</sup>. Die Credit Suisse beurteilt die Standortqualität anhand von sieben Parametern. Im Jahr 2014 lag der Standortqualitätsindex der Kantone Tessin und Uri unter dem Landesmittel (-0,83 bzw. -0,61; Landesmittel = 0), wie in der Abbildung 59 dargestellt wird. Die Regionen Mendrisiotto (-0,11) und Lugano (-0,25) kommen dem Schweizer Durchschnitt relativ nahe, während die Regionen des Sopraceneri weiter davon abrücken.

Abbildung 59: Standortqualität in den Schweizer Kantonen und in den Tessiner Wirtschaftsregionen, 2014  
Indicatore sintetico, CH = 0



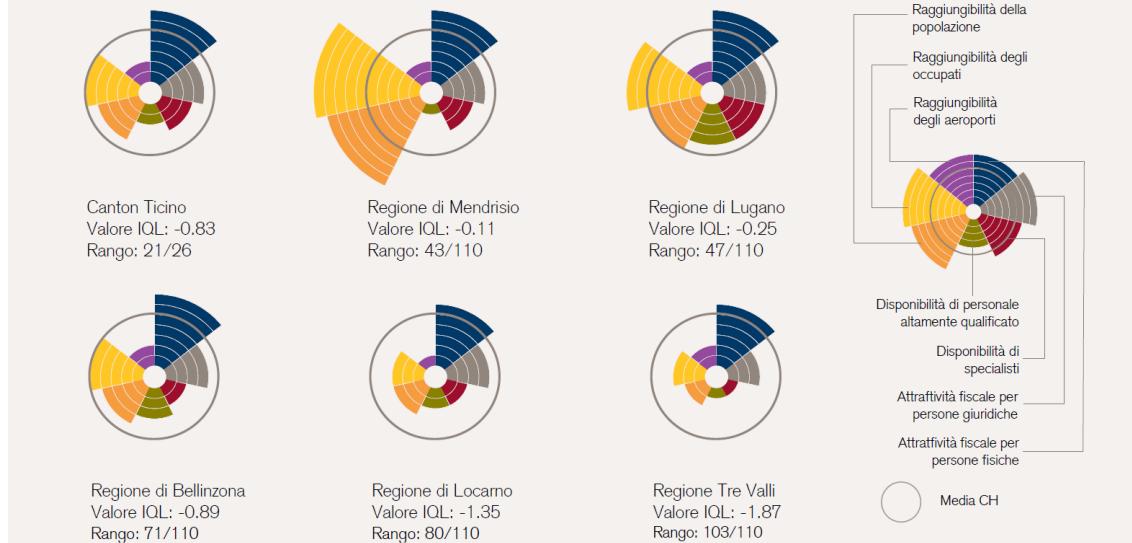
Quelle: Credit Suisse, Swiss Issues Regionen, Der Kanton Tessin: Struktur und Perspektiven. 2015

Die Abbildung 60 enthält eine detaillierte Bewertung. Faktoren wie attraktive steuerliche Bedingungen für juristische Personen, die Verfügbarkeit von Hochqualifizierten und die Erreichbarkeit der Flughäfen benachteiligen die Regionen des Kantons Tessin gegenüber den anderen Schweizer Regionen. Dagegen ist die Steuerbelastung für natürliche Personen attraktiver als im nationalen Durchschnitt. Im Sottoceneri sind auch die Indikatoren für die Erreichbarkeit gleich oder besser als das Landesmittel. Bei den Trümpfen des Kantons Uri ist die steuerliche Attraktivität für natürliche wie für juristische Personen zu nennen. Die Indikatoren Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von Hochqualifizierten rangieren dagegen deutlich unter dem nationalen Mittel.

<sup>41</sup> Credit Suisse, Swiss Issues Regionen, Der Kanton Tessin: Struktur und Perspektiven. 2015  
Credit Suisse, Swiss Issues Regionen, Luzern, Obwalden, Nidwalden und Uri: Struktur und Perspektiven. 2015

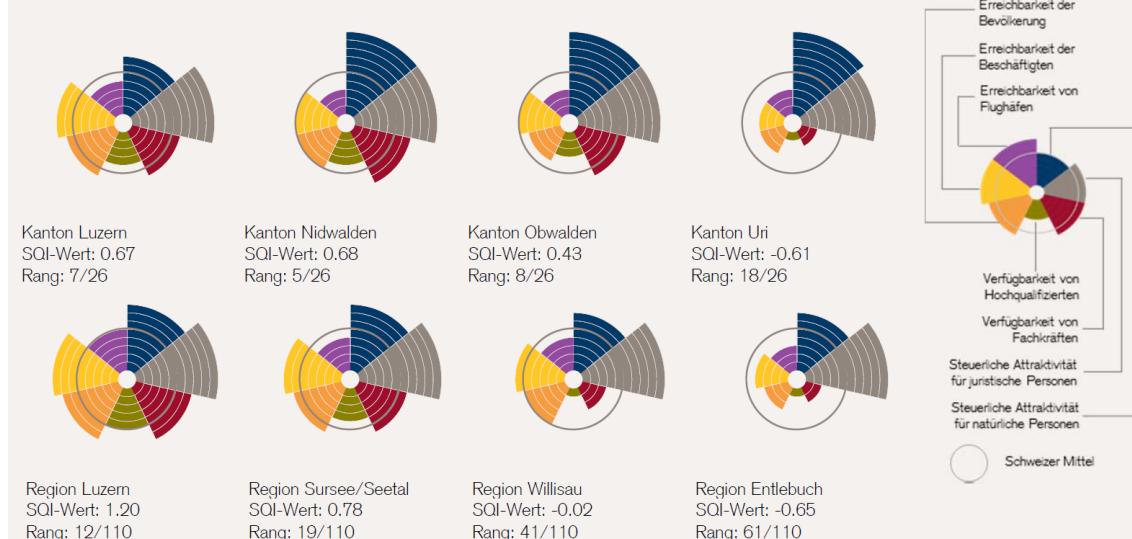
Abbildung 60: Standortqualität in den Regionen des Kantons Tessin und im Kanton Uri, 2014  
**Componenti della qualità della localizzazione**

2014, indicatori sintetici, segmenti di cerchio più grandi indicano una maggiore attrattiva. Imposizione fiscale 2013



#### Komponenten der Standortqualität

2014, synthetische Indikatoren, grössere Kreissegmente stellen eine höhere Attraktivität dar. Steuerbelastung 2013

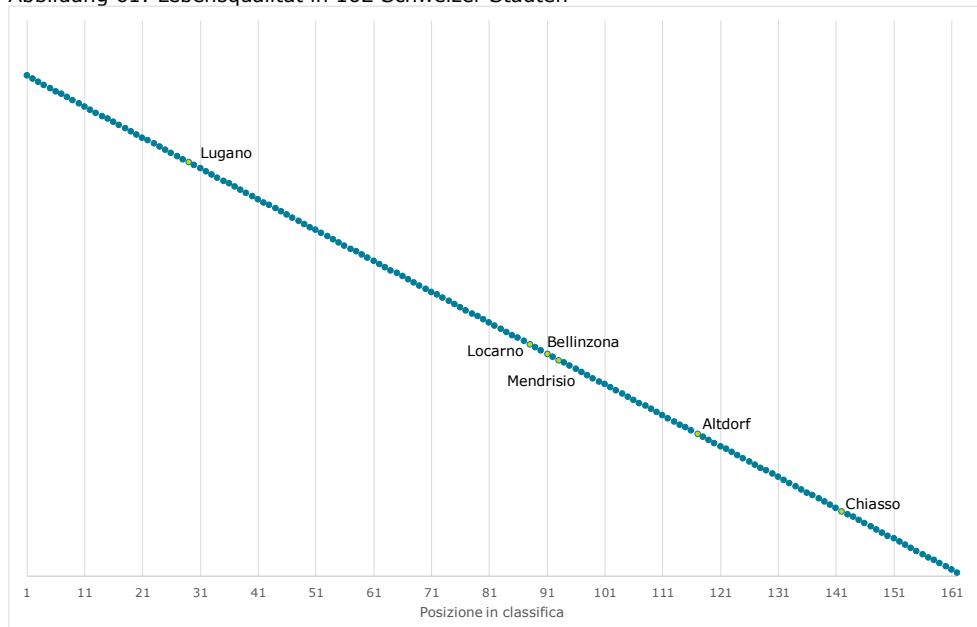


Quelle: Credit Suisse, Swiss Issues Regionen, Der Kanton Tessin: Struktur und Perspektiven. 2015  
Credit Suisse, Swiss Issues Regionen, Luzern, Obwalden, Nidwalden und Uri: Struktur und Perspektiven. 2015

### 14.3 Lebensqualität in den urbanen Gemeinden

Die Bilanz publiziert jährlich ein Ranking zur Lebensqualität in 162 Schweizer Städten. Für die Bewertung werden über 120 Indikatoren zu 11 Bereichen analysiert. Die Analyse für 2016 umfasste u.a. die Gemeinden Lugano, Bellinzona, Locarno, Mendrisio, Chiasso und Altdorf. Die Abbildung 61 enthält die Rangliste des Jahres 2016. Lugano belegt unter den untersuchten Gemeinden Platz 27, Locarno, Bellinzona und Mendrisio rangieren ungefähr bei Platz 90, Altdorf und Chiasso sind weiter unten in der Rangliste zu finden. Im Jahr 2016 führte die Stadt Zürich die Liste an, Steffisburg bildete das Schlusslicht. Generell belegen die grossen Städte die ersten Plätze des Rankings. Die fünf Schweizer Grossstädte gehören alle zu den Top Ten der Rangliste. Zu den Spitzenreitern zählen jedoch auch mittlere bis kleine Städte (20'000-30'000 Einwohner) wie Zug (2. Platz) und Aarau (6. Platz).

Abbildung 61: Lebensqualität in 162 Schweizer Städten



Quelle: eigene Darstellung ausgehend von Bilanz 09/2016, Städte-Ranking 2016, S. 56 ff.

Tabelle 77 enthält die detaillierte Bewertung für die Gemeinden des Untersuchungsgebiets<sup>42</sup>. Grün werden die Sektoren gezeigt, deren Gemeinden zum ersten Viertel auf der Rangliste gehören, rot diejenigen, deren Gemeinden im letzten Viertel anzutreffen sind.

Allgemein schneiden die Tessiner Städte in den Themen Kultur, Freizeit und Erholung gut ab. Im Themenbereich Soziales sowie Verkehr und Mobilität belegen sie jedoch Plätze im letzten Viertel des Rankings.

<sup>42</sup> Die Zeitschrift publiziert nur für die ersten 100 Gemeinden eine detaillierte Bewertung; für Altdorf und Chiasso liegen deshalb keine Details vor.

Tabelle 77: Beurteilung der Lebensqualität in den Städten der Kantone Tessin und Uri, nach Thema

Comune	Posizione in classifica											
	Generale	Mercato del lavoro	Popolazione, residenza	Formazione	Cultura e tempo libero	Svago	Infrastruttura per gli acquisti	Salute e sicurezza	Socialità	Mobilità e trasporti	Attrattività fiscale, forza d'acquisto, premi di cassa malati	Particolarità della Città e dell'amministrazione
Lugano	27	28	28	29	4	6	48	111	128	133	43	61
Locarno	88	123	84	97	12	8	94	79	100	112	111	30
Bellinzona	91	117	115	51	19	27	94	160	93	144	102	7
Mendrisio	93	40	101	138	22	26	62	135	155	151	54	39
Altdorf	117											
Chiasso	142											

Quelle: eigene Darstellung ausgehend von Bilanz 09/2016, Städte-Ranking 2016, S. 56 ff.

#### 14.4 Zusammenfassung

Aus den präsentierten Daten geht hervor, dass die urbanen Gebiete des Untersuchungsgebiets das grösste Potenzial aufweisen. Dies gilt – wenn auch mit einem jeweils anderen Schwerpunkt – für die Regionen des Kantons Uri (Unteres Reusstal) wie für jene des Kantons Tessin (Lugano, Mendrisiotto, Sponda Destra Locarnese, Bellinzona). Die Region Lugano besitzt offensichtlich in mehreren Themenbereichen, auch hinsichtlich der Lebensqualität, ein bemerkenswertes Potenzial.

Neben den Zentrumsregionen sind weitere Gebiete mit einer kräftigen Dynamik nicht zu vergessen: Vedeggio/Basso Malcantone (Bevölkerung und Arbeitsplätze), Magadinoebene/Gambarogno (Bevölkerung), Valli di Lugano (Bevölkerung) und das Urserntal (Arbeitsplätze).

Die NEAT wird die Erreichbarkeit der direkt bedienten Regionen (Altdorf, Bellinzona, Korridor Locarno-Lugano und Lugano-Chiasso) erhöhen und damit die Standortqualität für die Bewohner (sofern die Lärmbelastung nicht übermäßig zunimmt) und die Beschäftigungssituation verbessern. Für die übrigen, bahntechnisch nicht erschlossenen Zonen, z.B. die Valli di Lugano, hängen die Wirkungen auch von der effizienten Vernetzung von Bus und Eisenbahn ab.

Vedeggio und Basso Malcantone gehörten in den letzten zehn Jahren zu den dynamischsten Gebieten. Hier wird die Auswirkung des Ceneri-Basistunnels entscheidend sein: Wahrscheinlich wird der ÖV-Erschliessungsgrad zwischen Rivera und Lamone-Cadempino reduziert. Dieser potenziell nachteilige Effekt könnte indessen durch zwei Projekte, die sich derzeit in der Studienphase befinden, ausgeglichen werden: Schaffung eines Tram-Zug-Netzes in der Region Lugano mit einem neuen Eisenbahntunnel zwischen Vedeggio (Bioggio) und Lugano-Zentrum, und zwei neue Haltestellen im Vedeggio-Tal (Bironico-Camignolo und Torricella-Taverne<sup>43</sup>).

Das grösste Potenzial für den Tourismus liegt in den traditionellen Destinationen bei den Voralpenseen. Die Entwicklung der letzten zehn Jahre zeigt jedoch, dass die Alpenregionen die Krisenzeit besser überstanden und die Übernachtungszahlen sogar gesteigert haben. Gerade das Urserntal verfügt mit dem Bauprojekt in Andermatt über eine beträchtliche Basis für Übernachtungen und ausserdem über eine sehr positive Dynamik. Die NEAT könnte den

<sup>43</sup> Die neue Haltestelle würde ca. 1 km nördlich von der existierenden gebaut.

Tourismus in der Region Locarno und Lugano neu beleben, die umfahrenen Alpengebiete (z.B. Leventina, Urserntal) jedoch potenziell benachteiligen, falls der Erschliessungsgrad stark abnehmen sollte.

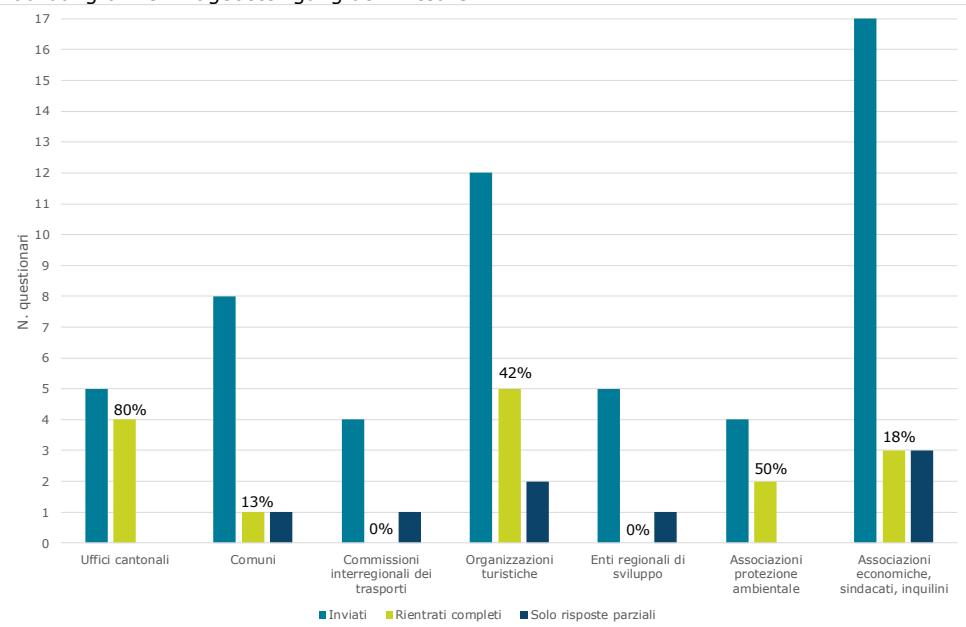
## 15 Tätigkeiten und Erwartungen der Akteure

### 15.1 Ziele und Datenerhebung

Die Tätigkeiten und Ziele der Akteure wurden im Sommer 2016 in einer Umfrage erhoben. Insgesamt wurden 55 Ämter/Stellen/Vereine aufgefordert, den Fragebogen zu beantworten. Ende September lagen 23 Antworten vor (42%), von denen jedoch 8 nur die Tragweite der Auswirkungen der NEAT und das Interesse an diesem Bauwerk betrafen. Deshalb sind nur 15 Fragen (27%) wirklich verwertbar.

Die Abbildung 62 zeigt die Antwortquote pro Gruppe Akteure. Unter den kantonalen Ämtern, den Vertretern des Tourismussektors und den Naturschutzvereinen ist die Antwortquote relativ hoch. Dagegen hat nur eine Gemeinde den Fragebogen vollständig beantwortet (13%). Auch unter den Wirtschaftsverbänden war die Antwortquote gering (18%), und aus den befragten Gewerkschaftskreisen kam keine Antwort. Schliesslich gab es bei den Vertretern der interkommunalen Verkehrskommissionen und den regionalen Wirtschaftsförderungsstellen nur eine teilweise Übereinstimmung.

Abbildung 62: Umfragebeteiligung der Akteure



Quelle: Umfrage bei den Akteuren, Sommer 2016 (eigene Erhebung)

Zwölf befragte Akteure antworteten, dass die NEAT sich stark oder sehr stark auf ihre Organisation bzw. ihren Sektor auswirken werde; zehn gehen von einer mittleren Auswirkung aus, und nur ein Akteur rechnet mit einer schwachen Auswirkung. Tabelle 78 vermittelt die Einzelheiten dazu.

Die Vertreter der kantonalen Ämter und der Tessiner Tourismusvereine erwarten mehrheitlich eine starke bis sehr starke Auswirkung. Die Urner Tourismusvereine und die meisten Wirtschaftsverbände dagegen setzen auf einen mittleren Effekt. Unter den antwortenden Gemeinden erwartet Göschenen eine starke, Lugano indessen eine mittlere Auswirkung.

Tabelle 78: Tragweite der Auswirkungen der NEAT nach Akteuren

<b>Attore</b>	<b>In che misura pensa che AlpTransit avrà un effetto sulla sua organizzazione/istituzione o sul settore che lei rappresenta</b>
Cantone Ticino , DFE, Direzione Divisione dell'economia	Molto grande
Ticino Turismo	Molto grande
Organizzazione turistica regionale Bellinzonese e Alto Ticino	Molto grande
Gastroticino	Molto grande
Gemeindeverwaltung Göschenen	Molto grande
Pro Natura Uri	Molto grande
Amt für Raumentwicklung Uri	Grande
Cantone Ticino - Dipartimento del territorio	Grande
Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio	Grande
Organizzazione Turistica Lago Maggiore e Valli	Grande
ABT Associazione Bancaria Ticinese	Grande
Associazione svizzera inquilini Massagno	Grande
Volkswirtschaftsdirektion Uri	Media
Città di Lugano - Divisione Planificazione, ambiente e mobilità	Media
Uri Tourismus AG	Media
swisscamps   Tessin	Media
Zentralschweiz Hotels	Media
Pro Natura Ticino	Media
ATTI - Associazione industrie ticinesi	Media
Società svizzera Impresari costruttori Ticono	Media
Zentralschweizerische Baumeisterverbände	Media
Camera ticinese dell'economia fondiaria	Media
Urner Gemeindeverband	Scarsa

Quelle: Umfrage bei den Akteuren, Sommer 2016 (eigene Erhebung)

Die meisten Akteure, die sich von der NEAT eine starke bis sehr starke Auswirkung versprechen, stellten bei den Mitgliedern ihrer Gruppe/Organisation auch ein grosses oder sehr grosses Interesse für die neuen Chancen fest. Ausnahmen bilden die regionale Tourismusorganisation Bellinzona und Alto Ticino, der Tessiner Bankenverein und der Tessiner Mieterverband, die zwar eine erhebliche Auswirkung erwarten, deren Mitglieder aber nur mässig interessiert sind.

Dagegen rechnen die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Uri, die Stadt Lugano, Uri Tourismus, Pro Natura Tessin und der Urner Gemeindeverband zwar nur mit mittleren oder schwachen Auswirkungen, stellen aber bei den Mitgliedern ihrer Gruppe/Organisation ein grosses oder sehr grosses Interesse fest.

## 15.2 Chancen und Risiken

Die Tabelle 79 zeigt die von den Akteuren im Zusammenhang mit der NEAT genannten Chancen und Risiken<sup>44</sup>. Die meisten Befragten rechnen sowohl mit Chancen als auch mit Risiken. Lediglich die Gemeinde Göschenen nennt nur Risiken, während Uri Tourismus, Pro Natura Uri und die Tessiner Notariatskammer ausschliesslich Chancen sehen.

---

<sup>44</sup> In der Tabelle werden die Äusserungen der Akteure wörtlich wiedergegeben; einzige die zu ausführliche Antwort des Wirtschafts- und Finanzdepartements des Kantons Tessin musste aus Platzgründen gekürzt werden. Die Tabelle enthält deshalb eine Zusammenfassung der Verfasser des Berichts. Die vollständigen Antworten des Departements befinden sich in Anlage 10.

Tabelle 79: Chancen und Risiken im Zusammenhang mit der NEAT gemäss den Akteuren

Attore	Opportunità riconosciute	Obiettivi per sfruttare le opportunità	Rischi riconosciuti	Obiettivi per ridurre i rischi
Volkswirtschaftsdirektion Uri	Positive wirtschaftliche Effekte durch - bessere verkehrliche Erreichbarkeit Wirtschaft / Tourismus - besseren Zugriff auf Fachkräfte (Pendler) - bessere Vernetzung mit Wirtschaftsräumen im Süden - bessere Positionierung des Wirtschaftsstandorts entlang der europ. Nord-Süd-Achse	- Optimale Ausgestaltung der Anbindung Urals an die NEAT (Tunnelzüge, Gotthard-Bergstrecke) - Verbesserung / Optimierung der Rahmenbedingungen für wirtschaftliches Handeln (Unternehmen, Tourismus) - Verbesserung / Optimierung der Wohn- und Lebensqualität (Schule, Freizeit, Kultur, Infrastruktur etc.)	- Mangelnde Anbindung ans NEAT-Netz (Haltestellenpolitik Tunnelzüge) - Leistungsabbau Schienenerschließung Urner Oberland / Urserntal / Gotthardraum	- Aufrechterhaltung / Weiterführung Gespräche und Verhandlungen mit Bundesstellen - Fernverkehrskonzessionierung Gotthard-Bergstrecke
Amt für Raumentwicklung Uri	Chance die Raumentwicklung im unteren Reusstal aus regionaler Sicht aktiv anzugehen und gemeinsam mit den Akteuren zu verhandeln. Chance einer stärker aufeinander abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsplanung im unteren Reusstal. Chance einer langfristig besseren Erschließung des unteren Reusstals. Chance einer verstärkten wirtschaftlichen Entwicklung im Umfeld bestehender, auch langfristig gut erschlossener Gebiete.	Der mit der Testplanung 2005 ausgelöste Diskurs zur Raumentwicklung im Unteren Reusstal zwischen Gemeinden, Kanton und weiteren Akteuren soll weitergeführt werden. Die Siedlungs- und Verkehrsplanung im unteren Reusstal soll laufend aufeinander abgestimmt werden. Realisierung einer optimalen Erreichbarkeit des unteren Reusstals auf Schiene und Strasse. Die bestehenden Entwicklungsschwerpunkte sollen bereitgestellt und genutzt werden.	Risiko einer NEAT-Linienführung im Unteren Reusstal mit negativen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Risiko einer schlechteren Erreichbarkeit des Oberen Reusstals und des Urserntals/Gotthardraums.	Möglichst optimale Einbettung der NEAT in den Urner Talboden. Langfristige Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit des Oberen Reusstals, des Urserntals bzw. des Gotthardraums.
Cantone Ticino, Dipartimento dell'economia e delle finanze	L'apertura di AlpTransit rappresenta un'opportunità unica per il Ticino. I benefici economici sono stati quantificati in un aumento della cifra d'affari cantonale di 40 milioni di franchi e da 700 a 1'400 nuovi impieghi. Ne potranno beneficiare settori importanti per il nostro Cantone, quali il turismo, la logistica, i centri di formazione e ricerca, il settore finanziario e quello immobiliare.  Il Ticino diventerà un "Cantone con un futuro ad alta velocità ed alta capacità".  Alta velocità -> mobilità più rapida e sostenibile tra i vari centri del Cantone e in ambito transfrontaliero; nuove interessanti prospettive per i numerosi professionisti ticinesi attivi oltralpe grazie alla riduzione della percorrenza tra il Ticino e Zurigo e al possibile concomitante sviluppo del telelavoro.  Alta capacità -> d'innovazione e ricerca, "capacità" d'attrazione turistica, "capacità" di rispondere ai bisogni delle aziende e dei cittadini, soprattutto in tema di mobilità, trasporti e attrattività del territorio.	Lo sviluppo e il rafforzamento delle relazioni nel campo dell'innovazione tra il Canton Ticino e le altre regioni svizzere, i partner transfrontalieri e l'eccellenza internazionale è un obiettivo chiaro del prossimo quadriennio della politica economica del Cantone.  Risulterà inoltre cruciale, anche in ottica AlpTransit, assicurare la disponibilità di terreni per l'insediamento di realtà produttive e di servizio ad alto valore aggiunto. A tal fine, il Cantone intende promuovere una politica più attiva su fronte dei poli di sviluppo economico e assicurare la disponibilità di spazi per attività imprenditoriali innovative, collaborando anche in ottica intercantonale con il Canton Grigioni.	1. Ulteriore accentramento dei posti di lavoro renderà necessario uno sforzo supplementare per arrestare il divario di crescita osservato tra le regioni più dinamiche e quelle più periferiche.  2. Il nostro Cantone potrebbe diventare un corridoio di transito tra Milano e Zurigo.  3. Il nuovo turismo di giornata rappresenta un'opportunità ma nel contempo potrebbe condurre ad una diminuzione dei pernottamenti nel nostro Cantone.	Regioni periferiche (rischio 1): il Cantone intende potenziare e migliorare la qualità dell'offerta turistica, considerando che il turismo è uno dei settori con il maggiore potenziale di sviluppo. Tramite l'elaborazione di Masterplan, si incoraggia la popolazione locale ad identificare il proprio posizionamento, turistico ma non solo, facilitando l'attivazione di tutte le risorse presenti sul territorio.  Emarginazione (rischio 2): attività di marketing territoriale, e in particolare l'apertura strategica a un rafforzamento della collaborazione con la Greater Zurich Area (in corso di approfondimento), attività del sistema regionale dell'innovazione (SRI) Ticino e collaborazioni intrattenute e in via di approfondimento con gli altri SRI in Svizzera.  Riduzione pernottamenti (rischio 3): campagna marketing turistico.
Cantone Ticino, Dipartimento del territorio	Modernizzazione del sistema ferroviario regionale e dei trasporti pubblici in generale Valorizzazione degli insediamenti nei compatti delle stazioni ferroviarie	migliorare il modal split a favore del trasporto pubblico e il trasferimento delle merci dalla strada alla rotaria migliorare il coordinamento tra organizzazione territoriale e gestione della mobilità	corridoio di transito	sviluppare traffico regionale e cura stazioni principali
Gemeindeverwaltung Göschenen	Keine	Möglichst viele Verbindungen / Halte auf der Bergstrecke zu erhalten.	Das Urner Oberland wird teils abgeschnitten.	Tourismusförderung

Forts.

Attore	Opportunità riconosciute	Obiettivi per sfruttare le opportunità	Rischi riconosciuti	Obiettivi per ridurre i rischi
Ticino Turismo	- Generelles Wachstum fuer die ganze Tourismusbranche	- Erschliessung neuer geographischer Zielgruppen - Steigerung der Anzahl Tagestouristen - Steigerung der Uebernachtungszahlen	- ehemalige Uebernachtungsgäste werden zu Tagesausfluegler	- Schaffung attraktiver Angebote, welche zur Uebernachtung motivieren.
Org. turistica regionale Bellinzonese e Alto Ticino	Con l'apertura di AT, la regione del Bellinzonese "la porta del Ticino" può svilupparsi dal profilo economico-turistico	Un nuovo posizionamento del Bellinzonese quale regione turistica e un forte aumento di visitatori ai Castelli di Bellinzona	L'Alto Ticino venga "tagliato fuori" dal profilo della mobilità lungo l'asse ferroviario di montagna	Rilancio della linea di montagna in chiave turistica
Uri Tourismus AG	- Gäste aus Norditalien sind schneller in Uri - ein Weltrekord an sich als USP - Inwertsetzung der Gotthard-Bergstrecke durch Steigerung der touristischen Attraktivität - neue touristische Angebote rund um das Thema Gotthard	- Steigerung der touristischen Attraktivität der Gotthardregion - Erhalt/Steigerung der Frequenzen auf der Bergstrecke - Erfolgreicher Betrieb des Tunnelfensters - Aufbau eines Bahnerlebnis-Zentrums, das die Geschichte mit der Moderne verbindet - Erhöhung der Gästefrequenzen in der Region - Erfolgreiche Bearbeitung des italienischen Marktes		
Gastroticino	aumento delle visite al Ticino, aumento dei turisti di giornata	iniziativa, e rassegne gastronomiche	calo lunghi soggiorni e aumento della giornata A/R	non si può ridurre ma solo adattarsi
swisscamps   Tessin	Vicinanza (positivo) ma rischio di rientro anticipato (turismo di giornata)	aumentare il turismo in bassa stagione vista la vicinanza.	rischio di maggior turismo di giornata	migliorare l'offerta per mantenere l'ospite
Pro Natura Ticino	trasferimento merci dalla gomma alla rotaia perdita attrattività collegamenti aerei col Ticino	Per ora nessuno; tra le nostre organizzazioni il ruolo guida per quanto concerne il traffico non viene assunto da Pro Natura; il nostro ruolo è pertanto sussidiario	una maggior pressione edificatoria nelle aree raggiungibili rapidamente dalla stazione di Bellinzona (meno da altre stazioni)	Valorizzazione paesaggistica della Valle Riviera (Bellinzona-Biaseca) della
Pro Natura Uri	Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene - weniger Verkehr, bessere Luft	Umsetzung Alpeninitiative Verhinderung des Baus einer zweiten Strassentunnelröhre am Gotthard		
Zentralschweizerische Bau-meisterverband	Keine - da das Bauhauptgewerbe vor Ort die Verlagerungspolitik nur gering beeinflusst.	Keine	Keine	Keine
Camera ticinese dell'economia fondiaria	Un rafforzamento della domanda d'appartamenti per il Locarnese una maggiore apertura verso l'altopiano, un collegamento migliore fra i poli ticinesi in attesa di un aggancio potenziato alla Lombardia	Preservare l'appetibilità del Ticino.	nessun rischio	
Associazione svizzera inquilini TI	un potenziamento degli alloggi sociali anche grazie ad un possibile cabiamento di mentalità dato dall'arrivo di persone che vengono da realtà con molta esperienza nel settore	sostenere la fondazione di cooperative, di progetti realizzati da enti senza scopo di lucro.	la forte domanda di alloggi farà lievitare i costi in regioni, ad esempio il Bellinzonese che attualmente dispone ancora un buon numero di appartamenti a prezzo ragionevole.	intensificare l'informazione agli inquilini confrontati con possibili aumenti, disdette o altro

Quelle: Umfrage bei den Akteuren, Sommer 2016 (eigene Erhebung)

Laut den Antwortenden liegen die Chancen vor allem in der besseren Erschliessung durch das Verkehrssystem, in der Ausweitung des Tourismussektors, in der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und in der Verringerung der Umweltbelastung. Als Risiken gelten insbesondere die Lockerung der Bahnbindung der Gotthard-Bergstrecke, die rückläufigen Übernachtungen im Tessin (zugunsten des Tagestourismus), der wachsende Druck auf den Immobilienmarkt und die zunehmende Funktion der durchquerten Regionen als Transitkorridor.

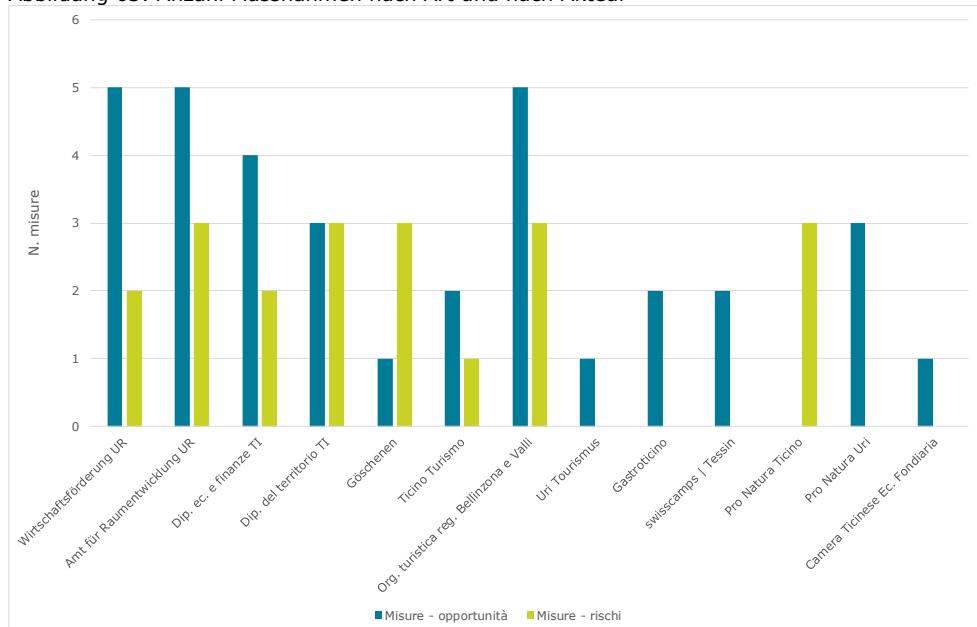
### 15.3 Massnahmen

#### 15.3.1 Allgemein

12 der Antwortenden nannten zudem konkrete Massnahmen, um die Chancen zu ergreifen und/oder die abzusehenden Risiken zu verringern. Etwa 60% der vorgeschlagenen Massnahmen zielen darauf ab, die Chancen der NEAT zu steigern, und 40% sollen die potenziellen Risiken mildern (vgl. Abbildung 63)<sup>45</sup>.

Die Gemeinde Göschenen und Pro Natura Tessin sehen vor allem Massnahmen zur Begrenzung der Risiken der NEAT vor. Die anderen Akteure erwähnen mehr Massnahmen zur Nutzung der Chancen. Das Raumdepartement des Kantons Tessin schlägt drei Massnahmen vor, die sowohl die Chancen nutzen als auch die Risiken begrenzen sollen.

Abbildung 63: Anzahl Massnahmen nach Art und nach Akteur



Quelle: Umfrage bei den Akteuren, Sommer 2016 (eigene Erhebung)

<sup>45</sup> Einige Akteure schlugen für beides dieselben Massnahmen vor. Diese Massnahmen erscheinen in der Abbildung zweimal. Die Tessiner Notariatskammer hat insgesamt 6 Massnahmen genannt, von denen jedoch nur eine als eigentliche Massnahme betrachtet werden kann; bei den übrigen handelt es sich eher um Wünsche/Absichten.

Die Anlage 11 enthält die detaillierten, von den antwortenden Akteuren genannten Massnahmen. In den folgenden Absätzen werden die Massnahmen nach Art der Akteure zusammengefasst.

### **15.3.2 Massnahmen der öffentlichen Stellen**

Die Kantone Uri und Tessin sehen die folgenden Massnahmen vor, um die Chancen der NEAT optimal zu nutzen (die Zahlen in Klammern beziehen sich auf die Nummerierung in Anlage 11)

- Kanton Uri:
  - Optimierung des Halteregimes für Tunnelzüge (1)
  - Optimierung des Zugfahrplans für die innerkantonale / inneralpine Erschliessung (2)
  - Erhöhung des Flächenangebots für wirtschaftliches Handeln (3)
  - Intensivierung Standortkommunikation (4)
  - Bau Kantonbahnhof in Altdorf (5)
  - Anpassung kantonaler Richtplan (8)
  - Testplanung 2005 (9)
  - Erarbeitung regionales Gesamtverkehrskonzept (10)
  - Planungsinstrumente zur Umsetzung Kantonbahnhof und ESP Urner Talboden (11)
  - Projektumsetzung Kantonbahnhof (12)
- Kanton Tessin:
  - Investition in die Modernisierung des öffentlichen Verkehrs (22)
  - Tarifharmonisierung im öffentlichen Verkehr (23)
  - Unterstützung bei der Aktualisierung der kommunalen Ortspläne betreffend die Aufwertung der Bahnhöfe (24)
  - Ausserordentliche Promotionskampagne zur Eröffnung des Basistunnels (Tourismus, 43)
  - Ticino Ticket (kostenlose öffentliche Verkehrsmittel für Gäste von Hotels, Zeltplätzen oder Jugendherbergen, 44)
  - Entwicklung und Festigung der Beziehungen mit der Nordschweiz (45)
  - SBB-Werkstätten in Bellinzona (46) als Kompetenzzentrum für Eisenbahnverkehr und -mobilität

Zur Risikoverringerung kündigen die beiden Kantone die folgenden Massnahmen an:

- Kanton Uri
  - Intensiver Austausch mit BAV, Eigner NEAT (6)
  - Intensiver Austausch mit BAV, Eigner Gotthard-Bergstrecke (7)
  - Testplanung 2005 (9)
  - Aktive Einflussnahme zu Sachplan Alptransit und PGV (13)
  - Einflussnahme auf Betriebskonzept Bergstrecke (14)
- Kanton Tessin:
  - Neupositionierung der Randregionen (47)
  - Programm San Gottardo PSG 2020<sup>46</sup> (48)
  - Siehe auch die zur Nutzung der Chancen genannten Massnahmen: Investitionen in die Modernisierung des öffentlichen Verkehrs, Tarifharmonisierung im öffentlichen Verkehr

---

<sup>46</sup> Beim Programm San Gottardo 2020 handelt es sich um eine vom Bund unterstützte, gemeinsame Massnahme der vier Gotthardkantone (TI, UR, GR, VS).

und Unterstützung bei der Aktualisierung der kommunalen Ortspläne betreffend die Aufwertung der Bahnhöfe (22-24).

Unter den befragten Gemeinden hat nur Göschenen auf die Umfrage geantwortet und Massnahmen mit Blick auf die NEAT genannt:

- Tourismusförderung (Chancen ergreifen und Risiken verringern, 15)
- Dorf attraktiver gestalten (Risiken verringern, 16)
- Ausstellungen (Risiken verringern, 17)

#### **15.3.3 Massnahmen der Tourismusorganisationen**

Die Tourismusorganisationen haben in zufriedenstellender Weise auf den Fragebogen geantwortet. Die kantonalen Tourismusämter nannten die folgenden Massnahmen:

- Marktbearbeitung Italien (UR, 18)
- Imagekampagnen (TI, 25)
- Angebotskampagnen (TI, um die Chancen zu ergreifen und die Risiken zu verringern, 26)

Die regionale Tourismusorganisation Bellinzona und Alto Ticino sieht acht Massnahmen mit Blick auf die NEAT vor. Zur Nutzung der Chancen werden die folgenden Punkte aufgeführt:

- die Burgen von Bellinzona besser zur Geltung bringen (27)
- Zusammenarbeit Bellinzona Luzern (28)
- Impulsprogramm für die Hotellerie (29)
- Vernetzung des Sommerangebots (30)
- Tourismusbüro im Bahnhof (31)

Zur Risikominderung sieht die regionale Tourismusorganisation Bellinzona und Alto Ticino Folgendes vor:

- Glacier Express auf dem Gotthard (32)
- Dampfzüge auf der Bergstrecke (33)
- Zusammenarbeit mit SBB RailAway (34)

Die übrigen Tessiner Tourismusakteure nennen Massnahmen in den Bereichen Information, Marketing und Angebote (35-38).

#### **15.3.4 Massnahmen der Wirtschaftsakteure**

Unter den teilnehmenden Wirtschaftsverbänden hat nur die Tessiner Notariatskammer den Fragebogenabschnitt zu den Massnahmen ausgefüllt. Allerdings handelt es sich bei den Antworten der Tessiner Notariatskammer nicht wirklich um Massnahmen, sondern eher um Wünsche/Absichten (Öffentlichkeit miteinbeziehen, Transparenz usw.). Die einzige eigentliche Massnahme besteht in der Errichtung einer Plattform, um die ersten Ergebnisse zu erfassen (42).

### 15.3.5 Massnahmen der Naturschutzvereine

Pro Natura Uri schlägt zur Nutzung der Chancen der NEAT die drei folgenden Massnahmen vor:

- Kampagne gegen 2. Strassentunnelröhre am Gotthard (19)
- Umsetzung Alpeninitiative zwecks Verlagerung des Schwerverkehrs (20)
- Mitwirkung bei der Fahrplangestaltung: Halt der NEAT-Züge in Uri (21)

Pro Natura Tessin konzentriert sich hingegen auf die Risiken der NEAT besonders in der Riviera und führt zu deren Begrenzung die folgenden Massnahmen auf:

- Gründliche Untersuchung der Natur- und Landschaftswerte der Riviera (39)
- Monitoring der Bauzonen (bereits übermäßig gross, dürfen nicht ausgedehnt werden, 40)
- Alle Massnahmen zum Schutz und zur Aufwertung des Naturerbes der Riviera (41)

### 15.4 Vorwirkungen gemäss den Akteuren

Eine Frage an die Akteure lautete, ob sie in ihrem Gebiet bereits heute Veränderungen wegen der NEAT feststellen. Tabelle 80 vermittelt einen Überblick über die Antworten.

Das Gros der antwortenden Akteure stellt keine auf die NEAT zurückzuführenden relevanten Veränderungen fest. Einige verweisen punktuell auf den steigenden Druck auf den Immobilienmarkt in der Region Bellinzona. Unter den neuen Wirtschaftstätigkeiten, die sich dank der NEAT angesiedelt haben, wird eine Fischzuchtanlage in Erstfeld genannt.

Andere betonen, dass im Tessin unabhängig von der NEAT eine Binnenwanderung in die Regionen Bellinzona und Locarno stattfindet<sup>47</sup>.

---

<sup>47</sup> Die Daten in Kapitel 6 untermauern diese Aussage jedoch nicht.

Tabelle 80: Vorwirkungen gemäss den Akteuren

Attore	Modifiche riscontrate in relazione a...						
	La pressione sul mercato immobiliare	La variazione del prezzo dei terreni	Lo sviluppo insediativo	L'insediamento di nuove attività economiche sul territorio	Gli effetti delle eventuali nuove attività economiche	La dislocazione di attività economiche	Gli effetti delle eventuali dislocazioni
Volkswirtschaftsdirektion Uri	Mit dem Bau des neuen Kantonalbahnhofs (als Folge der NEAT) und damit verbundenen anderen Entwicklungsprojekten wird der Urner Talboden, insbesondere das Gebiet um den geplanten Kantonalbahnhof attraktiver für Arbeiten und Wohnen. Die NEAT ist aber nur einer von vielen Faktoren, welche den Immobilienmarkt beeinflussen (z.B. allgemeine Bodenknappheit, Tourismusresort Andermatt, Zuwanderung aus den ländlichen Urner Regionen ins Zentrum Altdorf oder die Agglomeration).	Rund um den geplanten Kantonalbahnhof und den angrenzenden Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden beeinflussen die Siedlungsentwicklung in diesem Gebiet massgeblich. Es entstehen neue Wohn- und Arbeitsgebiete, welche verkehrlich optimal ans öV-Netz (Kantonalbahnhof), aber auch ans Strassennetz (Halbanschluss A2; Ost-West-Umfahrung Zentrum Altdorf) angebunden werden.	Kantonalbahnhof und Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden beeinflussen die Siedlungsentwicklung in diesem Gebiet massgeblich. Es entstehen neue Wohn- und Arbeitsgebiete, welche verkehrlich optimal ans öV-Netz (Kantonalbahnhof), aber auch ans Strassennetz (Halbanschluss A2; Ost-West-Umfahrung Zentrum Altdorf) angebunden werden.	Ein direkter Zusammenhang zwischen Ansiedlungen und der NEAT kann bisher nicht beobachtet werden. Dazu ist es noch zu früh. Es gibt einzelne (Urner) Firmen, die sich räumlich langsam Richtung künftigem Kantonalbahnhof / Entwicklungsschwerpunkt orientieren.	Die Auswirkungen sind noch nicht massgeblich wahrnehmbar.	Die Verlagerungen sind noch nicht massgeblich feststellbar.	Die Auswirkungen von Verlagerungen sind noch nicht massgeblich wahrnehmbar.
Amt für Raumentwicklung Uri	Nein.	Nein.	Nein bzw. nur in sehr geringem Ausmass.	Ja. Nutzung Tunnelwasser für Energiegewinnung und Fischzucht in Erstfeld.	Nein.	Nein.	
Cantone Ticino, Dipartimento del territorio	al momento non è stata rilevata una pressione attribuibile ad Alp Transit tendenza al rialzo di carattere generale	tendenza al rialzo legata attualmente allo sviluppo demografico in atto	al momento non ci sono segni evidenti	No da verificare con Divisione economia del Dipartimento economia e finanze	No da verificare con Divisione economia del Dipartimento economia e finanze	No da verificare con Divisione economia del Dipartimento economia e finanze	
Gemeindeverwaltung	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Ticino Turismo	- Starkes Angebotswachstum in Bellinzona und Umgebung	- k.a.	- Starkes Angebotswachstum in Bellinzona und Umgebung	- z.B. Eventlocations noerdlich von Bellinzona	- k.a.	- k.a.	
Gastronomico	poco	speriamo . oggi aumento tra Bellinzona e Biasca	aumento in periferia per il minor costo	no			
swisscamps I	no	no	no	no	no	no	
Pro Natura	per ora no	per ora no	per ora no	No	No	No	
Zentralschweizerische Baumeisterverband	Der Immobilienmarkt hängt im Kanton Uri nicht von der NEAT ab.	Die Bodenpreise steigen im Verhältnis zur übrigen Schweiz. Im Kanton Uri konnte aufgrund der NEAT keine zusätzlich, steigende Tendenz festgestellt werden.	Nein.	Nein.	Nein.	Nein.	Nein.
Camera ticinese dell'economia fondiaria	per il momento nessuna anzi si ha l'impressione che si è edificato già troppo.	No per il semplice fatto che le zone appetite sono già bloccate dalla Lex Weber.	Prematuro per dirlo. Sappiamo che vi uno sffito notevole nei volumi per la produzione e per il commercio. Logisticamente il Ticino è parzialmente superato. Per il residenziale domanda limitata.	Nessuna.	Prematuro	Nessun indizio. Del resto bisognerà attendere l'implementazione della Riforma III e l'aggiornamento della nuova legge tributaria.	non conosciuti
Associazione svizzera inquilini TI	Si già ora si assiste ad un aumento delle costruzioni nuove nel Bellinzonese con un susseguente rialzo dei costi delle pigioni	non sono in grado di rispondere	Negli ultimi due-tre anni si è manifestato una migrazione interna al Cantone verso il Bellinzonese e il Locarnese.	non ho elementi per rispondere	idem	idem	idem

Quelle: Umfrage bei den Akteuren, Sommer 2016 (eigene Erhebung)

## 16 Vorwirkungen

Der Grundlagenbericht erwähnte mögliche Vorwirkungen hauptsächlich in den folgenden Bereichen:

- Bauland- und Immobilienpreise
- Bautätigkeit
- Standorte der Bewohner und Arbeitsplätze

Hinsichtlich der **Bauland- und Immobilienpreise** gibt es keine eindeutigen Anzeichen für das Vorhandensein von Vorwirkungen. Je nach berücksichtigter Gemeinde haben sich die Preise in den letzten Jahren unabhängig von den erwarteten NEAT-Auswirkungen mehr oder weniger positiv verändert. Zwei Beispiele dienen der Veranschaulichung:

- Zwischen 2010 und 2014 sind die Mietpreise für eine 3,5-Zimmerwohnung in Ortschaften wie Chiasso, Melano, Melide und Riva San Vitale, die nicht von der NEAT profitieren, stärker gestiegen als in Lugano, Bellinzona oder Arbedo-Castione.
- Gleichzeitig haben die Baulandpreise für Einfamilienhäuser in den Gemeinden Monteceneri und Mezzovico stärker zugenommen als in Giubiasco oder Arbedo-Castione, wo sie sogar unter dem Landesmittel liegen.

Die einzige Konstante bilden die stark anziehenden Bauland- und Immobilienpreise im Rahmen des bekannten Tourismusprojekts in Andermatt, obwohl die Qualität der ÖV-Erschliessung dieser Region künftig sogar nachlassen könnte.

Die **Bautätigkeit** ist infolge der Privatinvestitionen im ganzen Untersuchungsgebiet insgesamt gewachsen und weist in den Polen der beiden Kantone, Unteres Reusstal und Lugano, markante Spitzen auf. Die Perspektive auf eine Reduktion der Reisezeiten von/nach Norden mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels kann Standortentscheide zugunsten von Bellinzona verstärkt haben. Bellinzona ist als Region bereits einer erhöhten Ansiedlungsnachfrage ausgehend vom kantonalen Wirtschaftsschwerpunkt Lugano ausgesetzt, wo die verfügbaren Räume knapp sind und die Preise höher liegen. Die Zahlen zu den Bauinvestitionen enthalten auch die Direktinvestitionen für den Bau der NEAT, die zusammen mit anderen öffentlichen Investitionen in den Regionen zwischen dem Unteren Reusstal und der Magadinoebene ein grosses Gewicht besitzen. Eine starke Dynamik ist auch für die Region Sponda Destra Locarnese auszumachen. Auch hier hat möglicherweise die Perspektive auf eine Reduktion der Reisezeiten von/nach Norden mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels der Nachfrage nach Wohnungen für touristische Zwecke aus der Deutschschweiz und aus Deutschland Auftrieb gegeben.

Auch die **Bevölkerungsdaten** deuten nicht auf offensichtliche Vorwirkungen hin. Zwischen 2010 und 2014 verzeichneten die Regionen Urserental und Vedeggio/Basso Malcantone – zwei von der NEAT nicht direkt erschlossene Gebiete – ein erhebliches Wachstum. In den Valli di Lugano ist die Bevölkerung stärker gewachsen als in der Region Bellinzona, die künftig von einer viel stärkeren Verbesserung der ÖV-Erschliessung profitieren wird.

Ebenso wenig stellen die meisten antwortenden Akteure weder hinsichtlich der Bauland- und Immobilienpreise noch hinsichtlich des Standorts der Funktionen Wohnen oder Wirtschaft eindeutige Vorwirkungen der NEAT fest.

Die obenstehenden Ausführungen schliessen zwar Vorwirkungen nicht grundsätzlich aus; sie sind eventuell in besonderen Situationen oder auf einer in den verfügbaren Daten nicht gemessenen Ebene festzustellen. Allerdings zeigt die Analyse keine Anzeichen von sehr offensichtlichen Vorwirkungen in grossem Massstab.

## 17 Schlussfolgerungen

### 17.1 Zusammenfassung der wichtigsten Tendenzen

Anhand der Datenanalyse lassen sich die folgenden Tendenzen analysieren:

- Güterverkehr:
  - Der alpenquerende Güterverkehr (t) nimmt zu; die Strasse wächst etwas stärker als die Schiene.
  - Dank der Erhöhung der Gewichtslimite für Strassenfahrzeuge können mit einer kleineren Anzahl Fahrzeuge im Transitverkehr mehr Tonnen befördert werden; im Bahnsektor besteht eine ähnliche Tendenz, aber in viel geringerem Umfang.
- Personenverkehr:
  - Der alpenquerende Personenverkehr ist sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene rückläufig; die Strasse verzeichnet einen leicht stärkeren Rückgang.
  - Diese Abnahme ist vor allem auf die geringere Freizeitmobilität für Kurzaufenthalte (ohne bzw. mit nur einer Übernachtung) zurückzuführen; der Pendlerverkehr dagegen ist stark im Aufwind.
  - Am Monte Ceneri und in der Magadinoebene sind auf der Strasse und auf der Schiene höhere Passagierzahlen zu verzeichnen; der Schienenverkehr nimmt stärker zu als der Strassenverkehr, sodass der Modal-Split sich zugunsten der Schiene verändert hat.
- Umwelt:
  - Der technologische Fortschritt beeinflusst die Lärmbelastung entscheidend: Im Bahnbereich ist die Entwicklung positiv, weil der Einsatz von geräuscharmem Rollmaterial die Zunahme des Verkehrs komensierte. Im Strassenbereich ist die Entwicklung dort positiv, wo der Strassenbelag saniert wurde (in den anderen Gebieten ist die Situation gleich geblieben).
  - Hinsichtlich der Entwicklung der Luftqualität herrschen unterschiedliche Situationen vor: Entlang der A2 bleibt die Luftqualität trotz der starken Abnahme der NO<sub>x</sub>-Emissionen dank des technischen Fortschritts bei den Motoren (hauptsächlich schwere Fahrzeuge) und der Verschärfung der Vorschriften ungenügend; dies erklärt sich daraus, dass die Luftqualität neben den Verkehrsemissionen noch von weiteren Faktoren abhängt (andere Verschmutzungsquellen, Wetterverhältnisse usw.).
- Wirtschaft:
  - Das Tessin und der Kanton Uri weisen allgemein eine positive Wirtschaftsentwicklung auf: Die Arbeitsplätze und das kantonale BIP wachsen; die Arbeitslosigkeit hat zwar auch zugenommen, bleibt aber im internationalen Vergleich sehr gering.
  - In beiden Kantonen gibt es eine wirtschaftliche Lokomotive, nämlich Lugano bzw. das Untere Reusstal; die Anzahl Arbeitsplätze ist in allen Tessiner Agglomerationen sowie auch im Unteren Reusstal und im Urserental angestiegen. Die Wachstumsmotoren sind das Sottoceneri, besonders Vedeggio/Basso Malcantone, und prozentual auch das Urserntal.
  - Die übrigen Urner Regionen erlitten starke Arbeitsplatzeinbussen von rund 20%. Die Valli Locarnese, Blenio und die Leventina verzeichneten einen wenn auch weniger starken Rückgang.
  - Der Tourismus erlebt besonders in der Region Locarno und Lugano – den beiden traditionellen Hauptdestinationen – schwierige Zeiten; in den oberen Tessiner Tälern und im Kanton Uri, besonders im Urserntal, ist die Entwicklung dagegen positiv.

- Raumentwicklung:
  - In den urbanen Gebieten des Kantons Tessin, in den Valli von Lugano und in der Riviera nimmt die Bevölkerung zu; im Kanton Uri wächst die Bevölkerung nur im Unteren Reusstal, in den übrigen Regionen nimmt sie ab (im Urserntal hat sich die Tendenz in den letzten Jahren umgekehrt), ebenso in der Leventina; dies ist im Kanton Tessin deutlich ausgeprägter als in anderen Agglomerationen.
  - In der Nähe der Bahnhöfe des Untersuchungsgebiets ist die Siedlungsdichte (Einwohner und Vollzeit-Arbeitsplätze) bis auf Lugano nicht sehr hoch; die Entwicklung in den letzten drei Jahren lässt einen leichten Trend zur Innenentwicklung erkennen.
  - Die (besonders grenzüberschreitenden) Pendlerzahlen nehmen zu; die interregionalen Beziehungen sind in den letzten 15 Jahren gewachsen, was auf eine stärkere funktionale Integration besonders zwischen dem Tessin und Norditalien (+96%), Sopraceneri und Sottoceneri (+53%) sowie Uri und Zentralschweiz (+60%) hindeutet; dagegen gehen die Pendlerströme innerhalb der einzelnen Regionen zurück (-6%).
  - Insgesamt sind die Immobilieninvestitionen im ganzen Untersuchungsgebiet mit deutlichen Spitzenwerten in den beiden kantonalen Polen – Unteres Reusstal und Lugano – gewachsen; im Bauwesen waren besonders in den urbanen Agglomerationsgebieten mit Ausnahme der Urner Seitentäler und der Leventina private Investitionen die treibende Kraft (institutionelle Anleger, Bau- und Immobiliengesellschaften, Privatpersonen und verschiedene Anleger).
  - Die Menge und die Verteilung der neu gebauten Wohnungen widerspiegelt die Siedlungsstruktur, die von der Polarisierung in den urbanen Agglomerationen und der entsprechenden Hierarchisierung geprägt ist; auffällig ist an der Sponda Destra Locarnese der hohe Prozentsatz neu gebauter Unterkünfte in Mehrfamilienhäusern, der vor allem auf den Tourismus- und Wohncharakter der Region zurückgeht.
  - Der Zweitwohnungsanteil unterscheidet sich je nach Region erheblich; dies hängt einerseits mit dem Bevölkerungsschwund in den entlegenen ländlichen Regionen zusammen, der dazu führte, dass viele Häuser in Zweitwohnungen umgewandelt wurden, und andererseits mit der touristischen Anziehungskraft der Regionen um den Lago Maggiore und die Alpendestination Andermatt.
  - Der Kanton Uri und das Tessin besitzen umfassende Bauzonenreserven; im Einflussperimeter der wichtigsten Bahnhöfe (Altdorf, Bellinzona, Locarno, Lugano, Mendrisio und Chiasso) betragen die Bauzonenreserven zwischen 12% und 17%, was mit den Anforderungen der erwünschten Innenentwicklung übereinstimmt.
  - Im Kanton Uri entsprechen die Bauland- und Wohnungspreise generell dem Landesmittel oder liegen leicht darunter, mit Ausnahme des Sonderfalls Andermatt; die Mietpreise für Büro- und Verkaufsflächen liegen dagegen deutlich unter dem Schweizer Durchschnitt. Die Region Bellinzona und die Valli weisen ähnliche Entwicklungen und Werte auf wie der Kanton Uri. Anders dagegen verhält es sich mit den übrigen Regionen des Kantons, wo die Werte das schweizerische Mittel deutlich übersteigen.
  - Die Qualität der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist im Umfeld der Bahnhöfe der wichtigsten Zentren zufriedenstellend; im Umfeld der peripheren Haltestellen dagegen gilt sie bis auf Ausnahmefälle wie Andermatt als unbefriedigend.
- Potenzial: Die urbanen Gebiete des Untersuchungsgebiets besitzen das grösste Potenzial (Unteres Reusstal, Lugano, Mendrisiotto, Sponda Destra Locarnese, Bellinzona), aber weitere sehr dynamische Gebiete sind nicht zu unterschätzen: Vedeggio/Basso Malcantone (Bevölkerung und Arbeitsplätze), Magadinoebene/Gambarogno (Bevölkerung), Valli di Lugano (Bevölkerung) und das Urserntal (Arbeitsplätze); im Tourismus liegt das Hauptpotenzial in den traditionellen Destinationen der Voralpenseen. Die Entwicklung der

letzten zehn Jahre zeigt indessen, dass die Alpenregionen sich in der Krise erfolgreicher behauptet haben.

- Akteure: Zahlreiche Massnahmen wurden bzw. werden von den Kantonen und den Tourismusorganisationen geplant, um das Potenzial der NEAT auszuschöpfen oder deren Risiken zu verringern:
  - Gemäss den Antwortenden liegen die Chancen der NEAT vor allem in der besseren Erschliessung durch das Verkehrssystem, in der Ausweitung des Tourismussektors, in der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und in der Verringerung der Umweltbelastung.
  - Als Risiken gelten insbesondere die Lockerung der Bahnansbindung der Gotthard-Bergstrecke, die rückläufigen Übernachtungen im Tessin (zugunsten des Tagestourismus), der wachsende Druck auf den Immobilienmarkt und die zunehmende Funktion der durchquererten Regionen als Transitkorridor.

## 17.2 Beurteilung der Tendenzen in Bezug auf die übergeordneten Ziele

Mit Blick auf die übergeordneten Ziele lässt sich eine erste Zusammenfassung vornehmen.

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene kann insofern als Teilerfolg gewertet werden, als die Anzahl Strassenfahrzeuge im Transitverkehr in 15 Jahren um etwa 20% abgenommen hat. In Wirklichkeit wurde das Gütervolumen jedoch nicht von der Strasse auf die Schiene verlagert. Nach der Erhöhung der maximalen Gewichtslimite für schwere Strassenfahrzeuge und der Einführung der LSVA konnten mit weniger Lastwagen 50% mehr Güter befördert werden. Der Modal-Split des alpenquerenden Güterverkehrs (in t) ist in 15 Jahren praktisch gleich geblieben.

Der alpenquerende **Passagierverkehr** hat auf der Strasse etwas stärker abgenommen als auf der Schiene. Dies zielt sowohl hinsichtlich des Modal-Splits als auch der Umweltziele in die richtige Richtung. Auch die am Monte Ceneri und in der Magadinoebene festgestellte Entwicklung im Passagierverkehr geht in die gewünschte Richtung eines stärker schienenlastigen Modal-Splits.

Die Bilanz für die **Umwelt** hat Licht- und Schattenseiten. Angesichts des insgesamt wachsenden Verkehrs ist die Tendenz als positiv zu werten: Das zunehmende Strassen- und Schienenverkehrsaufkommen ging nicht mit einer zunehmenden Umweltbelastung einher: Dies ist vor allem den technologischen Fortschritten und der Verschärfung der geltenden Normen zu verdanken. Besonders beim Eisenbahnlärm ist eine deutliche Verbesserung festzustellen; bei der Luftqualität ist jedoch trotz der drastischen Senkung der Emissionen aus dem (schweren) Strassenverkehr kein Durchbruch zu vermelden. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen haben weder zu- noch abgenommen.

Wie die wachsenden interregionalen (auch alpenquerenden) und grenzüberschreitenden Pendlerbewegungen zeigen, ist in der **räumlichen Entwicklung** auf funktionaler Ebene eine verstärkte Integration im Gange.

Der Kanton Uri und der Kanton Tessin haben zentrale Gebiete für die kantonale Entwicklung definiert: Im Kanton Uri ist es das Untere Reusstal (das Rückgrat für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons); im Kanton Tessin ist die Siedlungsstruktur mit dem national bedeutenden Pol Lugano, den drei kantonal bedeutenden Polen Bellinzona, Locarno und

Mendrisio-Chiasso und den sie verbindenden Entwicklungskorridoren (Raumentwicklungsmodell des Richtplans 2009) stärker diversifiziert. In beiden Fällen gehen die Tendenzen in die gewünschte Richtung: Im Kanton Uri und im Tessin zeigen die in der kantonalen Richtplanung angegebenen Pole kantonsweit die kräftigste Zunahme an Einwohnern und Arbeitsplätzen. Auch das Ziel, das Urserental als Tourismuspol zu fördern, wird durch die verfügbaren Daten bestätigt: In dieser Region nehmen die Arbeitsplätze, Übernachtungen und seit 2010 auch die Einwohner zu.

Allerdings zeigt der Blick auf die internen Dynamiken der Tessiner Agglomerationen eine anhaltende Tendenz zur Zersiedelung mit einer stärkeren Zunahme in den suburbanen und periurbanen Räumen als in den Zentrumsgebieten in der Nähe der Bahnhöfe und TILO-Haltestellen. Die Agglomerationsprogramme sollen diesen Trend korrigieren; die NEAT dürfte dieser Strategie einen kräftigen Impuls verleihen.

Dagegen werden die Ziele einer ausgewogenen Entwicklung aller Regionen der beiden Kantone von den Daten nicht oder nur teilweise bestätigt. Besonders im Kanton Uri verlieren die Regionen Oberes Reusstal, die Seitentäler und Äusseren Seegemeinden Einwohner und vor allem Arbeitsplätze. Aus dem Tourismus kommt eine gute Nachricht: Die Übernachtungen nehmen zu. Es bleibt abzuwarten, ob dieser positive Trend die Abwanderung von Einwohnern und Arbeitsplätzen wettmachen kann.

Im Tessin verliert besonders die Leventina Einwohner und Arbeitsplätze. Leicht rückläufige Arbeitsplätze sind auch im Bleniotal und in den Valli Locarnese zu beobachten. Erfreulich für die Randregionen ist auch im Tessin die Zunahme der touristischen Übernachtungen in den Tre Valli. Wie für den Kanton Uri bleibt abzuwarten, ob dies die negativen Beschäftigungstrends ausgleichen wird.

### **17.3 Auswirkungen der NEAT angesichts der aktuellen Tendenzen**

Die NEAT dürfte die Erreichung der Zielsetzungen hinsichtlich Verkehr, Umwelt (in den umfahrenen Bereichen), nach innen gerichtete Entwicklung und stärkere funktionale Integration zwischen verschiedenen (urbanen) Bereichen auf nationaler und internationaler Ebene tendenziell fördern. Die Tragweite der Auswirkungen hängt jedoch – wie das System zur Wirkungsanalyse im Grundlagenbericht veranschaulicht – vom Zusammenspiel mehrerer Elemente ab.

In räumlicher Hinsicht dürfte die NEAT in erster Linie die Entwicklung der direkt bedienten Zentren (Altdorf, Bellinzona, Lugano) sowie der darum liegenden und gut verbundenen Gebiete fördern (z.B. Mendrisiotto, Vedeggio, Piano di Magadino, Riviera). Vorstellbar ist auch ein gewisser neuer Elan für den Tourismus bzw. zumindest den Tagestourismus an den Voralpenseen.

Für die von der NEAT umfahrenen Randgebiete könnten sich die negativen Tendenzen (Rückgang der Bevölkerung und Arbeitsplätze) verschärfen und die positiven Tendenzen (Wachstum des Tourismus) letztlich abschwächen.

## 18 Wichtigste Abkürzungen

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
Beschäftigte in VZÄ	Anzahl Beschäftigte in Vollzeitäquivalenten
BFS	Bundesamt für Statistik
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BKV	begleiteter Kombinierter Verkehr
EFH	Einfamilienhaus
LF	Leichtfahrzeuge
MFH	Mehrfamilienhaus
MGA	Monitoring Gotthard-Achse
MGA-A	Monitoring flankierende Massnahmen Umwelt MFM-U
MIV	motorisierter Individualverkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
ÖV	öffentlicher Verkehr
SE	Siedlungseinheiten (UI Unità insediativa)
SGF	schwere Güterfahrzeuge
TCC	Wagenladungsverkehr WLV (Trafico a carri completi)
TCNA	Unbegleiteter kombinierter Verkehr UKV (Trafico combinato non accompagnato)
TCA	Begleiteter kombinierter Verkehr BKV (Trafico combinato accompagnato)
UKV	unbegleiteter Kombinierter Verkehr
VLP-ASPAN	Schweizerische Vereinigung für Landesplanung /Association suisse pour l'aménagement national / Associazione svizzera per la pianificazione del territorio
WLV	Wagenladungsverkehr
ZW	Zweitwohnung

**Anlage 1: Fahrtzeiten mit MIV und ÖV**

Fahrtzeiten mit ÖV in Minuten für ausgewählte Ortschaften (von Bahnhof zu Bahnhof)

Da		Arth-Goldau	Flüelen	Altdorf	Erstfeld	Göschenen	Andermatt	Airolo	Faido	Biasca	Acquarossa-Comprovasco	Bellinzona	Giubiasco	Cadenazzo	Locarno	Rivera-Bironico	Lugano	Mendrisio	Chiasso	Varese	Luino	Basel	Zürich	St. Gallen	Luzern	Bern	Lausanne	Genf	Daventis/Muster	Brig	Frankfurt (Main) Hbf	Milano Malpensa	Milano Centrale			
A		16	26	30	58	78	68	86	95	151	93	102	110	146	137	156	162	230	171	99	32	104	26	98	168	203	172	169	279	256	179					
	Flüelen	19	3	8	53	42	61	82	95	103	103	103	115	121	144	161	170	244	145	147	65	132	50	113	183	222	146	184	309	230	210					
	Altdorf	23	2	4	33	33	50	68	90	141	102	110	111	143	141	158	168	252	153	155	153	144	46	109	179	218	147	180	321	228	218					
	Erstfeld	30	8	7	25	45	35	53	75	118	87	97	96	108	113	116	153	162	203	138	156	74	141	65	141	213	245	133	191	318	223	203				
	Göschenen	46	33	43	24	14	10	28	50	92	62	70	71	83	88	91	108	117	178	113	179	90	166	81	166	238	270	88	146	343	198	178				
	Andermatt	67	48	58	39	10	17	42	64	107	76	84	85	97	102	105	150	151	192	127	176	111	181	102	181	239	278	68	124	358	212	192				
	Airolo	57	45	55	36	10	32	17	39	82	51	59	60	72	77	80	97	106	167	102	173	101	178	92	178	250	282	106	164	355	187	167				
	Faido	85	63	73	54	28	50	17	21	64	33	41	41	52	59	62	79	87	152	84	191	129	193	120	196	268	300	124	182	373	179	134				
	Biasca	95	84	104	75	48	71	38	20	28	11	19	20	32	39	40	63	63	127	62	196	139	217	130	217	289	321	145	203	394	147	105				
	Acquarossa-Comprovasco	150	128	138	119	93	115	82	64	23	39	47	54	71	63	68	85	94	197	98	256	194	258	185	261	333	365	189	247	438	213	148				
	Bellinzona	93	98	108	89	62	85	52	36	13	44	4	8	23	14	22	40	53	110	44	212	134	201	201	271	305	159	188	378	124	84					
	Giubiasco	100	105	115	96	70	92	59	44	18	49	2	3	19	9	21	38	47	106	38	203	141	208	132	208	310	166	184	385	118	105					
	Cadenazzo	109	106	116	97	71	93	60	42	21	60	9	5	14	24	32	49	66	116	34	212	150	217	141	217	289	305	167	179	394	114	111				
	Locarno	127	118	128	109	83	105	72	54	33	78	19	21	15	40	50	67	76	137	58	230	168	235	159	229	245	320	179	155	412	142	123				
	Rivera-Bironico	115	121	130	112	87	107	67	49	27	58	12	9	19	40	15	36	44	92	52	218	156	220	147	223	297	330	181	211	400	166	92				
	Lugano	116	132	142	123	90	119	79	65	40	76	21	24	33	48	14	15	24	80	67	219	157	224	147	224	295	327	193	206	402	157	60				
	Mendrisio	147	152	162	143	110	139	99	85	60	93	45	41	50	65	30	15	8	53	89	250	188	255	179	255	327	329	213	207	420	177	61				
	Chiasso	138	161	171	152	120	148	109	89	63	100	43	49	58	73	37	23	8	76	98	241	179	246	170	246	303	313	222	222	428	174	39				
	Varese	217	240	250	231	214	236	180	162	127	170	98	88	97	110	76	62	42	57	92	325	315	382	306	230	246	285	301	160	249	94	94	59			
	Luino	171	149	159	140	146	138	103	85	64	100	50	45	38	57	59	88	97	87	280	241	282	206	282	290	326	210	241	474	75	103					
	Basel	100	114	110	93	133	165	105	85	175	133	121	215	260	187	207	215	230	241	293	178	229	159	123	192	206	275	339	244	244	244	244	244			
	Zürich	38	58	80	76	101	121	111	131	151	196	135	143	151	166	159	159	177	179	254	214	274	214	274	321	321	146	146	146	146	146					
	St. Gallen	105	136	150	145	170	190	180	195	220	260	202	212	220	235	223	226	244	246	323	203	227	177	207	131	131	131	131	131	131	131	131	131	131		
	Luzern	27	48	48	68	93	113	103	121	143	186	125	143	143	158	149	149	167	169	246	206	277	207	277	307	311	165	275	410	337	259					
	Bern	99	119	115	140	170	190	180	198	220	263	202	212	220	226	226	244	246	227	283	293	193	224	163	163	244	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198
	Lausanne	169	189	185	210	242	252	270	290	317	266	237	298	298	290	271	246	246	293	293	323	293	323	323	323	323	296	82	232	197	197	197				
	Genf	204	221	220	242	274	302	324	385	302	299	273	333	330	326	307	252	323	323	323	323	323	323	323	323	323	323	323	323	323	323	323	323	323	323	323
	Daventis/Muster	141	141	143	13																															

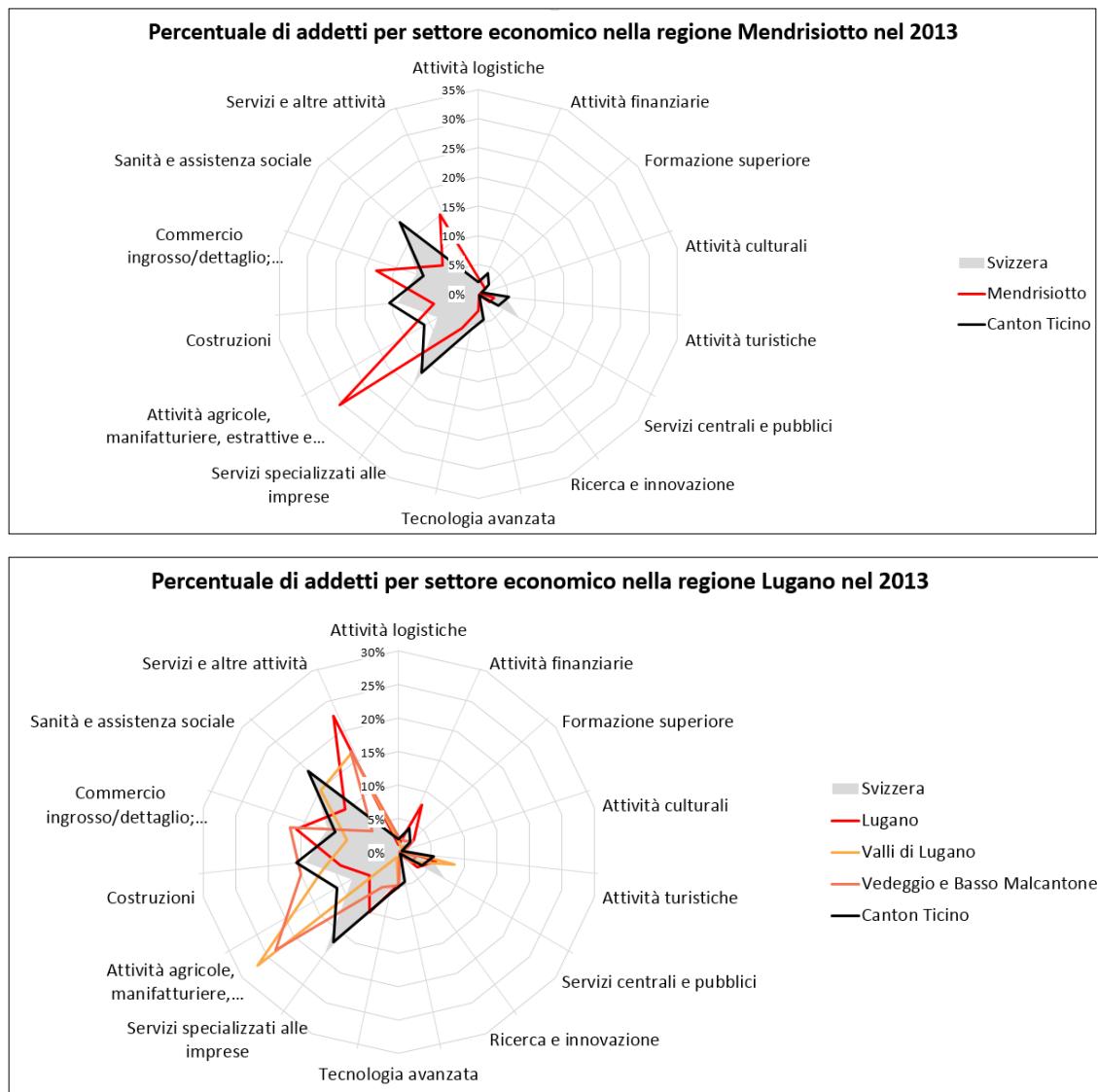
**Anlage 2: Wirtschaftliche Spezialisierungen nach Region**

### Beschäftigte in den Wirtschaftssektoren und Regionen des Tessins 2013

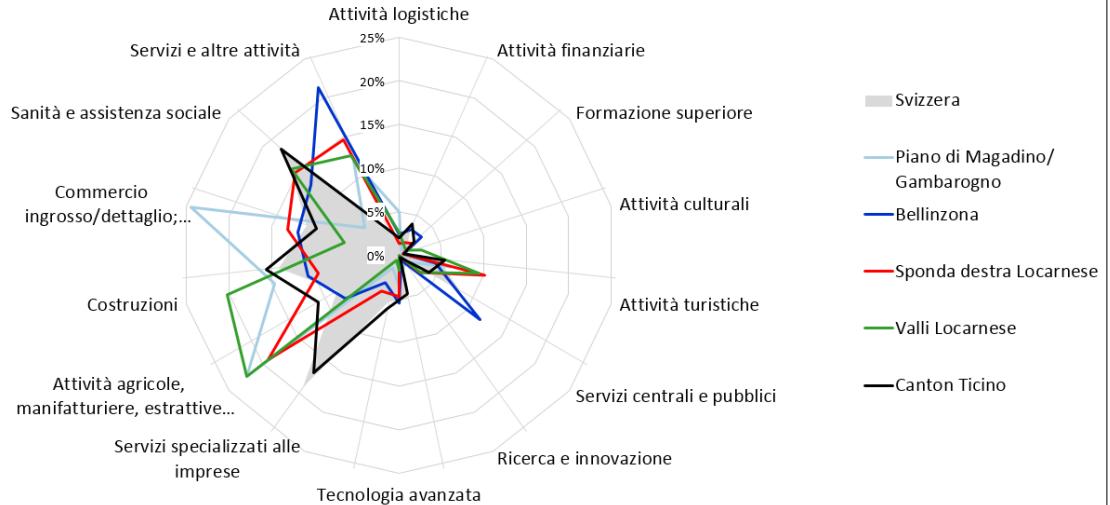
CANTON TICINO													
Anzahl Beschäftigte in den verschiedenen Regionen des Kantons Tessin im 2013 Numero di addetti nelle regioni del Canton Ticino nel 2013													
Settore economico	Mendrisiotto	Lugano	Valli di Lugano	Vedeggio e Basso Malcantone	Piano di Magadino/ Gamberogno	Bellinzona	Sponda destra Locarnese	Valli Locarnese	Riviera	Blenio	Leventina	Addetti (FTE) Canton Ticino	
Attività logistiche	980	680	59	477	391	485	252	67	77	47	47	3'562	
Attività finanziarie	614	4'722	27	394	51	660	304	33	33	26	30	6'895	
Formazione superiore	504	1'735	61	543	141	663	414	26	93	22	33	4'235	
Attività culturali	107	498	35	22	20	108	101	70	8	4	8	981	
Attività turistiche	966	3'450	305	548	479	865	1'989	246	167	95	253	9'363	
Servizi centrali e pubblici	838	2'178	83	465	98	2'419	609	83	158	26	208	7'165	
Ricerca e innovazione	81	90	5	66	111	131	17	2	1			504	
Tecnologia avanzata	1'005	2'911	192	1'011	288	1'128	940	46	262	39	276	8'099	
Servizi specializzati alle imprese	2'287	5'983	28	1'181	125	724	900	16	29	10	23	11'306	
Attività agricole, manifatturiere, estrattive e costruzioni	10'733	3'308	972	4'797	1'776	1'605	3'765	584	806	375	904	29'626	
Commercio ingrosso/detttaglio; riparazione	2'767	5'386	422	3'058	1'159	2'186	1'865	526	948	367	408	19'093	
Sanità e assistenza sociale	6'325	9'414	285	3'391	1'944	2'417	2'576	168	532	82	305	27'439	
Servizi e altre attività	2'786	6'153	537	1'036	403	2'623	2'975	412	374	195	336	17'829	
<b>Totale</b>	<b>35'317</b>	<b>60'078</b>	<b>3'600</b>	<b>20'398</b>	<b>7'935</b>	<b>20'347</b>	<b>19'586</b>	<b>2'609</b>	<b>3'937</b>	<b>1'451</b>	<b>3'279</b>	<b>178'538</b>	
<b>Percentuale</b>	<b>20%</b>	<b>34%</b>	<b>2%</b>	<b>11%</b>	<b>4%</b>	<b>11%</b>	<b>11%</b>	<b>1%</b>	<b>2%</b>	<b>1%</b>	<b>2%</b>	<b>100%</b>	

CANTON TICINO													
Prozentualer Anteil Beschäftigter in den Wirtschaftssektoren im Kanton Tessin im 2013 Percentuale di addetti per settore economico nelle regioni del Canton Ticino nel 2013													
Settore economico	Mendrisiotto	Lugano	Valli di Lugano	Vedeggio e Basso Malcantone	Piano di Magadino/ Gamberogno	Bellinzona	Sponda destra Locarnese	Valli Locarnese	Riviera	Blenio	Leventina	Canton Ticino	Svizzera
Attività logistiche	2.8%	1.1%	1.6%	2.3%	4.9%	2.4%	1.3%	2.6%	2.0%	3.2%	1.4%	2.0%	2.1%
Attività finanziarie	1.7%	7.9%	0.8%	1.9%	0.6%	3.2%	1.6%	1.3%	0.8%	1.8%	0.9%	3.9%	3.1%
Formazione superiore	1.4%	2.9%	1.7%	2.7%	1.8%	3.3%	2.1%	1.0%	2.4%	1.5%	1.0%	2.4%	1.3%
Attività culturali	0.3%	0.8%	1.0%	0.1%	0.3%	0.5%	0.5%	2.7%	0.2%	0.3%	0.2%	0.5%	0.5%
Attività turistiche	2.7%	5.7%	8.5%	2.7%	6.0%	4.3%	10.2%	9.4%	4.2%	6.5%	7.7%	5.2%	4.8%
Servizi centrali e pubblici	2.4%	3.6%	2.3%	2.3%	1.2%	11.9%	3.1%	3.2%	4.0%	1.8%	6.3%	4.0%	8.0%
Ricerca e innovazione	0.2%	0.2%	0.1%	0.3%	1.4%	0.6%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.4%
Tecnologia avanzata	2.8%	4.8%	5.3%	5.0%	3.6%	5.5%	4.8%	1.8%	6.6%	2.7%	8.4%	4.5%	5.1%
Servizi specializzati alle imprese	6.5%	10.0%	0.8%	5.8%	1.6%	3.6%	4.6%	0.6%	0.7%	0.7%	0.7%	6.3%	5.5%
Attività agricole, manifatturiere, estrattive	30.4%	5.5%	27.0%	23.5%	22.4%	7.9%	19.2%	22.4%	20.5%	25.9%	27.6%	16.6%	18.7%
Costruzioni	7.8%	9.0%	11.7%	15.0%	14.6%	10.7%	9.5%	20.2%	24.1%	25.3%	12.5%	10.7%	8.1%
Commercio ingrosso/detttaglio; riparazion	17.9%	15.7%	7.9%	16.6%	24.5%	11.9%	13.2%	6.4%	13.5%	5.6%	9.3%	15.4%	13.9%
Sanità e assistenza sociale	7.9%	10.2%	14.9%	5.1%	5.1%	12.9%	15.2%	15.8%	9.5%	13.4%	10.3%	10.0%	11.2%
Servizi e altre attività	15.1%	22.6%	16.4%	16.7%	12.0%	21.3%	14.7%	12.6%	11.4%	11.2%	13.6%	18.2%	17.6%
<b>Totale</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Percentuale</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

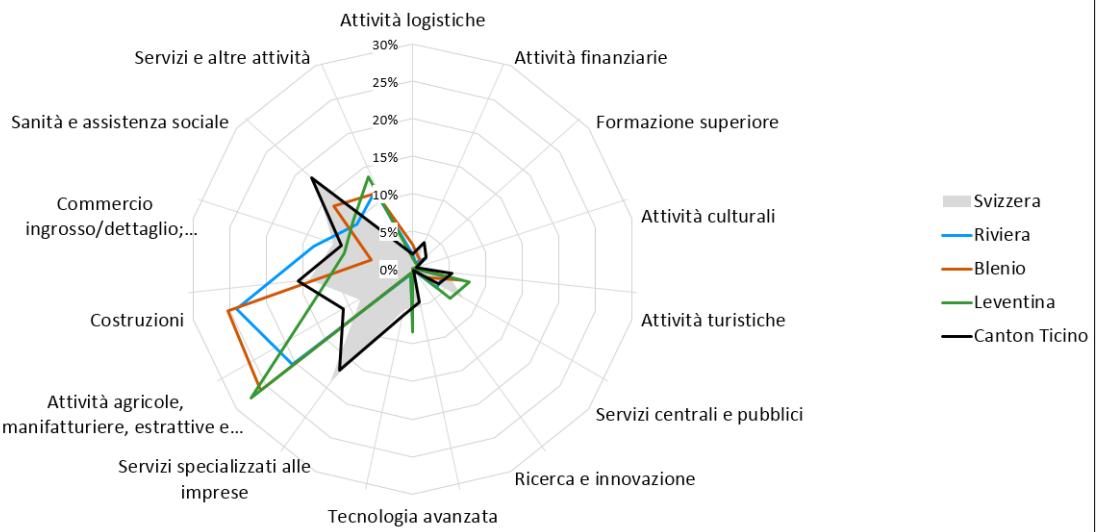
CANTON TICINO													
Prozentualer Anteil Beschäftigter in den Wirtschaftssektoren pro Region im Kanton Tessin 2013 Percentuale di addetti nei settori economici per regione del Canton Ticino nel 2013													
Settore economico	Mendrisiotto	Lugano	Valli di Lugano	Vedeggio e Basso Malcantone	Piano di Magadino/ Gamberogno	Bellinzona	Sponda destra Locarnese	Valli Locarnese	Riviera	Blenio	Leventina	Totale	Percentuale Canton Ticino
Attività logistiche	27.5%	19.1%	1.6%	13.4%	11.0%	13.6%	7.1%	1.9%	2.2%	1.3%	1.3%	100%	4.4%
Attività finanziarie	8.9%	68.5%	0.4%	5.7%	0.7%	9.6%	4.4%	0.5%	0.5%	0.4%	0.4%	100%	5.7%
Formazione superiore	11.9%	41.0%	1.4%	12.8%	3.3%	15.7%	9.8%	0.6%	2.2%	0.5%	0.8%	100%	8.4%
Attività culturali	10.9%	50.7%	3.6%	2.2%	2.1%	11.0%	10.3%	7.1%	0.8%	0.4%	0.8%	100%	5.3%
Attività turistiche	10.3%	36.9%	3.3%	5.8%	5.1%	9.2%	21.2%	2.6%	1.8%	1.0%	2.7%	100%	5.2%
Servizi centrali e pubblici	11.7%	30.4%	1.2%	6.5%	1.4%	33.8%	8.5%	1.2%	2.2%	0.4%	2.9%	100%	2.3%
Ricerca e innovazione	16.0%	17.9%	0.9%	13.0%	22.0%	26.0%	3.4%	0.5%	0.1%	0.0%	0.0%	100%	2.9%
Tecnologia avanzata	12.4%	35.9%	2.4%	12.5%	3.6%	13.9%	11.6%	0.6%	3.2%	0.5%	3.4%	100%	4.1%
Servizi specializzati alle imprese	20.2%	52.9%	0.2%	10.4%	1.1%	6.4%	8.0%	0.1%	0.3%	0.1%	0.2%	100%	5.3%
Attività agricole, manifatturiere, estrattive	36.2%	11.2%	3.3%	16.2%	6.0%	5.4%	12.7%	2.0%	2.7%	1.3%	3.1%	100%	4.1%
Costruzioni	14.5%	28.2%	2.2%	16.0%	6.1%	11.4%	9.8%	2.8%	5.0%	1.9%	2.1%	100%	6.0%
Commercio ingrosso/detttaglio; riparazion	23.1%	34.3%	1.0%	12.4%	7.1%	8.8%	9.4%	0.6%	1.9%	0.3%	1.1%	100%	5.1%
Sanità e assistenza sociale	15.6%	34.5%	3.0%	5.8%	2.3%	14.7%	16.7%	2.3%	2.1%	1.1%	1.9%	100%	4.1%
Servizi e altre attività	16.4%	41.8%	1.8%	10.5%	2.9%	13.4%	8.9%	1.0%	1.4%	0.5%	1.4%	100%	4.7%



### Percentuale di addetti per settore economico nella regione Bellinz.-Locarno nel 2013



### Percentuale di addetti per settore economico nella regione Riviera-Leventin. nel 2013



Veränderung der Anzahl Beschäftigten nach Wirtschaftssektor in den Regionen im Kanton Tessin, 2005-2013

CANTON TICINO												
Settore economico	Mendrisio	Lugano	Valli di Bassa	Piano di Malcantone	Piano di Gambarogno	Piano di Bellinzona	Sponda destra	Valli Locarnese	Riviera	Blenio	Leventina	Totale Canton Ticino
Attività logistiche	-132	N/A	-373	N/A	-1	-224	N/A	-54	-17	N/A	4	N/A
Attività finanziarie	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	-793
Formazione superiore	N/A	N/A	-67	N/A	-147	-244	-42	N/A	-109	-42	-6	N/A
Attività culturali	-237	-300	-1	117	-27	-17	148	-1	-11	20	-22	17
Attività turistiche	-4	485	-4	19	50	63	N/A	N/A	N/A	N/A	-123	-2457
Servizi centrali e pubblici	-44	50	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	706
Ricerca e innovazione	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	133
Tecnologia avanzata	N/A	N/A	1553	3	789	45	318	323	6	-8	3	4
Servizi specializzati alle imprese	1357	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	4453
Attività agricole, manifatturiere, estrattive e N/A	416	1004	-52	1278	346	346	-56	110	350	56	-417	N/A
Costruzioni	1996	623	-20	937	206	-8	-246	-30	-16	-41	-27	3382
Commercio ingrosso/detttaglio, riparazione	500	1029	-69	323	40	440	560	55	62	-4	75	3373
Sanità e assistenza sociale	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	3011
Servizi e altre attività	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
<b>Totale</b>	<b>6'410</b>	<b>9'706</b>	<b>220</b>	<b>5'002</b>	<b>679</b>	<b>2'626</b>	<b>1'102</b>	<b>-68</b>	<b>260</b>	<b>-54</b>	<b>-430</b>	<b>25'453</b>

CANTON TICINO												
Settore economico	Mendrisio	Lugano	Valli di Bassa	Piano di Malcantone	Piano di Gambarogno	Piano di Bellinzona	Sponda destra	Valli Locarnese	Riviera	Blenio	Leventina	Totale Canton Ticino
Attività logistiche	N/A	-17.7%	N/A	-7.3%	-4.4%	-36.2%	N/A	-7.5%	N/A	-0.8%	N/A	0.3%
Attività finanziarie	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	-10.3%
Formazione superiore	N/A	-19.7%	-8.0%	-18.0%	-21.2%	-33.7%	-4.6%	-36.4%	-30.7%	-20.3%	N/A	-32.7%
Attività culturali	-0.4%	28.7%	-1.1%	33.6%	-21.8%	-0.7%	32.1%	-12.0%	14.8%	-45.3%	8.9%	-20.8%
Attività turistiche	-35.4%	124.3%	-45.2%	41.4%	80.9%	93.1%	-6.3%	17.1%	-35.2%	0.0%	0.0%	35.9%
Servizi centrali e pubblici	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Ricerca e innovazione	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Tecnologia avanzata	N/A	146.1%	35.0%	13.0%	200.8%	55.4%	109.6%	55.9%	62.1%	-22.9%	45.7%	21.7%
Servizi specializzati alle imprese	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	65.0%
Attività agricole, manifatturiere, estrattive e N/A	17.7%	22.9%	-10.9%	71.8%	42.7%	18.8%	-2.9%	N/A	26.6%	58.5%	18.0%	N/A
Costruzioni	46.1%	7.1%	-6.5%	38.2%	11.9%	-0.3%	-8.7%	-15.3%	-3.0%	-33.3%	-8.2%	21.5%
Commercio ingrosso/detttaglio, riparazione	21.9%	20.1%	-11.4%	45.3%	11.0%	20.2%	23.2%	15.4%	19.9%	-1.8%	28.6%	14.0%
Sanità e assistenza sociale	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	20.3%
Servizi e altre attività	N/A	22.2%	19.3%	6.5%	32.5%	9.4%	14.8%	6.0%	-2.5%	7.1%	-3.6%	-11.6%
<b>Totale</b>	<b>25'453</b>	<b>-11.6%</b>	<b>16.6%</b>	<b>N/A</b>	<b>N/A</b>	<b>N/A</b>	<b>N/A</b>	<b>N/A</b>	<b>N/A</b>	<b>N/A</b>	<b>N/A</b>	<b>N/A</b>

### Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren und Regionen des Kantons Uri 2013

KANTON URI						
Anzahl Beschäftigte in den verschiedenen Regionen des Kantons Uri im 2013 Numero di addetti nelle regioni del Canton Uri nel 2013						
Wirtschaftssektor	Äussere Seegemeinden	Unteres Reusstal	Oberes Reusstal	Seitentäler	Urserntal	Angestellte (FTE) Kanton Uri
Verkehr und Lagerei	4	314	40	7	15	379
Erbringung von Finanz- und Versicherung	1	177	2	1	8	189
Erziehung und Unterricht		159	6	7	6	178
Kunst und Unterhaltung	1	43	2		4	51
touristische Aktivitäten	82	490	62	22	355	1'012
zentrale und öffentliche Dienstleistungen	8	558	32	4	147	749
Forschung und Entwicklung		1				1
High-Tech-Dienstleistungen und -Güter	10	556	2		19	586
spezialisierte Dienstleistungen für Unternehmen	1	407		2	3	413
Landwirtschaft, Bergbau, Herstellung von	147	3'331	165	168	99	3'909
Baugewerbe/Bau	48	1'487	75	31	43	1'685
Gross- und Detailhandel, ...	24	1'046	15	8	43	1'137
Gesundheits- und Sozialwesen	3	1'375	30		38	1'446
Weitere Dienstleistungen und Aktivitäten	47	1'573	40	39	212	1'912
Total	375	11'517	472	290	991	13'646
Prozent	3%	84%	3%	2%	7%	100%

KANTON URI						
Prozentualer Anteil Beschäftigter in den Wirtschaftssektoren im Kanton Uri im 2013 Percentuale di addetti per settore economico nelle regioni del Canton Uri nel 2013						
Wirtschaftssektor	Äussere Seegemeinden	Unteres Reusstal	Oberes Reusstal	Seitentäler	Urserntal	Kanton Uri Schweiz
Verkehr und Lagerei	1.0%	2.7%	8.5%	2.3%	1.5%	2.8% 2.1%
Erbringung von Finanz- und Versicherung	0.4%	1.5%	0.5%	0.3%	0.8%	1.4% 3.1%
Erziehung und Unterricht	0.0%	1.4%	1.3%	2.5%	0.6%	1.3% 1.3%
Kunst und Unterhaltung	0.3%	0.4%	0.5%	0.0%	0.4%	0.4% 0.5%
touristische Aktivitäten	21.9%	4.3%	13.2%	7.6%	35.8%	7.4% 4.6%
zentrale und öffentliche Dienstleistungen	2.0%	4.8%	6.7%	1.4%	14.9%	5.5% 8.0%
Forschung und Entwicklung	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0% 0.4%
High-Tech-Dienstleistungen und -Güter	2.6%	4.8%	0.3%	0.0%	1.9%	4.3% 5.1%
spezialisierte Dienstleistungen für Unternehmen	0.3%	3.5%	0.1%	0.7%	0.3%	3.0% 5.5%
Landwirtschaft, Bergbau, Herstellung von	39.0%	28.9%	34.9%	57.8%	10.0%	28.6% 18.7%
Baugewerbe/Bau	12.8%	12.9%	15.9%	10.7%	4.4%	12.3% 8.1%
Gross- und Detailhandel, ...	6.5%	9.1%	3.3%	2.9%	4.4%	8.3% 13.9%
Gesundheits- und Sozialwesen	0.8%	11.9%	6.4%	0.2%	3.8%	10.6% 11.2%
Weitere Dienstleistungen und Aktivitäten	12.4%	13.7%	8.6%	13.5%	21.4%	14.0% 17.6%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100% 100%

KANTON URI

Prozentualer Anteil Beschäftigter in den Wirtschaftssektoren pro Region im Kanton Uri 2013  
Percentuale di addetti nei settori economici per regione del Canton Uri nel 2013

Wirtschaftssektor	Äussere Seegemein- den						Unteres Reusstal	Oberes Reusstal	Seitentäler	Urserntal	Total	Prozent Kanton Uri
	Reusstal	Seegemeinde	Oberes Reusstal	Seitentäler	Urserntal	Total						
Verkehr und Lagerei	0.9%	82.9%	10.5%	1.8%	3.8%	100%	0.5%					
Erbringung von Finanz- und Versicherung	0.8%	93.3%	1.1%	0.4%	4.4%	100%	0.2%					
Erziehung und Unterricht	0.0%	89.3%	3.4%	4.1%	3.2%	100%	0.4%					
Kunst und Unterhaltung	1.9%	85.6%	4.6%	0.0%	7.9%	100%	0.3%					
touristische Aktivitäten	8.1%	48.4%	6.2%	2.2%	35.1%	100%	0.6%					
zentrale und öffentliche Dienstleistungen	1.0%	74.5%	4.2%	0.6%	19.7%	100%	0.2%					
Forschung und Entwicklung	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%					
High-Tech-Dienstleistungen und -Güter	1.7%	94.9%	0.3%	0.0%	3.2%	100%	0.3%					
spezialisierte Dienstleistungen für Unterne	0.2%	98.6%	0.1%	0.5%	0.6%	100%	0.2%					
Landwirtschaft, Bergbau, Herstellung von	3.7%	85.2%	4.2%	4.3%	2.5%	100%	0.5%					
Baugewerbe/Bau	2.8%	88.2%	4.5%	1.8%	2.6%	100%	0.5%					
Gross- und Detailhandel, ...	2.1%	92.0%	1.4%	0.7%	3.8%	100%	0.2%					
Gesundheits- und Sozialwesen	0.2%	95.0%	2.1%	0.0%	2.6%	100%	0.3%					
Weitere Dienstleistungen und Aktivitäten	2.4%	82.3%	2.1%	2.1%	11.1%	100%	0.3%					

Veränderung der Anzahl Beschäftigten nach Wirtschaftssektor in den Regionen des Kantons Uri, 2005-2013

**KANTON URI**

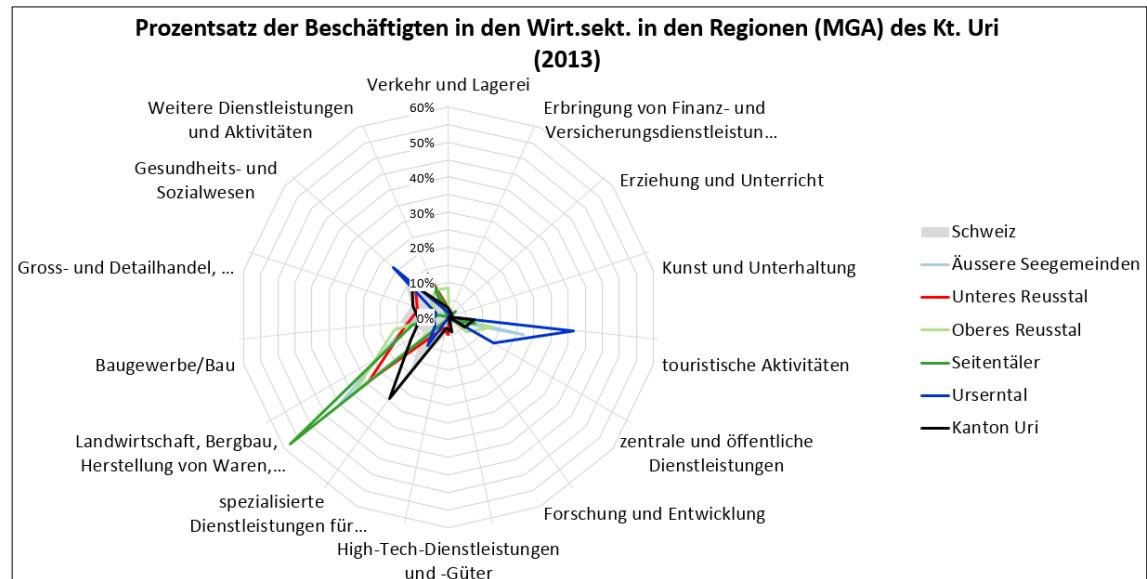
Absolute Veränderung der Anzahl Beschäftigten in den Wirtschaftssektoren im Kanton Uri 2005-2013  
Variazione assoluta del numero di addetti per settore economico nelle regioni del Canton Uri 2005-2013

Wirtschaftssektor	Äussere					Total Kanton Uri	
	Seegemeinden	Unteres Reusstal	Oberes Reusstal	Seitentäler	Urserntal		
Verkehr und Lagerei	NA	NA	NA	NA	NA	NA	
Erbringung von Finanz- und Versicherungsleistungen	-2	-7	-1	-1	2	-10	
Erziehung und Unterricht	NA	NA	NA	NA	NA	NA	
Kunst und Unterhaltung	NA	NA	NA	NA	NA	NA	
touristische Aktivitäten	-83	-190	-11	-26	125	-185	
zentrale und öffentliche Dienstleistungen	-2	82	-73	-3	109	112	
Forschung und Entwicklung		1				1	
High-Tech-Dienstleistungen und -Güter	NA	NA	NA	NA	NA	NA	
spezialisierte Dienstleistungen für Internet		247		2	3	252	
Landwirtschaft, Bergbau, Herstellung von V	NA	NA	NA	NA	NA	NA	
Baugewerbe/Bau	8	-167	2	-5	-4	-165	
Gross- und Detailhandel, ...	-8	-145	-29	-5	-19	-206	
Gesundheits- und Sozialwesen	-2	74	3		19	94	
Weitere Dienstleistungen und Aktivitäten	NA	NA	NA	NA	NA	NA	
Total		-114	390	-115	-68	279	372

**KANTON URI**

Prozentuale Veränderung der Anzahl Beschäftigten in den Wirtschaftssektoren im Kanton Uri 2005-2013  
Variazione percentuale del numero di addetti per settore economico nelle regioni del Canton Uri 2005-2013

Wirtschaftssektor	Äussere					Total Kanton Uri	
	Seegemeinden	Unteres Reusstal	Oberes Reusstal	Seitentäler	Urserntal		
Verkehr und Lagerei	NA	NA	NA	NA	NA	NA	
Erbringung von Finanz- und Versicherungsleistungen	-57.8%	-3.9%	-36.7%	-55.6%	30.5%	-4.8%	
Erziehung und Unterricht	NA	NA	NA	NA	NA	NA	
Kunst und Unterhaltung	NA	NA	NA	NA	NA	NA	
touristische Aktivitäten	-50.1%	-28.0%	-15.5%	-53.6%	54.5%	-15.4%	
zentrale und öffentliche Dienstleistungen	-20.1%	17.2%	-69.9%	-41.8%	280.1%	17.6%	
Forschung und Entwicklung	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
High-Tech-Dienstleistungen und -Güter	NA	NA	NA	NA	NA	NA	
spezialisierte Dienstleistungen für Internet	30.0%	155.1%	47.1%	0.0%	0.0%	157.2%	
Landwirtschaft, Bergbau, Herstellung von V	NA	NA	NA	NA	NA	NA	
Baugewerbe/Bau	20.2%	-10.1%	2.8%	-13.1%	-9.0%	-8.9%	
Gross- und Detailhandel, ...	-25.2%	-12.2%	-65.4%	-36.6%	-30.9%	-15.4%	
Gesundheits- und Sozialwesen	-39.9%	5.7%	10.6%	0.0%	97.8%	7.0%	
Weitere Dienstleistungen und Aktivitäten	NA	NA	NA	NA	NA	NA	
Total		-23.3%	3.5%	-19.6%	-19.0%	39.1%	2.8%



Quelle: BFS, STATENT

**Anlage 3: Änderung der Verteilung der regionalen Einnahmen durch die direkte  
Bundessteuer natürlicher Personen**

Abb. 1: Entwicklung der Einnahmen durch die direkte Bundessteuer natürlicher Personen in den Kantonen Tessin und Uri (indexiert auf Stand 2003)

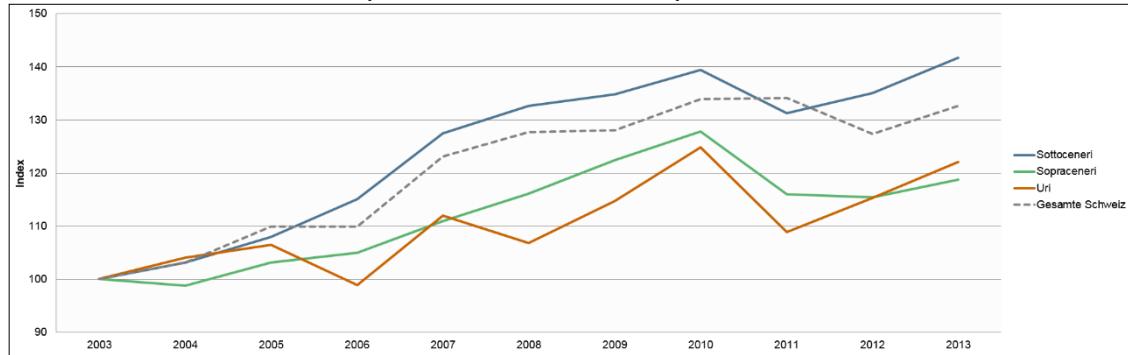
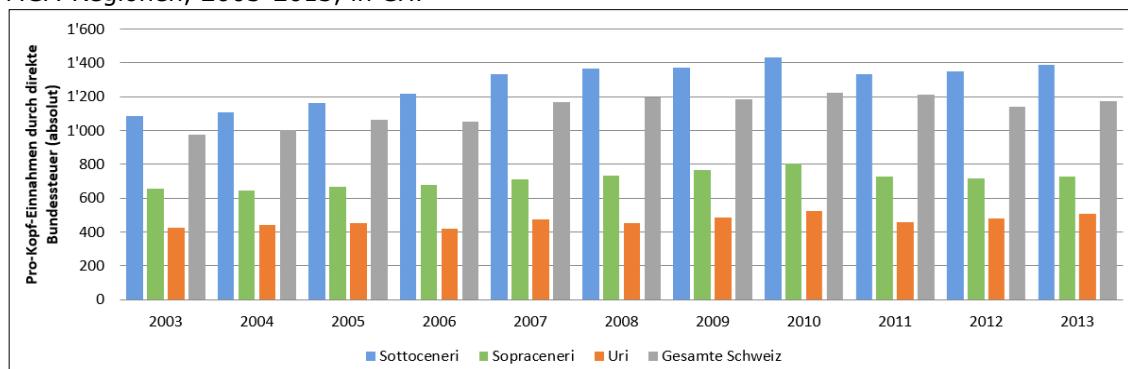


Abb. 2: Einnahmen durch die direkte Bundessteuer von natürlichen Personen in den MGA-Regionen (in Mio. Fr.) – Gebietsstand 01.01.2017

Nr.	Kanton	Region MGA	Jahr	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1	TI	Mendrisiotto	45.4	46.9	49.7	49.6	54.5	54.5	56.9	54.6	50.9	51.7	52.6	
2	TI	Lugano	117.7	120.9	125.3	139.8	156.0	165.5	148.5	176.8	166.3	172.4	183.3	
3	TI	Valli di Lugano	13.5	14.2	14.7	15.0	16.4	16.8	16.9	17.1	16.3	16.7	17.6	
4	TI	Vedeggio e Basso Melcantone	19.0	19.8	21.5	20.7	22.6	22.7	41.4	24.2	23.2	23.2	23.7	
5	TI	Piano di Magadino/Gamberogno	10.5	10.7	10.7	11.6	12.3	12.1	13.0	13.6	13.8	12.4	13.3	
6	TI	Bellinzona	24.1	25.2	26.0	25.6	26.6	27.1	28.8	29.3	27.2	26.9	27.5	
7	TI	Sopraceneri distretto locarnese	38.6	38.8	39.1	40.3	42.7	47.2	49.7	49.2	45.2	46.7	47.4	
8	TI	Valli Locarnese	5.3	5.1	5.1	5.6	5.8	5.6	6.4	6.6	5.8	6.0	6.5	
9	TI	Riviera	5.2	5.0	5.1	5.0	5.5	5.6	5.8	7.1	5.5	5.2	5.5	
10	TI	Blenio	2.0	1.9	2.1	1.9	2.1	2.0	2.2	3.1	2.0	2.0	2.1	
11	TI	Leventina	4.5	4.5	4.9	4.6	5.1	5.0	5.4	5.8	5.1	4.9	4.8	
12	UR	Aussere Seegemeinden	0.6	0.7	0.7	0.6	0.7	0.6	0.7	0.8	0.7	0.7	0.9	
13	UR	Unteres Reusstal	12.8	13.5	13.9	12.8	14.6	13.6	14.9	15.3	14.2	15.0	15.5	
14	UR	Oberes Reusstal	0.4	0.5	0.4	0.4	0.5	0.4	0.4	0.6	0.3	0.3	0.4	
15	UR	Seelisberg	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	
16	UR	Urserental	0.8	0.7	0.7	0.8	1.1	0.9	1.1	0.8	0.9	0.9	1.1	
		Total	301	306	320	335	366	380	391	407	378	385	403	
-	TI	Sottoceneri	195.6	201.8	211.2	225.2	249.4	259.5	263.7	272.8	256.8	264.1	277.3	
-	TI	Sopraceneri	90.2	89.1	93.1	94.6	100.1	104.7	110.4	115.3	104.7	104.1	107.1	
-	UR	Uri	14.9	15.5	15.9	14.7	16.7	15.9	17.1	18.6	16.2	17.2	18.2	
-	CH	Gesamte Schweiz	7'203.3	7'430.6	7'921.7	7'918.1	8'870.8	9'197.8	9'222.7	9'646.5	9'662.8	9'175.4	9'556.8	
Anteil		Sottoceneri am CH-Total	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Anteil		Sopraceneri am CH-Total	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	

Abb. 3 Pro-Kopf-Einnahmen durch die direkte Bundessteuer von natürlichen Personen in den MGA-Regionen, 2003-2013, in CHF



Quelle: Eidgenössische Steuerverwaltung ESTV des Eidgenössischen Finanzdepartements EFD.  
Alle Daten wurden vom ARE auf Gebietsstand 01.01.17 aggregiert.

**Anlage 4: Wohnbevölkerung nach Altersklassen in den Regionen der Kantone Uri und Tessin (2000, 2010 und 2015)**

**Wohnbevölkerung nach Altersklassen in den Regionen des Kantons Uri in den Jahren 2000, 2010 und 2015**  
**Jahr 2000**

	<b>Äussere Seegemeinden</b>		<b>Unteres Reusstal</b>		<b>Oberes Reusstal</b>		<b>Seitentäler</b>		<b>Urserntal</b>		<b>Kanton</b>	
<b>Alter</b>	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%
<b>0-19</b>	495	28.96%	6'945	24.72%	333	20.72%	598	34.63%	337	20.62%	8'708	25.04%
<b>20-64</b>	936	54.77%	16'644	59.23%	899	55.94%	927	53.68%	967	59.18%	20'373	58.58%
<b>65-79</b>	212	12.40%	3'260	11.60%	267	16.61%	156	9.03%	250	15.30%	4'145	11.92%
<b>80+</b>	66	3.86%	1'251	4.45%	108	6.72%	46	2.66%	80	4.90%	1'551	4.46%
<b>Region Total</b>	1'709	100.00%	28'100	100.00%	1'607	100.00%	1'727	100.00%	1'634	100.00%	34'777	100.00%

**Jahr 2010**

	<b>Äussere Seegemeinden</b>		<b>Unteres Reusstal</b>		<b>Oberes Reusstal</b>		<b>Seitentäler</b>		<b>Urserntal</b>		<b>Kanton</b>	
<b>Alter</b>	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%
<b>0-19</b>	397	22.52%	6'275	21.62%	279	19.44%	457	28.92%	278	17.11%	7'686	21.70%
<b>20-64</b>	1'056	59.90%	17'539	60.44%	808	56.31%	930	58.86%	989	60.86%	21'322	60.19%
<b>65-79</b>	209	11.85%	3'644	12.56%	227	15.82%	157	9.94%	251	15.45%	4'488	12.67%
<b>80+</b>	101	5.73%	1'561	5.38%	121	8.43%	36	2.28%	107	6.58%	1'926	5.44%
<b>Region Total</b>	1'763	100.00%	29'019	100.00%	1'435	100.00%	1'580	100.00%	1'625	100.00%	35'422	100.00%

**Jahr 2015**

	<b>Äussere Seegemeinden</b>		<b>Unteres Reusstal</b>		<b>Oberes Reusstal</b>		<b>Seitentäler</b>		<b>Urserntal</b>		<b>Kanton</b>	
<b>Alter</b>	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%
<b>0-19</b>	343	19.76%	6'171	20.90%	253	17.53%	379	24.58%	239	13.82%	7'385	20.53%
<b>20-64</b>	1'056	60.83%	17'639	59.75%	841	58.28%	924	59.92%	1'116	64.51%	21'576	59.98%
<b>65-79</b>	246	14.17%	4'068	13.78%	231	16.01%	191	12.39%	277	16.01%	5'013	13.94%
<b>80+</b>	91	5.24%	1'644	5.57%	118	8.18%	48	3.11%	98	5.66%	1'999	5.56%
<b>Region Total</b>	1'736	100.00%	29'522	100.00%	1'443	100.00%	1'542	100.00%	1'730	100.00%	35'973	100.00%

Quelle: ESPOP (2000-2010), STATPOP (2015).

**Wohnbevölkerung nach Altersklassen in den Regionen des Kantons Tessin in den Jahren 2000, 2010 und 2015**  
**Jahr 2000**

	Mendrisiotto		Lugano		Valli di Lugano		Vedeggio e Basso Malcantone		Piano di Magadino/ Gambarogno		Bellinzona	
Alter	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%
<b>0-19</b>	9'778	19.14%	16'618	19.25%	3'419	21.53%	4'854	21.05%	3'932	21.19%	7'556	20.05%
<b>20-64</b>	32'113	62.85%	54'606	63.26%	9'830	61.91%	14'869	64.48%	11'700	63.05%	23'748	63.00%
<b>65-79</b>	6'853	13.41%	11'082	12.84%	1'898	11.95%	2'476	10.74%	2'205	11.88%	4'633	12.29%
<b>80+</b>	2'351	4.60%	4'018	4.65%	731	4.60%	861	3.73%	720	3.88%	1'758	4.66%
<b>Region Total</b>	51'095	100.00%	86'324	100.00%	15'878	100.00%	23'060	100.00%	18'557	100.00%	37'695	100.00%
	<b>Sponda Destra Locarnese</b>		<b>Valli Locarnese</b>		<b>Riviera</b>		<b>Blenio</b>		<b>Leventina</b>		<b>Kanton</b>	
Alter	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%
<b>0-19</b>	6'989	18.19%	2'316	20.98%	2'817	22.14%	1'066	19.61%	1'922	19.25%	61'267	19.75%
<b>20-64</b>	23'575	61.36%	6'612	59.89%	8'061	63.35%	3'088	56.80%	6'045	60.55%	194'247	62.62%
<b>65-79</b>	5'631	14.66%	1'468	13.30%	1'346	10.58%	864	15.89%	1'369	13.71%	39'825	12.84%
<b>80+</b>	2'226	5.79%	644	5.83%	501	3.94%	419	7.71%	647	6.48%	14'876	4.80%
<b>Region Total</b>	38'421	100.00%	11'040	100.00%	12'725	100.00%	5'437	100.00%	9'983	100.00%	310'215	100.00%

**Jahr 2010**

	Mendrisiotto		Lugano		Valli di Lugano		Vedeggio e Basso Malcantone		Piano di Magadino/ Gambarogno		Bellinzona	
Alter	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%
<b>0-19</b>	10'038	18.74%	17'198	18.40%	3'851	21.57%	5'204	20.10%	4'380	20.61%	8'020	19.50%
<b>20-64</b>	32'190	60.10%	57'432	61.46%	10'666	59.74%	16'005	61.81%	12'982	61.09%	25'340	61.62%
<b>65-79</b>	8'137	15.19%	13'507	14.45%	2'491	13.95%	3'521	13.60%	2'931	13.79%	5'569	13.54%
<b>80+</b>	3'195	5.97%	5'312	5.68%	847	4.74%	1'163	4.49%	959	4.51%	2'195	
<b>Region Total</b>	53'560	100.00%	93'449	100.00%	17'855	100.00%	25'993	100.00%	21'252	100.00%	41'124	100.00%
	<b>Sponda Destra Locarnese</b>		<b>Valli Locarnese</b>		<b>Riviera</b>		<b>Blenio</b>		<b>Leventina</b>		<b>Kanton</b>	
Alter	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%
<b>0-19</b>	6'730	16.61%	2'068	18.66%	2'970	21.39%	1'058	19.13%	1'536	16.00%	63'053	18.89%
<b>20-64</b>	23'736	58.57%	6'629	59.83%	8'425	60.67%	3'093	55.93%	5'978	62.27%	202'476	60.67%
<b>65-79</b>	7'199	17.76%	1'665	15.03%	1'874	13.50%	954	17.25%	1'406	14.65%	49'254	14.76%
<b>80+</b>	2'859	7.06%	718	6.48%	617	4.44%	425	7.69%	680	7.08%	18'970	5.68%
<b>Region Total</b>	40'524	100.00%	11'080	100.00%	13'886	100.00%	5'530	100.00%	9'600	100.00%	333'753	100.00%

**Jahr 2015**

	Mendrisiotto		Lugano		Valli di Lugano		Vedeggio e Basso Malcantone		Piano di Magadino/ Gambarogno		Bellinzona	
Alter	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%
<b>0-19</b>	10'111	17.91%	18'000	18.10%	3'919	20.73%	5'502	19.47%	4'599	20.19%	8'387	19.25%
<b>20-64</b>	33'639	59.59%	60'269	60.59%	11'142	58.93%	17'143	60.66%	13'748	60.36%	26'504	60.85%
<b>65-79</b>	8'948	15.85%	14'912	14.99%	2'825	14.94%	4'145	14.67%	3'294	14.46%	6'186	14.20%
<b>80+</b>	3'753	6.65%	6'292	6.33%	1'020	5.40%	1'470	5.20%	1'136	4.99%	2'481	5.70%
<b>Region Total</b>	56'451	100.00%	99'473	100.00%	18'906	100.00%	28'260	100.00%	22'777	100.00%	43'558	100.00%
	<b>Sponda Destra Locarnese</b>		<b>Valli Locarnese</b>		<b>Riviera</b>		<b>Blenio</b>		<b>Leventina</b>		<b>Kanton</b>	
Alter	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%
<b>0-19</b>	6'653	16.02%	2'056	18.10%	3'090	21.21%	1'050	18.38%	1'556	16.65%	64'923	18.45%
<b>20-64</b>	23'863	57.44%	6'598	58.10%	8'639	59.31%	3'197	55.95%	5'550	59.40%	210'292	59.75%
<b>65-79</b>	7'777	18.72%	1'976	17.40%	2'062	14.16%	971	16.99%	1'543	16.52%	54'639	15.52%
<b>80+</b>	3'249	7.82%	726	6.39%	775	5.32%	496	8.68%	694	7.43%	22'092	6.28%
<b>Region Total</b>	41'542	100.00%	11'356	100.00%	14'566	100.00%	5'714	100.00%	9'343	100.00%	351'946	100.00%

Quelle: ESPOP (2000-2010), STATPOP (2015).

**Anlage 5: Indikator zur Entwicklung nach innen (Detail)**

## Jahr 2011

Bericht zur Dichte zwischen inneren und äusseren Perimetern im Umfeld der Bahnhöfe/Haltestellen (1'000 / 2'000 m von den Bahnhöfen sowie 500 /1'000 m von den Haltestellen)

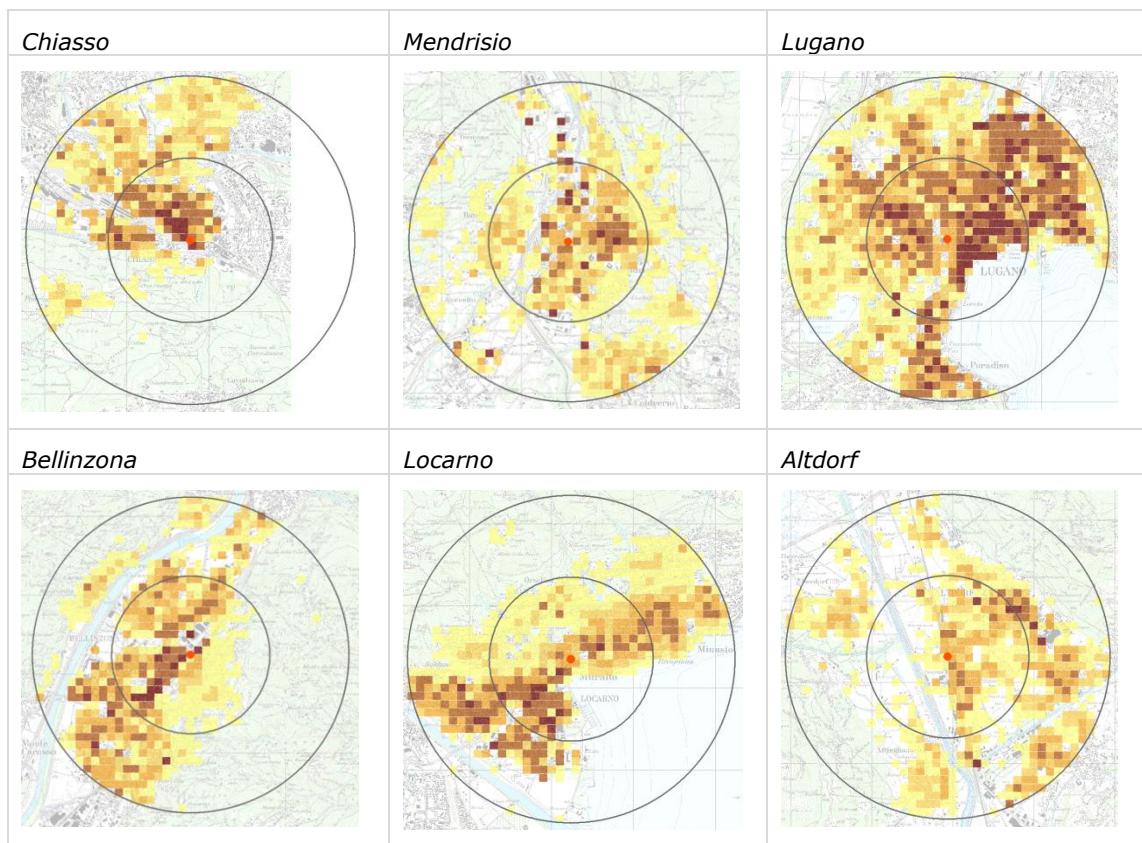
Stazioni	Nel perimetro 1000 m dalla stazione (A)						Nel perimetro 2000 m dalla stazione (B)						Indicatore di densità
	Superficie (ha)	Abitanti	Adetti eq.	UI	UI/ha	Superficie (ha)	Abitanti	Adetti eq.	UI	UI/ha			
Chiasso	124,0	6'814	6'582	13'396	108	363,0	12'733	8'687	21'420	59	1.83		
Mendrisio	240,0	6'827	6'985	15'812	66	582,0	11'526	12'729	24'355	42	1.57		
Lugano	253,0	16'779	27'144	43'923	174	867,0	51'514	47'144	92'658	108	1.61		
Bellinzona	232,0	7'868	7'763	15'631	67	528,0	18'311	13'311	31'622	60	1.12		
Locarno (Locarno, Minusio, Muralto e Orselina)	231,0	8'921	7'560	16'481	71	542,0	22'961	11'409	34'370	63	1.13		
Altdorf (UR)	185,0	5'322	2'896	9'218	44	561,0	15'528	7'432	22'960	41	1.09		

Fermate	Nel perimetro 500 m dalla fermata (A)						Nel perimetro 1000 m dalla fermata (B)						Indicatore di densità
	Superficie (ha)	Abitanti	Adetti eq.	UI	UI/ha	Superficie (ha)	Abitanti	Adetti eq.	UI	UI/ha			
Balerna	75,0	2'410	1'108	3'518	47	192,0	4'275	3'466	7'741	40	1.16		
San Martino (Mendrisio)	51,0	841	2'740	3'581	70	168,0	3'657	7'721	11'378	68	1.04		
Cappago (Mendrisio-Cappago e Riva San Vitale)	36,0	828	180	1'008	28	107,0	2'560	589	3'149	29	0.95		
Maroggia-Melano (Maroggia e Melano)	38,0	566	251	817	22	100,0	1'190	364	1'554	16	1.38		
Melide	24,0	1'153	543	1'996	71	60,0	1'795	657	2'452	41	1.73		
Paradiso	57,0	3'726	2'020	5'746	101	154,0	7'766	3'056	10'822	70	1.43		
Lamone-Cadempino (Cadempino e Lamone)	50,0	1'667	552	2'219	44	190,0	4'298	3'685	7'983	42	1.06		
Torricele-Taverne (Bedano e Torricele-Taverne)	27,0	283	440	723	27	134,0	2'582	2'401	4'983	37	0.72		
Mezzocco-Vira	25,0	33	1'215	1'248	50	72,0	1'634	1'923	2'557	36	1.41		
Rivera-Bironico (Monteceneri)	31,0	500	473	973	31	91,0	1'547	1'443	2'990	33	0.96		
Giubiasco	61,0	2'169	833	3'002	49	214,0	7'633	2'782	10'415	49	1.01		
Arbedo-Castione	40,0	1'177	260	1'437	36	100,0	2'458	833	3'291	33	1.09		
Biasca	32,0	1'333	327	1'660	52	108,0	3'365	1'408	4'773	44	1.17		
Faido	42,0	532	346	878	21	84,0	1'618	643	2'261	27	0.78		
Arrolo	28,0	767	695	1'462	52	50,0	1'208	764	1'972	39	1.32		
Flüelen	27,0	677	266	943	35	69,0	1'355	634	1'989	29	1.21		
Erstfeld	52,0	1'776	711	2'487	48	112,0	3'379	863	4'242	38	1.26		
Göschenen	20,0	360	155	515	26	21,0	3'370	165	535	25	1.01		
Andermatt	35,0	855	602	1'457	42	57,0	1'265	746	2'011	35	1.18		

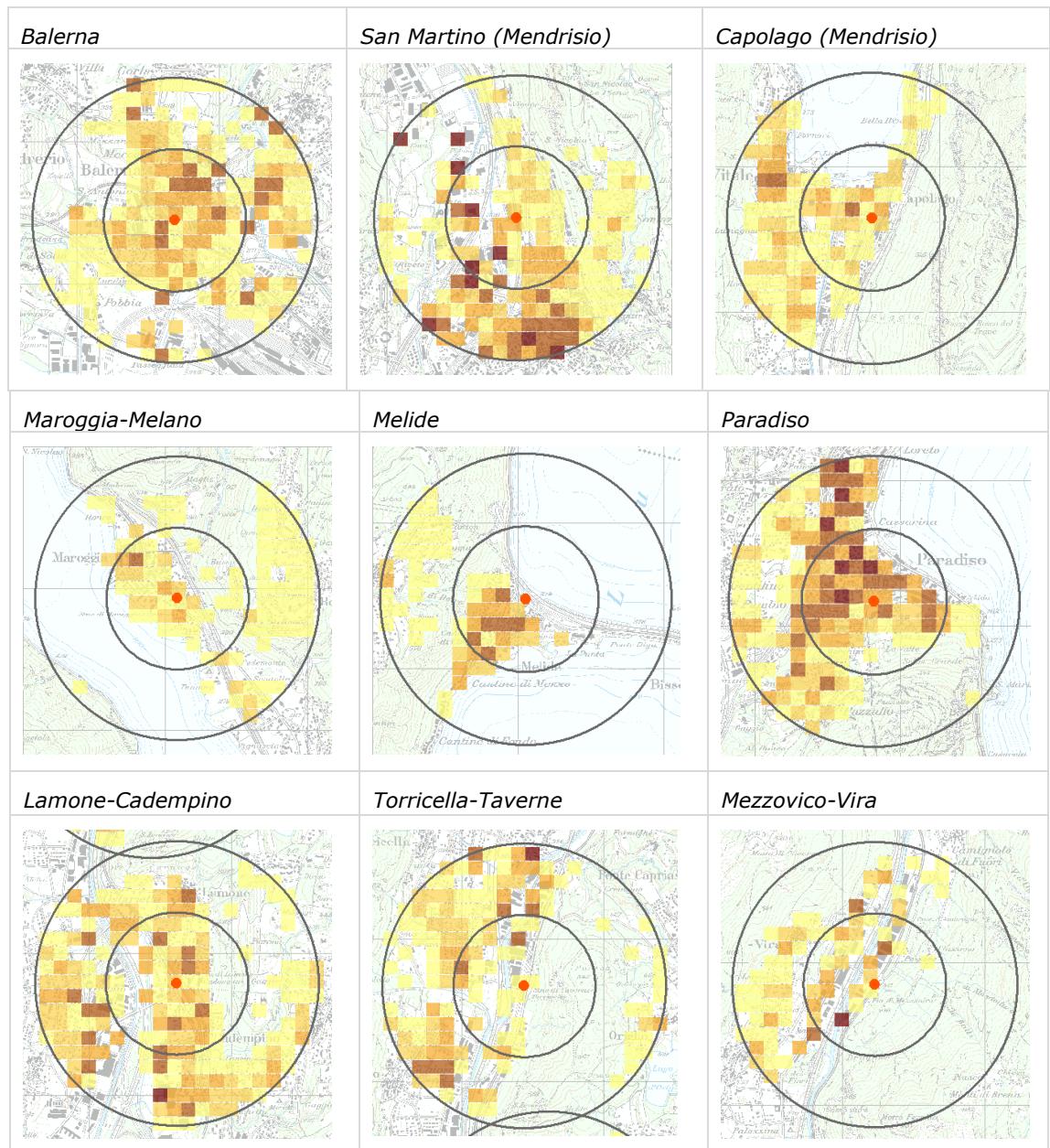
Quelle: BFS, STATPOP 2011 / STATENT 2011; Aufbereitung: urbass fgm

Dichte der Siedlungseinheiten (Einwohner + Beschäftigte in Vollzeitäquivalenten) in den Perimetern 1'000-2'000 m von den Bahnhöfen, 2011



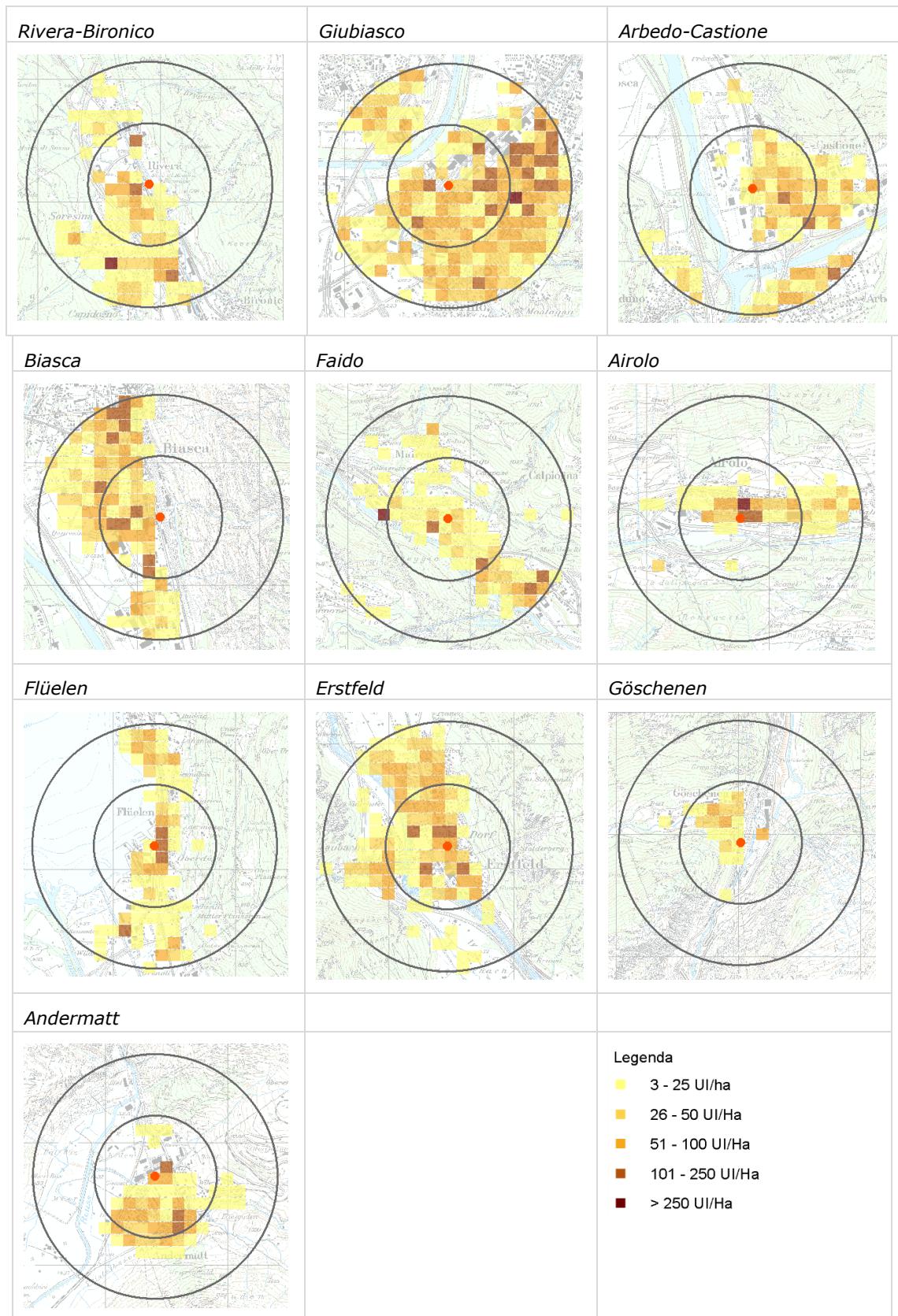
Legende zu S. 171

Dichte der Siedlungseinheiten (Einwohner + Beschäftigte in Vollzeitäquivalenten) in den Perimetern 500 - 1'000 m von den Bahnhaltestellen, 2011



Forts. folgende Seite

Legende zu S. 171



## Jahr 2014

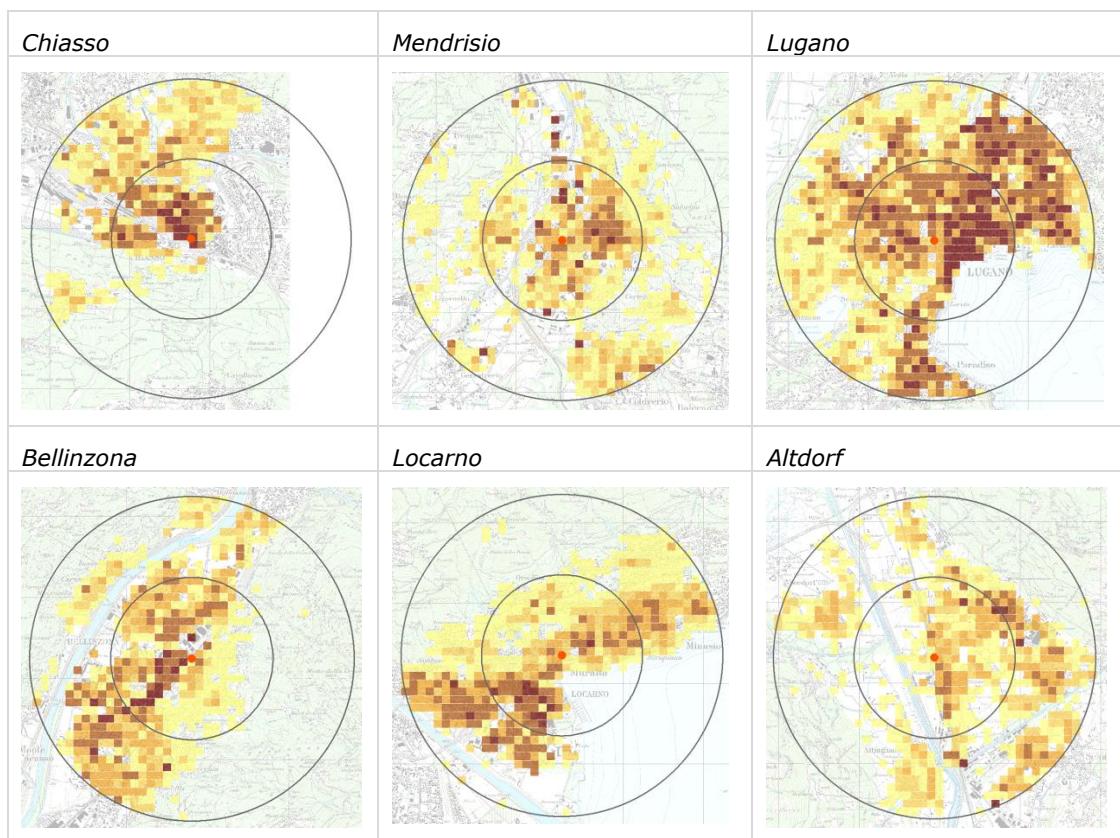
Verhältnis der Dichte zwischen inneren und äusseren Perimetern im Umfeld der Bahnhöfe/Haltestellen (1'000 / 2'000 m von den Bahnhöfen sowie 500 / 1'000 m von den Haltestellen)

Stazioni	Nel perimetro 1000 m dalla stazione (A)						Nel perimetro 2000 m dalla stazione (B)						Indicatore di densità
	Superficie (ha)	Abitanti	Adetti eq.	UI	UI/ha	Superficie (ha)	Abitanti	Adetti eq.	UI	UI/ha			
Chiasso	123,0	7'259	7'578	14'937	121	361,0	13'577	9'926	23'503	65	1.87		
Mendrisio	236,0	7'150	9'588	16'738	71	569,0	12'107	13'424	25'531	45	1.58		
Lugano	254,0	17'745	28'476	46'221	182	865,0	53'842	44'031	97'873	113	1.61		
Bellinzona	230,0	8'269	7'740	16'009	70	528,0	18'936	13'587	32'523	62	1.13		
Locarno (Locarno, Minusio, Muralt e Orselina)	232,0	9'128	8'089	17'217	74	539,0	23'395	11'928	35'323	66	1.13		
Altdorf (UR)	184,0	5'402	2'535	7'937	43	558,0	15'872	7'275	23'147	41	1.04		

Fermate	Nel perimetro 500 m dalla fermata (A)						Nel perimetro 1000 m dalla fermata (B)						Indicatore di densità
	Superficie (ha)	Abitanti	Adetti eq.	UI	UI/ha	Superficie (ha)	Abitanti	Adetti eq.	UI	UI/ha			
Balerna	74,0	2'440	1'325	3'765	51	189,0	4'340	3'899	8'239	44	1.17		
San Martino (Mendrisio)	51,0	889	3'047	3'936	77	165,0	3'846	7'886	11'732	71	1.09		
Capolago (Mendrisio-Capolago e Riva San Vitale)	36,0	830	192	1'022	28	107,0	2'649	632	3'281	31	0.93		
Maroggia-Melano (Maroggia e Melano)	38,0	651	279	930	24	102,0	1'338	403	1'741	17	1.43		
Melide	24,0	1'234	491	1'725	72	61,0	1'900	600	2'500	41	1.75		
Paradiso	52,0	4'155	2'548	6'703	129	149,0	8'321	3'618	11'939	80	1.61		
Lamone-Cadempino (Cadempino e Lamone)	49,0	1'771	625	2'396	49	191,0	4'486	3'927	8'413	44	1.11		
Torricella-Taverne (Bedano e Torricella-Taverne)	28,0	308	578	886	32	133,0	2'610	2'576	5'186	39	0.81		
Mezzovico-Vira	25,0	32	1'381	1'413	57	70,0	670	2'210	2'880	41	1.37		
Rivera-Bironico (Monteceneri)	33,0	575	624	1'399	42	93,0	1'692	2'253	3'945	42	1.00		
Giubiasco	61,0	2'243	967	3'210	53	216,0	7'854	3'013	10'867	50	1.05		
Arbedo-Castione	41,0	1'258	261	1'519	37	100,0	2'737	877	3'614	36	1.03		
Bascia	32,0	1'392	323	1'715	54	108,0	3'516	1'570	5'086	47	1.14		
Faido	40,0	590	275	865	22	82,0	1'275	681	2'056	25	0.86		
Airolo	27,0	737	778	1'515	56	53,0	1'207	843	2'050	39	1.45		
Flüelen	27,0	691	312	1'003	37	68,0	1'337	697	2'034	30	1.24		
Erschwil	52,0	1'844	621	2'465	47	112,0	3'430	790	4'220	38	1.26		
Göschenen	17,0	382	139	521	31	18,0	3'592	147	539	30	1.02		
Andermatt	37,0	918	728	1'646	44	58,0	1'388	864	2'252	39	1.15		

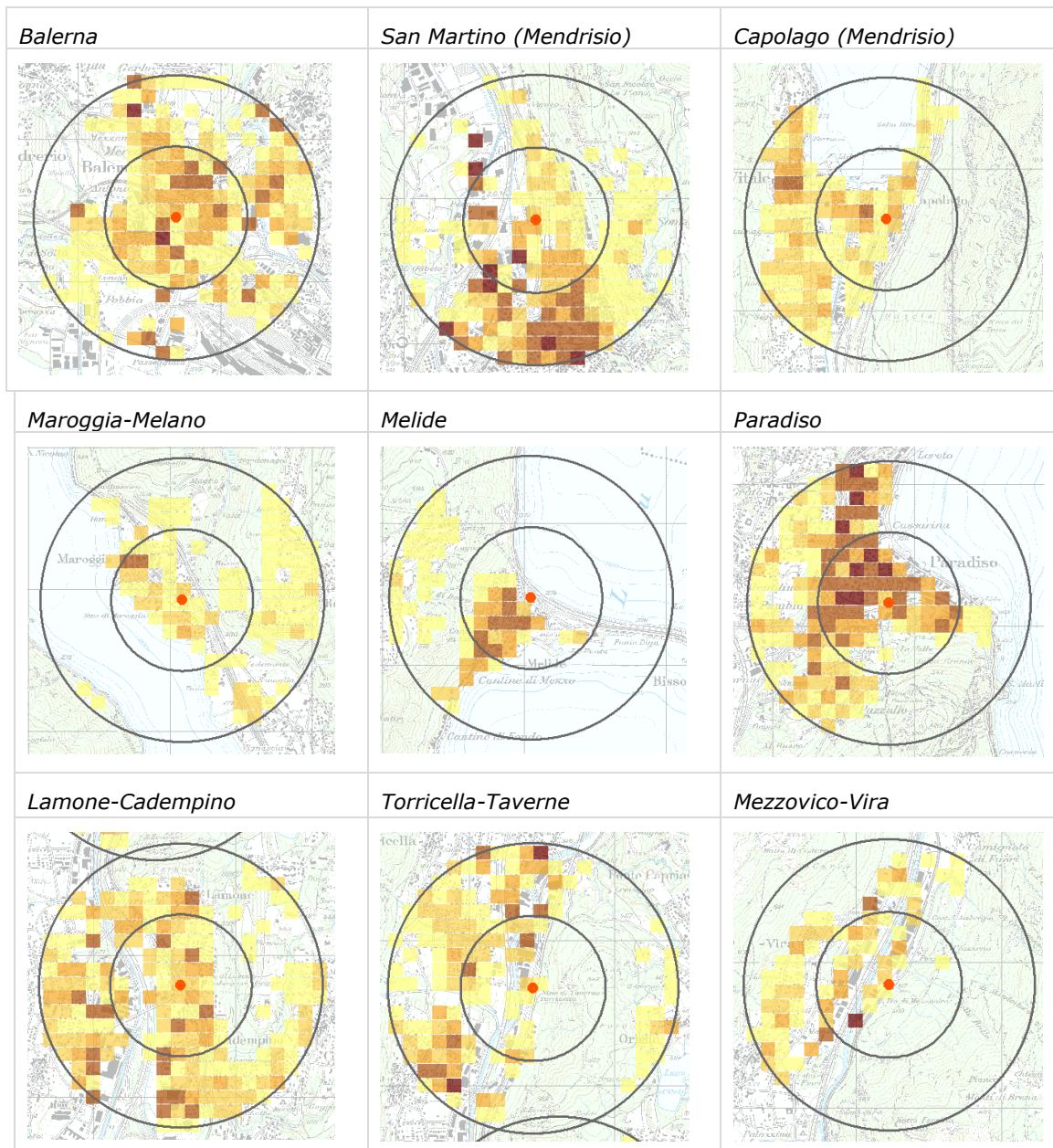
Quelle: BFS, STATPOP 2014 / STATENT 2014; Aufbereitung: urbass fgm

Dichte der Siedlungseinheiten (Einwohner + Beschäftigte in Vollzeitäquivalenten) in den Perimetern 1'000-2'000 m von den Bahnhöfen, 2014



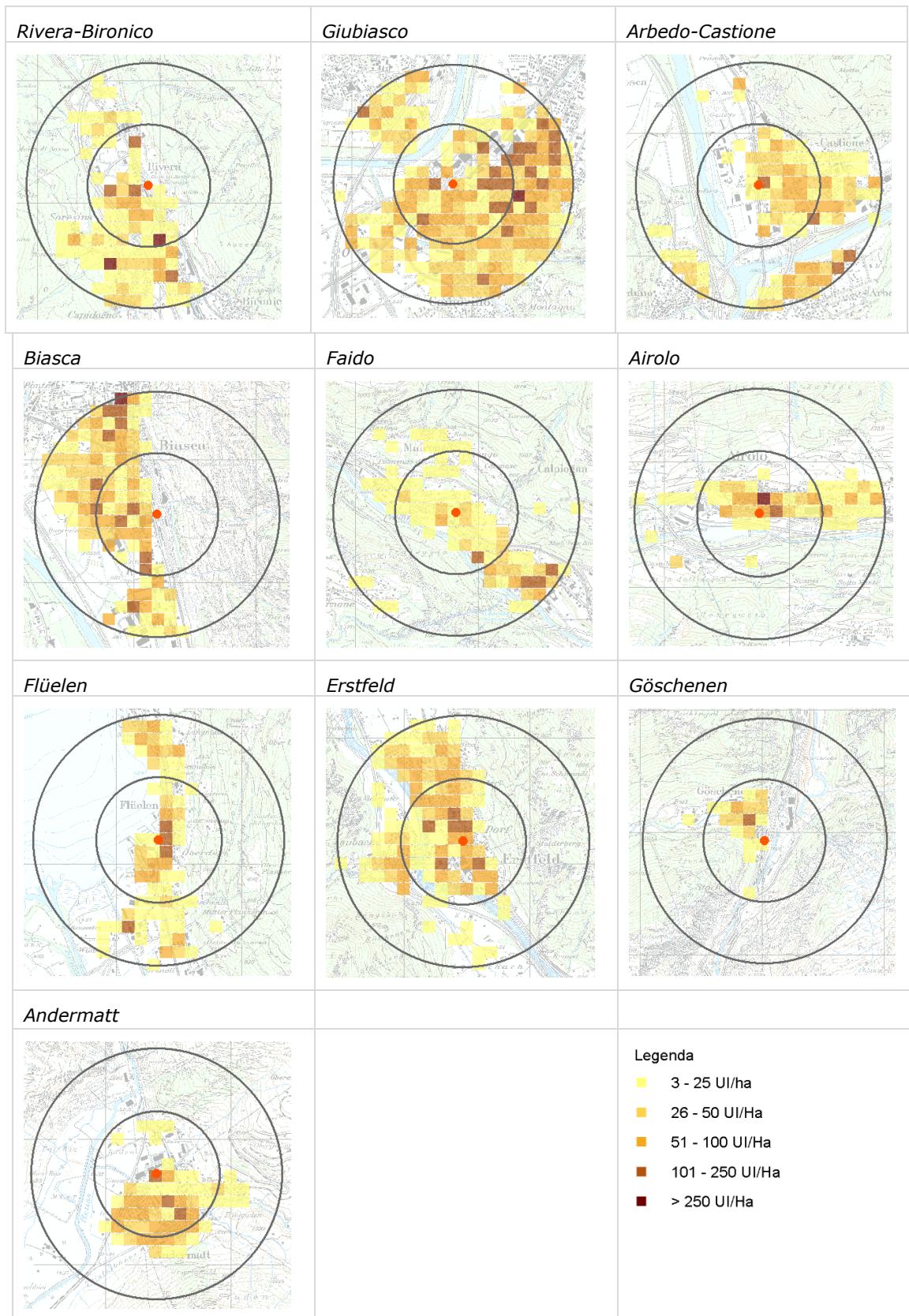
Legende zu S. 174

Dichte der Siedlungseinheiten (Einwohner + Beschäftigte in Vollzeitäquivalenten) in den Perimetern 500-1'000 m von den Bahnhaltestellen, 2014



Forts. f. Seite

Legende zu S. 174



**Anlage 6: Pendlerbeziehungen (Detail) und Grenzgänger**

Pendler im Jahr 2000 (grün: Flüsse > 500 Pendler)

Origine	Destinazione																				Totale			
	Mendrisio	Lugano	Valli Lugano	Vedeggio/Basso Malcantone	P. di Magadino / Gambarogno	Bellinzona	Sponda destra Locarnese	Valli Locarnese	Riviera	Blenio	Leventina	Aussere Seegemeinden	Unteres Reusstal	Oberes Reusstal	Seitentaler	Ursern	Moesano	Grigioni nord	Svizzera centrale	Zurigo	Svizzera orientale	Svizzera nord- occidentale	Svizzera occidentale	
Mendrisio	13'932	3'988	136	839	51	367	59	2	20	1	15		1				5	5	22	48	7	19	239	19'756
Lugano	1'146	25'626	918	9'245	169	623	208	8	47		23		3				23	8	27	88	14	35	184	32'663
Valli Lugano	197	3'850	1'810	1'305	39	228	56	1	17	3	13					7	4	9	33	7	18	26	7'623	
Vedeggio/Basso Malcantone	242	4'028	449	3'917	77	360	75	4	22		9					6	3	15	39	6	17	36	9'305	
P. di Magadino / Gambarogno	56	461	30	271	2823	1'821	49	66	4	27		2		1		22	2	15	25	6	8	24	7'196	
Bellinzona	132	1'210	74	430	821	10'431	570	11	414	14	150	1	1			1	178	2	14	44	4	11	32	14'545
Sponda destra Locarnese	47	494	28	213	887	732	11'316	357	56	2	23					10	4	24	70	12	19	30	14'324	
Valli Locarnese	14	87	6	31	145	153	1'621	1'460	9	2	4					7	4	5	13	1	1	11	3'576	
Riviera	37	253	10	86	102	1'292	92		2'360	110	340					36	2	5	13	1	8	8	4'755	
Blenio	8	64	4	19	28	203	33	2	351	929	95					1	4	2	2	1	4	1	1'759	
Leventina	17	82	7	49	31	320	37	4	472	26	2'479					3	6	2	1	12	6	4	3'568	
Aussere Seegemeinden											151		203			3		196	8	2	1	4	369	
Unteres Reusstal	1	1			1	2	1	2		1		7	70	9'326	171	45	74	5	1'653	131	15	35	22	11'563
Oberes Reusstal												1	180	257		41			35	3	1	8	526	
Seitentaler												3	375	4	134	2		50	1	3		2	574	
Ursern												1	50	17	1	498		2	21	4		1	4	602
Moesano	20	112	3	56	95	678	52	2	31	3	16												1'068	
Grigioni nord	3	11	4	6	7	7	2								1	6							78	
Svizzera centrale	10	25	5	17	3	10	17					3	11	37	536	10	1	12					697	
Zurigo	24	55	9	34	13	16	22	8	1	3	2	1	29	1	1							219		
Svizzera orientale	6	11	2	6	1	5	7	1														57		
Svizzera nord-occidentale	8	24	3	18	7	3	3	3		1	4	4	4	19								99		
Svizzera occidentale	22	52	13	37	10	23	27	9	4	4	11	1	29	3	2							255		
Totale	15'922	40'634	3'507	10'578	5'310	17'005	16'025	1'920	3'875	1'105	3'240	269	10'793	467	190	651	304	45	2'094	537	86	179	641	135'377

Pendler 2010-14 (grün: Flüsse > 500 Pendler)

Origine	Destinazione																				Sconosciuto	Totale		
	Mendrisio	Lugano	Valli Lugano	Vedeggio/Basso Malcantone	P. di Magadino / Gambarogno	Bellinzona	Sponda destra Locarnese	Valli Locarnese	Riviera	Blenio	Leventina	Aussere Seegemeinden	Unteres Reusstal	Oberes Reusstal	Seitentaler	Ursern	Moesano	Grigioni nord	Svizzera centrale	Zurigo	Svizzera orientale	Svizzera nord- occidentale	Svizzera occidentale	
Mendrisio	12'726	4'717	130	943	135	641	105	3	29	12	16	3				13	3	25	61	10	28	132	1'039	20'770
Lugano	1'367	25'185	948	3'354	289	1'337	401	12	80	13	38		21	3		42	16	123	156	34	47	205	1'202	34'874
Valli Lugano	240	3'894	1'459	1'472	85	482	125	6	19		29					16	9	39	25	3	16	43	295	8'257
Vedeggio/Basso Malcantone	406	4'470	549	3'562	213	581	150	10	56	7	34					22	9	13	38	12	16	91	373	10'612
P. di Magadino / Gambarogno	74	602	44	363	2'566	1'655	2'215	82	129	15	53					41	9	39	50	6	20	52	254	8'270
Bellinzona	177	1'463	76	646	1'205	9'974	897	25	557	64	235					3	262	12	52	6	22	118	389	16'214
Sponda destra Locarnese	119	636	38	248	1'365	1'096	10'104	377	69	7	33					26	3	39	62	18	28	65	409	14'741
Valli Locarnese	16	120	9	38	227	298	1'583	1'460	19		19					3	6	13	16	3	19	23	144	4'019
Riviera	29	313	7	177	206	1'642	144	3	1'756	201	334					36	4	16	13	3	18	25	5'103	
Blenio	10	67	7	49	34	327	43	6	314	604	114					16		13	6	3	6			

Unterschied 2010/14-2000 in absoluten Zahlen (grün Veränderungen > 300 Pendler, rot Veränderungen < -300 Pendler)

Origine	Destinazione																				Totale			
	Mendrisio	Lugano	Valli Lugano	Vedeggio/Basso Malcantone	P. di Magadino / Gambarogno	Bellinzona	Sponda destra Locarnese	Valli Locarnese	Riviera	Blonio	Leventina	Aussere Seegemeinden	Unteres Reusstal	Oberes Reusstal	Seitentaler	Ursen	Moesano	Grigioni nord	Svizzera centrale	Zurigo	Svizzera orientale	Svizzera nord- occidentale	Svizzera occidentale	
Mendrisio	-1'206	729	-6	104	84	274	46	1	9	11	1	2				8	2	3	13	3	9	-107	1'014	
Lugano	221	641	-30	109	120	644	193	4	33	13	15	18	3			19	8	96	70	20	12	21	2'211	
Valli Lugano	43	44	-351	167	46	254	69	5	2	-3	16					9	5	30	-8	-4	-2	17	634	
Vedeggio/Basso Malcantone	164	442	100	-355	136	221	75	6	34	7	25					16	6	-2	-1	6	-1	55	1'307	
P. di Magadino / Gambarogno	18	141	14	92	-257	172	394	33	63	11	26	-2	-1			19	7	24	25	0	12	28	1'074	
Bellinzona	45	253	2	216	384	-457	327	14	143	50	85	-1	5			2	84	10	11	8	2	11	86	
Sponda destra Locarnese	72	142	10	35	478	364	-1'212	20	13	5	10					16	-1	15	-8	6	9	35	417	
Valli Locarnese	2	33	3	7	82	145	-38	0	10	-2	15					4	2	8	3	2	18	12	443	
Riviera	-8	60	-3	91	104	350	52	3	-604	91	-6					0	2	11	0	2	10	17	348	
Blonio	2	3	3	30	124	10	4	-37	-125	19					3	12	-2	11	-1	1	5	126		
Leventina	-4	3	2	-4	38	176	21	4	-111	15	-551					7	1	2	8	1	6	13	261	
Aussere Seegemeinden	3											-7				7	38	-1	-3			6	134	
Unteres Reusstal	-1	4		-1	-2	-1	-2			-1		-1				1	327	29	15	30	16	33	115	1'680
Oberes Reusstal																8	-100	6				4	17	
Seitentaler																3	88	3	-19	-2			108	
Ursen																-3	33	-5	-1	26	4	-14	83	
Moesano	-2	69	3	20	25	83	14	-2	15	13	11												249	
Grigioni nord	3	24	3	2	-6	2	5	-2	6	-1						8							12	
Svizzera centrale	16	62	8	-1	4	3	14	6	4	-3	20	18	578	-1	-1								751	
Zurigo	1	15	-9	2	5	10	-15	2	-1	-3	25	12	61	4	-1								98	
Svizzera orientale	13	49	-2	6	9	5	6	6	9	18	24	3	3	4								140		
Svizzera nord-occidentale	11	10	12	-5	11	10	10	-3	7	-1	6	15	28	3	5								121	
Svizzera occidentale	73	167	23	87	-1	-4	17	-6	3	7	5	30	40	0	-2	5							445	
Totale	217	3'467	89	1'128	1'665	3'199	1'058	266	-226	158	-30	57	1'789	-24	10	140	181	58	1'124	191	78	145	337	19'831

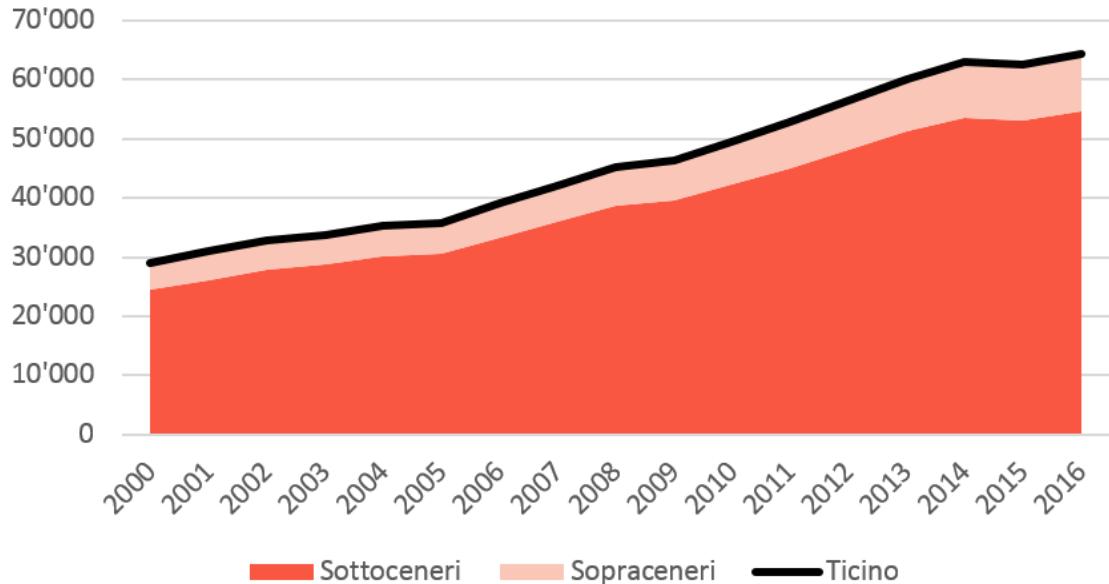
Unterschied 2010/14-2000, prozentual (grün Veränderungen > 100%, rot Veränderungen = -100%)

Origine	Destinazione																				Totale			
	Mendrisio	18%	-5%	12%	164%	75%	78%	57%	43%	1149%	6%	217%					153%	-40%	14%	27%	39%	47%	-45%	5%
Mendrisio	-9%	18%	-5%	12%	164%	75%	78%	57%	43%	1149%	6%	217%					153%	-40%	14%	27%	39%	47%	-45%	5%
Lugano	19%	-2%	3%	3%	71%	93%	93%	53%	70%	65%	55%	592%					84%	105%	356%	82%	144%	33%	11%	7%
Valli Lugano	22%	1%	-19%	13%	118%	111%	123%	544%	14%	-100%	126%					130%	130%	333%	-25%	50%	-10%	65%	8%	
Vedeggio/Basso Malcantone	68%	11%	22%	-9%	177%	61%	100%	141%	152%	282%					271%	208%	-12%	-2%	102%	-8%	152%	14%		
P. di Magadino / Gambarogno	32%	31%	46%	34%	-9%	12%	22%	67%	95%	284%	97%					87%	363%	162%	101%	7%	149%	116%	15%	
Bellinzona	34%	21%	2%	50%	47%	57%	57%	131%	35%	358%	57%	-100%	516%			248%	493%	78%	19%	57%	102%	270%	11%	
Sponda destra Locarnese	153%	29%	35%	16%	54%	50%	11%	6%	23%	229%	43%					159%	-21%	63%	51%	117%	46%	3%		
Valli Locarnese	14%	38%	55%	23%	57%	95%	-2%	0%	1149%	381%					53%	50%	158%	22%	200%	1830%	1111%	12%		
Riviera	-23%	24%	33%	106%	102%	27%	57%	-25%	63%	-2%	57%					1%	92%	221%	-3%	213%	211%	7%		
Blonio	20%	5%	64%	160%	20%	61%	32%	222%	-10%	-13%	24%					-100%	312%	-100%	543%	-10%	48%	521%	7%	
Leventina	-22%	3%	30%	-7%	123%	55%	58%	-100%	-24%	60%	-22%					87%	230%	11%	76%	817%	316%	123%	-7%	
Aussere Seegemeinden																-5%	19%	-100%	34%	147%	-100%	1323%	198%	
Unteres Reusstal		-100%	421%			-100%	-100%		-100%	</td														

### Entwicklung der Anzahl Grenzgänger in den Regionen der Kantone Tessin und Uri (2000-2016)

Nr. Kanton	Region MGA	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1 TI	Mendrisiotto	12.138	12.692	13.222	13.607	14.140	14.099	15.090	16.409	17.631	17.724	18.867	20.061	21.152	22.531	23.986	23.862	24.682
2 TI	Lugano	7.702	8.407	9.205	9.609	10.152	10.411	11.637	12.623	13.269	13.926	14.726	15.501	16.693	17.569	18.771	18.238	18.919
3 TI	Valli di Lugano	846	888	939	995	1.005	1.029	1.129	1.116	1.145	1.196	1.252	1.281	1.353	1.456	1.503	1.457	1.512
4 TI	Vedeggio e Bassa Malcantone	3.732	4.202	4.461	4.494	4.802	4.963	5.401	5.930	6.635	6.762	7.438	8.181	8.907	9.647	9.388	9.456	9.527
5 TI	Piano di Magadino/Gambarogno	1.123	1.221	1.222	1.231	1.250	1.289	1.417	1.470	1.609	1.444	1.460	1.627	1.760	1.827	2.026	2.067	2.072
6 TI	Bellinzona	412	481	572	658	720	723	791	907	1.022	1.096	1.200	1.371	1.571	1.747	1.943	2.109	2.396
7 TI	Sponda destra locarnese	2.733	2.855	2.789	2.829	2.875	2.921	3.196	3.270	3.380	3.678	3.999	4.200	4.352	4.524	4.595	4.446	4.365
8 TI	Valli Locarnese	294	341	345	352	343	322	364	370	332	344	355	365	410	435	451	451	472
9 TI	Riviera	16	20	18	15	15	13	14	47	94	119	150	164	199	230	280	269	250
10 TI	Blenio	0	0	0	0	0	0	0	4	3	8	21	25	28	38	45	46	50
11 TI	Leventina	0	0	0	0	0	0	0	10	24	30	38	49	49	79	83	70	82
12 UR	Ausser Seegemeinden	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
13 UR	Unteres Reusstal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	5	8	11	8	27	28
14 UR	Oberes Reusstal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15 UR	Seitentaler	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16 UR	Urserthal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	4	4
Total		28.995	31.106	32.773	33.790	35.302	35.771	39.039	42.156	45.144	46.333	49.512	52.834	56.484	60.093	63.101	62.502	64.359
- TI	Sottoceneri	24.418	26.188	27.827	28.704	30.098	30.502	33.258	36.077	38.679	39.608	42.283	45.025	48.104	51.202	53.648	53.012	54.640
- TI	Sopraceneri	4.577	4.918	4.946	5.086	5.204	5.269	5.782	6.078	6.463	6.719	7.224	7.800	8.369	8.880	9.423	9.458	9.687
- UR	Uri	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6	5	9	11	11	30	32	32
- CH	Gesamte Schweiz	147.254	158.590	163.330	168.457	173.783	177.767	194.184	208.317	216.365	221.553	234.395	251.659	267.757	281.908	296.185	307.143	318.483
Anteil	Sottoceneri am CH-Total	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	18%	18%	18%	18%	18%	17%	17%
Anteil	Sopraceneri am CH-Total	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%

### Entwicklung der Anzahl Grenzgänger im Kanton Tessin (2000-2016)



Quelle: BFS, Grenzgängerstatistik

**Anlage 7: Immobilieninvestitionen, Baunachfrage und Neubauwohnungen (Detail)**

Bauinvestitionen nach Regionen, Auftraggeber (öffentliche und privat) und Kategorie der Bauwerke in den Kantonen Uri und Tessin im Jahr 2014 (Daten lückenhaft)

Regionen			2000	2010	2014	Jährliche Wachstumsrate (in %) 2000-2010	Jährliche Wachstumsrate (in %) 2010-2014
Leventina	Öffentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	2'730	3'442	7'118	2,34%	19,92%
		Strassenverkehr	2'466	862	3'397	-9,98%	40,90%
		Bildung, Forschung	71	140	554	7,03%	41,04%
		Gesundheit	10	0	0		
		Freizeit, Kultur	3'285	76	372	-31,38%	48,74%
		Wohnen	401	281	2	-6,79%	-68,38%
		Land- und Forstwirtschaft	6'150	3'471	4'712	-5,56%	7,94%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	83	1'328	196	31,95%	-38,02%
		Sonstiges	3'335	612	6'510	-15,60%	80,60%
Private Auftraggeber		Ver- und Entsorgung	502	1'039	1'208	7,55%	3,84%
		Strassenverkehr	152	127	20	-1,78%	-37,00%
		Bildung, Forschung	750	0	0		
		Gesundheit	0	0	340		
		Freizeit, Kultur	90	2'520	332	39,55%	-40,63%
		Wohnen	12'891	11'232	12'642	-4,20%	3,20%
		Land- und Forstwirtschaft	1'481	1'864	2'537	28,83%	8,01%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	5'326	9'980	2'398	-29,99%	-6,48%
		Sonstiges	80	33	140	-8,47%	43,52%
Total			38'430	36'996	42'059	-0,38%	3,26%
Blenio	Öffentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	1'852	6'318	3'971	13,06%	-10,96%
		Strassenverkehr	5'965	1'933	3'480	-10,66%	15,83%
		Bildung, Forschung	365	280	452	-2,62%	12,72%
		Gesundheit	0	0	0		
		Freizeit, Kultur	344	622	330	6,10%	-14,65%
		Wohnen	0	822	0		
		Land- und Forstwirtschaft	220	2'803	3'109	25,60%	2,62%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	258	1'771	477	0,49%	15,18%
		Sonstiges	7'797	117	884	-34,29%	65,79%
Private Auftraggeber		Ver- und Entsorgung	267	362	2'859	3,23%	67,07%
		Strassenverkehr	88	0	0		
		Bildung, Forschung	0	81	0		
		Gesundheit	0	0	0		
		Freizeit, Kultur	2'545	144	995		
		Wohnen	17'123	18'956	20'195	1,02%	1,60%
		Land- und Forstwirtschaft	1'289	2'190	3'595	5,44%	13,19%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	291	1'818	647	20,11%	-28,82%
		Sonstiges	114	0	0		
Total			38'858	36'722	40'992	-0,49%	2,79%
Valli Locarnese	Öffentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	9'764	1'301	2'466	-17,82%	17,34%
		Strassenverkehr	8'258	1'444	3'151	-16,00%	21,54%
		Bildung, Forschung	1'321	148	1'570	-19,66%	80,47%
		Gesundheit	0	0	0		
		Freizeit, Kultur	1'840	262	1'029	-17,71%	40,78%
		Wohnen	0	172	32		-34,32%
		Land- und Forstwirtschaft	1'204	3'288	1'524	10,57%	-17,62%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	693	823	609	25,08%	-0,32%
		Sonstiges	3'426	724	2'329	-14,40%	33,92%
Private Auftraggeber		Ver- und Entsorgung	1'205	2'322	2'572	5,95%	2,52%
		Strassenverkehr	100	526	332	18,06%	-10,87%
		Bildung, Forschung	1	0	0		
		Gesundheit	0	10'941	0		
		Freizeit, Kultur	650	351	541	-5,98%	11,42%
		Wohnen	27'926	43'108	46'778	4,44%	2,06%
		Land- und Forstwirtschaft	1'012	2'282	2'145	8,47%	-1,54%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	1'617	1'686	3'198	0,42%	17,36%
		Sonstiges	161	0	14		
Total			56'722	69'233	69'233	1,72%	-0,40%
Riviera	Öffentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	8'932	2'699	2'935	-11,28%	2,12%
		Strassenverkehr	1'031	2'676	1'764	10,01%	-9,89%
		Bildung, Forschung	1'551	436	1'396	-11,92%	33,77%
		Gesundheit	0	247	517		20,28%
		Freizeit, Kultur	0	358	156		-18,75%
		Wohnen	0	0	15		
		Land- und Forstwirtschaft	645	473	2'026	-3,05%	43,86%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	854	2'092	62	9,37%	-58,51%
		Sonstiges	1'031	894	439	-1,42%	164,80%
Private Auftraggeber		Ver- und Entsorgung	1'205	2'322	2'572	5,95%	2,52%
		Strassenverkehr	100	526	332	18,06%	-10,87%
		Bildung, Forschung	1	0	0		
		Gesundheit	0	10'941	0		
		Freizeit, Kultur	569	1'474	22	9,99%	-65,05%
		Wohnen	4'391	7	0	-47,49%	-100,00%
		Land- und Forstwirtschaft	24'790	45'006	45'280	6,36%	-0,34%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	101	650	567	20,46%	-3,36%
		Sonstiges	11'170	4'268	5'099	-9,17%	4,55%
			63	217	828	13,16%	39,76%
Total			55'215	62'440	107'429	1,27%	14,39%
Sponda destra Locarnese	Öffentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	3'374	7'833	5'175	8,53%	-1,50%
		Strassenverkehr	11'700	4'424	5'093	-9,27%	3,58%
		Bildung, Forschung	9'466	3'201	762	-10,28%	-30,15%
		Gesundheit	5'758	69	0	-35,75%	
		Freizeit, Kultur	10'524	4'558	7'124	-8,03%	11,81%
		Wohnen	2'200	112	0	-25,75%	-100,00%
		Land- und Forstwirtschaft	743	1'005	165	3,07%	-36,35%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	3'704	12'772	2'215	13,18%	-35,47%
		Sonstiges	8'687	3'049	3'454	-9,94%	3,17%
Private Auftraggeber		Ver- und Entsorgung	5'193	1'657	4'486	-10,79%	28,09%
		Strassenverkehr	11'242	204	1'669	-16,06%	7,06%
		Bildung, Forschung	140	0	1'543		
		Gesundheit	4'550	5'350	440	1,63%	-46,45%
		Freizeit, Kultur	2'795	2'030	988	-3,15%	-16,48%
		Wohnen	108'070	245'736	273'691	8,61%	2,63%
		Land- und Forstwirtschaft	192	62	115	-10,69%	16,70%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	14'501	25'258	24'035	5,71%	-1,23%
		Sonstiges	7'600	1'582	30	-14,52%	-62,89%
Total			200'329	319'004	331'640	4,79%	0,90%
Piano di Magadino/Gambarogno	Öffentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	3'829	6'584	5'175	5,57%	-5,84%
		Strassenverkehr	4'592	3'862	3'862	-1,72%	
		Bildung, Forschung	2'000	5'174	5'063	38,45%	-0,55%
		Gesundheit	0	30	0		-100,00%
		Freizeit, Kultur	13'874	568	2'856	-27,35%	49,75%
		Wohnen	0	300	257		-3,79%
		Land- und Forstwirtschaft	1'044	1'707	864	5,04%	-15,65%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	800	2'995	7'075	14,11%	23,97%
		Sonstiges	1'059	1'506	3'042	3,58%	19,22%
Private Auftraggeber		Ver- und Entsorgung	2'732	3'056	2'545	1,13%	-4,47%
		Strassenverkehr	120	100	172	-1,81%	14,52%
		Bildung, Forschung	0	5'523	406		-47,87%
		Gesundheit	2'000	0	623		
		Freizeit, Kultur	150	0	32		
		Wohnen	5'7429	89'322	125'566	4,52%	8,89%
		Land- und Forstwirtschaft	1'156	1'581	635	3,18%	-20,39%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	17'669	27'655	39'347	4,58%	9,22%
		Sonstiges	8	225	250	39,61%	2,67%
Total			106'732	150'188	197'729	3,47%	7,12%

Forts.

Regionen			2000	2010	2014	Jährliche Wachstumsrate (in %) 2000-2010	Jährliche Wachstumsrate (in %) 2010-2014
Bellinzona	Offentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	3'995	15'742	4'363	14.70%	-27.44%
		Strassenverkehr	5'140	6'008	9'538	1.57%	12.25%
		Bildung, Forschung	3'220	4'214	17'848	2.73%	43.46%
		Gesundheit	1'520	0	10'058		
		Freizeit, Kultur	2'030	2'593	9'716	2.58%	39.13%
		Wohnen	280	313	767		
		Land- und Forstwirtschaft	1'388	687	1'314	-6.79%	17.60%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	3'795	32'694	58'311	24.03%	15.57%
		Sonstiges	1'840	3'153	30'157	5.53%	75.87%
Private Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	328	45	5'454	-18.02%	231.80%	
		Strassenverkehr	94	66	698	-3.47%	80.33%
		Bildung, Forschung	2'000	16	3'613	-38.30%	287.65%
		Gesundheit	0	4'869	3'441		-8.31%
		Freizeit, Kultur	986	333	535	-10.29%	12.58%
		Wohnen	65'404	124'893	187'214	6.68%	10.65%
		Land- und Forstwirtschaft	377	1'483	5'795	14.68%	40.60%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	13'194	20'073	40'370	4.29%	19.09%
		Sonstiges	71	43	482	-4.89%	82.98%
Total			105'641	216'912	389'704	7.46%	15.77%
Valli di Lugano	Offentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	7'193	2'254	3'607	-10.96%	12.47%
		Strassenverkehr	2'844	3'276	2'487	1.42%	-6.66%
		Bildung, Forschung	240	104	3'799	-8.02%	145.84%
		Gesundheit	29	2'243	501	54.47%	-31.25%
		Freizeit, Kultur	176	915	143	17.92%	-37.12%
		Wohnen	2'000	142	0	-23.24%	-100.00%
		Land- und Forstwirtschaft	322	30	308	-21.13%	79.00%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	296	75	45	-12.83%	-11.99%
		Sonstiges	248	868	526	13.35%	-11.77%
Private Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	102	315	11	11.94%	-56.77%	
		Strassenverkehr	113	111	381	-9.80%	74.60%
		Bildung, Forschung	0	1'213	0		-28.84%
		Gesundheit	0	1'560	400		-29.91%
		Freizeit, Kultur	320	518	125	4.93%	-0.65%
		Wohnen	35'561	63'259	61'641	5.93%	-11.34%
		Land- und Forstwirtschaft	1'251	11'361	702	-0.96%	-16.45%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	1'498	12'003	5'849	23.13%	-10.00%
		Sonstiges	105	50	0	-7.15%	
Total			52'300	90'002	80'525	5.58%	-2.74%
Vedeggio e Basso Malcantone	Offentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	6'868	10'163	16'503	4.00%	12.88%
		Strassenverkehr	7'161	2'872	6'235	-8.73%	21.38%
		Bildung, Forschung	830	1'458	3'747	5.80%	26.61%
		Gesundheit	0	432	0		
		Freizeit, Kultur	83	284	1'041	13.09%	38.37%
		Wohnen	0	136	729		52.16%
		Land- und Forstwirtschaft	1'103	0	458		
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	238	3'371	257	30.35%	-47.45%
		Sonstiges	2'679	9'390	15'083	13.36%	12.58%
Private Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	110	164	433	4.07%	27.47%	
		Strassenverkehr	381	135	115	-9.86%	-3.93%
		Bildung, Forschung	0	0	0		
		Gesundheit	0	0	983		
		Freizeit, Kultur	1'000	31'301	359	41.15%	-67.30%
		Wohnen	42'686	124'060	91'355	11.26%	-7.37%
		Land- und Forstwirtschaft	901	1'224	684	3.11%	13.54%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	43'200	54'447	19'472	2.34%	22.67%
		Sonstiges	390	151	935	-9.05%	57.75%
Total			107'630	239'679	158'360	8.34%	-9.84%
Lugano	Offentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	6'118	10'874	9'736	5.92%	-2.73%
		Strassenverkehr	14'430	16'366	18'542	1.27%	3.17%
		Bildung, Forschung	8'627	6'916	27'897	-2.19%	41.72%
		Gesundheit	8'200	4'544	17'630	-5.73%	40.35%
		Freizeit, Kultur	2'237	18'592	29'936	23.59%	12.65%
		Wohnen	6'002	19	0	-43.76%	
		Land- und Forstwirtschaft	0	60	0		
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	2'499	7'187	4'069	11.14%	-13.26%
		Sonstiges	2'899	1'864	18'355	-4.32%	77.14%
Private Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	45	533	331	28.04%	-11.23%	
		Strassenverkehr	733	4'108	14'830	18.81%	37.84%
		Bildung, Forschung	20'062	2'834	6'224	-17.78%	21.74%
		Gesundheit	450	12'636	15'033	39.59%	4.44%
		Freizeit, Kultur	10'890	2'468	3'031	-13.80%	5.27%
		Wohnen	114'917	374'930	463'585	12.55%	5.45%
		Land- und Forstwirtschaft	210	362	92		-29.00%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	38'313	71'652	54'221	6.35%	-6.73%
		Sonstiges	130	21	530	8.61%	15.58%
Total			237'100	536'247	684'160	8.50%	6%
Mendrisiotto	Offentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	1'091	11'663	14'221	11.04%	5.08%
		Strassenverkehr	2'016	7'186	11'476	13.55%	12.42%
		Bildung, Forschung	2'985	16'891	5'973	18.92%	-22.89%
		Gesundheit	12'790	757	252	-24.63%	-24.04%
		Freizeit, Kultur	4'663	6'373	4'315	3.17%	-9.29%
		Wohnen	331	57	1'564	-16.13%	128.87%
		Land- und Forstwirtschaft	800	1'918	42	9.14%	-61.53%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	5'425	5'437	19'659	0.02%	37.90%
		Sonstiges	3'622	7'806	17'185	7.98%	21.81%
Private Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	415	502	12	1.92%	-60.68%	
		Strassenverkehr	540	446	600	-1.89%	7.70%
		Bildung, Forschung	9'190	1'504	1'959	-16.56%	6.83%
		Gesundheit	66	391	5'495	19.47%	93.62%
		Freizeit, Kultur	2'918	2'382	7'386	-2.01%	32.70%
		Wohnen	65'135	166'413	201'685	9.83%	4.92%
		Land- und Forstwirtschaft	1'179	1'933	4'723	5.07%	25.02%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	33'923	75'107	31'013	8.27%	-19.84%
		Sonstiges	1'167	145	397	-18.82%	28.63%
Total			151'256	306'911	327'957	7.33%	1.67%

Forts.

Regionen			2000	2010	2014	Jährliche Wachstumsrate (in %) 2000-2010	Jährliche Wachstumsrate (in %) 2010-2014
Aussere Seegemeinden	Öffentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	42	0	1	-100,00%	
		Strassenverkehr	1'363	224	0	-16,52%	
		Bildung, Forschung	623	0	0		
		Gesundheit	0	0	0		
		Freizeit, Kultur	15	249	0	32,44%	
		Wohnen	0	0	0		
		Land- und Forstwirtschaft	267	14	0	-25,53%	
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	0	0	139		
		Sonstiges	0	363	1'170		33,99%
Private Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	44	90	105	7,42%	3,93%	
		Strassenverkehr	0	93	34		-22,24%
		Bildung, Forschung	0	0	0		
		Gesundheit	0	0	0		
		Freizeit, Kultur	0	0	0		
		Wohnen	2'340	7'204	7'500	11,90%	1,01%
		Land- und Forstwirtschaft	376	309	421	-1,94%	8,04%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	0	0	0		
		Sonstiges	0	1'568	0		
Total	Öffentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	5'070	10'114	9'370	7,15%	1,89%
Unteres Reusstal	Öffentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	3'544	1'371	2'641	-9,06%	17,81%
		Strassenverkehr	3'847	405	1'897	-20,16%	47,11%
		Bildung, Forschung	500	864	1'236	5,62%	9,36%
		Gesundheit	6'799	260	310	-27,85%	4,50%
		Freizeit, Kultur	1'025	119	4'105	-19,37%	142,35%
		Wohnen	514	1'148	2'025	8,37%	15,24%
		Land- und Forstwirtschaft	4'084	2'926	965	-3,28%	-24,22%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	2'893	222	561	-22,64%	26,08%
		Sonstiges	383	10'526	29'965	39,29%	29,89%
Private Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	1'442	203	7'640	-17,80%	147,68%	
		Strassenverkehr	908	374	3'862	-8,41%	79,26%
		Bildung, Forschung	0	0	0		
		Gesundheit	0	5'723	6'638		3,78%
		Freizeit, Kultur	630	1'049	1'160	5,23%	2,55%
		Wohnen	49'201	57'205	106'435	1,52%	16,79%
		Land- und Forstwirtschaft	5'239	2'556	2'799	-6,93%	2,30%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	17'682	2'860	14'115	-16,65%	49,05%
		Sonstiges	1'038	300	102	-11,67%	-23,64%
Total	Öffentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	99'721	88'111	186'457	-1,23%	20,61%
Oberes Reusstal	Öffentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	60	297	296	17,34%	-0,08%
		Strassenverkehr	7'487	0	0	-100,00%	
		Bildung, Forschung	0	0	0		
		Gesundheit	0	0	0		
		Freizeit, Kultur	0	0	0		
		Wohnen	0	0	0		
		Land- und Forstwirtschaft	1'107	620	226	-5,63%	-24,20%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	0	670	18		-59,51%
		Sonstiges	1'642	2'900	2'759	5,85%	-1,24%
Private Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	2'170	464	110	-14,30%	-30,22%	
		Strassenverkehr	0	0	0		
		Bildung, Forschung	0	0	0		
		Gesundheit	0	0	0		
		Freizeit, Kultur	140	0	0	-100,00%	
		Wohnen	2'559	810	761	-10,87%	-1,55%
		Land- und Forstwirtschaft	1'150	15	0	-35,21%	-100,00%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	228	285	593	2,26%	20,10%
		Sonstiges	0	0	0		
Total	Öffentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	16'543	6'061	4'775	-9,55%	-5,79%
Selktäler	Öffentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	1'950	0	0		
		Strassenverkehr	374	0	0		
		Bildung, Forschung	0	0	0		
		Gesundheit	0	0	0		
		Freizeit, Kultur	0	0	0		
		Wohnen	0	0	0		
		Land- und Forstwirtschaft	919	50	550	-25,26%	82,12%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	0	0	0		
		Sonstiges	705	70	1'293	-20,62%	107,31%
Private Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	0	108	110		0,46%	
		Strassenverkehr	0	0	0		
		Bildung, Forschung	0	0	0		
		Gesundheit	0	0	0		
		Freizeit, Kultur	143	408	0	13,02%	-100,00%
		Wohnen	3'515	1'576	5011	-7,71%	-24,91%
		Land- und Forstwirtschaft	3'608	730	593	-14,46%	-5,92%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	20	87	142	15,84%	13,03%
		Sonstiges	280	0	0		
Total	Öffentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	11'491	3'056	3'189	-12,40%	1,07%
Userntal	Öffentliche Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	180	0	1'194		
		Strassenverkehr	2'739	2'028	2'213	-2,96%	2,21%
		Bildung, Forschung	0	0	101		
		Gesundheit	0	0	0		
		Freizeit, Kultur	57	0	0		
		Wohnen	0	0	0		
		Land- und Forstwirtschaft	115	30	0	-12,57%	-100,00%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	0	0	41		
		Sonstiges	2'499	692	1'132	-12,05%	13,09%
Private Auftraggeber	Ver- und Entsorgung	0	5'408	5'164		-1,15%	
		Strassenverkehr	0	11'810	7922		-9,50%
		Bildung, Forschung	0	0	0		
		Gesundheit	0	0	0		
		Freizeit, Kultur	0	11'365	2'286		-33,03%
		Wohnen	1'690	10'611	23'204	20,17%	21,61%
		Land- und Forstwirtschaft	1'623	990	1'906	-4,82%	17,79%
		Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen	10	5'180	6'016	86,82%	3,81%
		Sonstiges	50	5'897	15'780	61,13%	27,90%
Total			8'963	54'011	66'959	19,67%	5,52%

Quelle: Bau- und Wohnbaustatistik, BFS.

Bauinvestitionen nach Auftraggeber-Typ in den Regionen in den Kantonen Tessin und Uri,  
2000, 2010 und 2014

Regionen	Auftraggeber	2000 (Mio.)	2010 (Mio.)	2014 (Mio.)	Jährliche Wachstumsrate (in %) 2000-2010	Jährliche Wachstumsrate (in %) 2010-2014
Äussere Seegemeinden	Öffentliche Hand	2'310	850	1'310	-9,51%	11,42%
	Institutionelle Anleger	-	-	-		
	Private Gas- und Elektrizitätswerke, Bahnen	24	90	75	14,13%	-4,46%
	Bau- und Immobiliengesellschaften	-	-	-		
	Privatpersonen	2'410	8'226	6'116	13,06%	-7,14%
	Übrige Anleger	326	948	1'869	11,27%	18,50%
Unteres Reusstal	Öffentliche Hand	23'589	17'841	43'705	-2,75%	25,11%
	Institutionelle Anleger	2'390	-	-		
	Private Gas- und Elektrizitätswerke, Bahnen	1'114	210	70	-15,37%	-24,02%
	Bau- und Immobiliengesellschaften	13'572	21'009	31'816	4,47%	10,93%
	Privatpersonen	40'448	32'012	59'731	-2,31%	16,88%
	Übrige Anleger	18'608	17'039	51'135	-0,88%	31,62%
Oberes Reusstal	Öffentliche Hand	10'296	4'487	3'311	-7,97%	-7,32%
	Institutionelle Anleger	-	-	-		
	Private Gas- und Elektrizitätswerke, Bahnen	2'417	694	110	-11,73%	-36,90%
	Bau- und Immobiliengesellschaften	60	-	133		
	Privatpersonen	3'150	858	628	-12,20%	-7,51%
	Übrige Anleger	620	22	593	-28,39%	127,85%
Seitentäler	Öffentliche Hand	3'948	120	1'843	-29,49%	97,96%
	Institutionelle Anleger	-	-	-		
	Private Gas- und Elektrizitätswerke, Bahnen	-	50	110		21,79%
	Bau- und Immobiliengesellschaften	120	-	-		
	Privatpersonen	5'383	2'020	608	-9,34%	-25,93%
	Übrige Anleger	2'040	866	628	-8,21%	-7,72%
Urserntal	Öffentliche Hand	5'590	2'750	4'681	-6,85%	14,22%
	Institutionelle Anleger	-	-	-		
	Private Gas- und Elektrizitätswerke, Bahnen	-	11'717	15'275		6,85%
	Bau- und Immobiliengesellschaften	-	9'240	4'129		-18,24%
	Privatpersonen	2'133	2'249	7'506	0,53%	35,16%
	Übrige Anleger	1'240	28'055	35'368	36,60%	5,96%

Forts.

Regionen	Auftraggeber	2000 (Mio.)	2010 (Mio.)	2014 (Mio.)	Jährliche Wachstumsrate (in %) 2000-2010	Jährliche Wachstumsrate (in %) 2010-2014
Leventina	Öffentliche Hand	18'534	10'131	22'861	-5,86%	22,56%
	Institutionelle Anleger	-	-	-		
	Private Gas- und Elektrizitätswerke, Bahnen	350	1'714	1'195	17,22%	-8,62%
	Bau- und Immobiliengesellschaften	588	-	517		
	Privatpersonen	14'885	12'527	13'704	-1,71%	2,27%
	Übrige Anleger	4'073	12'624	3'782	11,98%	-26,02%
Blenio	Öffentliche Hand	16'868	13'166	12'703	-2,45%	-0,89%
	Institutionelle Anleger	-	-	-		
	Private Gas- und Elektrizitätswerke, Bahnen	165	357	1'976	8,02%	53,38%
	Bau- und Immobiliengesellschaften	270	-	-		
	Privatpersonen	18'862	22'123	23'891	1,61%	1,94%
	Übrige Anleger	2'420	1'076	2'422	-7,79%	22,49%
Valli Locarnese	Öffentliche Hand	25'402	8'173	12'717	-10,72%	11,69%
	Institutionelle Anleger	-	-	864		
	Private Gas- und Elektrizitätswerke, Bahnen	1'138	3'044	821	10,34%	-27,93%
	Bau- und Immobiliengesellschaften	50	-	-		
	Privatpersonen	28'185	43'387	43'820	4,41%	0,25%
	Übrige Anleger	3'399	14'790	10'075	15,84%	-9,15%
Riviera	Öffentliche Hand	14'044	9'875	52'823	-3,46%	52,08%
	Institutionelle Anleger	1	-	-		
	Private Gas- und Elektrizitätswerke, Bahnen	137	267	2'691	6,90%	78,18%
	Bau- und Immobiliengesellschaften	5'346	-	1'029		
	Privatpersonen	20'359	44'807	43'684	8,21%	-0,63%
	Übrige Anleger	15'428	7'791	7'202	-6,60%	-1,95%
Sponda destra locarnese	Öffentliche Hand	56'113	37'025	26'069	-4,07%	-8,40%
	Institutionelle Anleger	100	-	11		
	Private Gas- und Elektrizitätswerke, Bahnen	4'853	1'498	1'430	-11,09%	-1,15%
	Bau- und Immobiliengesellschaften	13'958	21'701	7'778	4,51%	-22,63%
	Privatpersonen	87'651	146'734	181'217	5,29%	5,42%
	Übrige Anleger	37'654	112'946	115'135	11,61%	0,48%

Forts.

Regionen	Auftraggeber	2000 (Mio.)	2010 (Mio.)	2014 (Mio.)	Jährliche Wachstumsrate (in %) 2000-2010	Jährliche Wachstumsrate (in %) 2010-2014
Piano di Magadino /Gambarogno	Öffentliche Hand	25'398	22'726	28'151	-1,11%	5,50%
	Institutionelle Anleger	675	10	65	-34,37%	59,67%
	Private Gas- und Elektrizitätswerke, Bahnen	1'649	3'056	1'192	6,36%	-20,97%
	Bau- und Immobiliengesellschaften	1'934	7'370	1'911	14,31%	-28,64%
	Privatpersonen	59'455	75'656	95'772	2,44%	6,07%
	Übrige Anleger	17'621	41'370	70'638	8,91%	14,31%
Bellinzona	Öffentliche Hand	23'187	65'091	142'102	10,87%	21,55%
	Institutionelle Anleger	2'240	1'554	9'659	-3,59%	57,90%
	Private Gas- und Elektrizitätswerke, Bahnen	-	45	9'880		284,93%
	Bau- und Immobiliengesellschaften	13'165	14'346	3'193	0,86%	-31,31%
	Privatpersonen	59'120	91'900	135'580	4,51%	10,21%
	Übrige Anleger	7'929	43'976	89'290	18,69%	19,37%
Valli di Lugano	Öffentliche Hand	13'348	9'907	11'416	-2,94%	3,61%
	Institutionelle Anleger	-	-	66		
	Private Gas- und Elektrizitätswerke, Bahnen	-	-	-		
	Bau- und Immobiliengesellschaften	3'207	377	94	-19,27%	-29,34%
	Privatpersonen	33'780	51'848	58'309	4,38%	2,98%
	Übrige Anleger	1'965	27'870	10'640	30,37%	-21,39%
Vedeggio e Basso Malcantone	Öffentliche Hand	18'962	28'106	44'053	4,01%	11,89%
	Institutionelle Anleger	150	1'176	-	22,87%	-100,00%
	Private Gas- und Elektrizitätswerke, Bahnen	-	-	1'011		
	Bau- und Immobiliengesellschaften	6'253	13'447	1'029	7,96%	-47,40%
	Privatpersonen	41'763	77'901	72'078	6,43%	-1,92%
	Übrige Anleger	40'502	119'049	40'189	11,38%	-23,78%
Lugano	Öffentliche Hand	51'012	66'422	126'165	2,67%	17,40%
	Institutionelle Anleger	7'000	9'269	11'842	2,85%	6,32%
	Private Gas- und Elektrizitätswerke, Bahnen	-	-	85		
	Bau- und Immobiliengesellschaften	21'091	5'159	65'590	-13,13%	88,83%
	Privatpersonen	96'098	195'068	262'287	7,34%	7,68%
	Übrige Anleger	61'979	260'329	218'073	15,43%	-4,33%

Forts.

Regionen	Auftraggeber	2000 (Mio.)	2010 (Mio.)	2014 (Mio.)	Jährliche Wachstumsrate (in %) 2000-2010	Jährliche Wachstumsrate (in %) 2010-2014
Mendrisotto	Öffentliche Hand	36'723	58'088	74'687	4,69%	6,49%
	Institutionelle Anleger	1'700	2'266	4'395	2,92%	18,01%
	Private Gas- und Elektrizitätswerke, Bahnen	-	660	-		
	Bau- und Immobilien gesellschaften	4'965	10'004	3'980	7,26%	-20,58%
	Privatpersonen	67'842	137'079	138'355	7,29%	0,23%
	Übrige Anleger	40'026	98'814	106'540	9,46%	1,90%

Quelle: Bau- und Wohnbaustatistik, BFS.

Baugesuche 2012 (Daten BFS)  
Kanton Tessin

Gemeinde	
Lugano	219
Gambarogno	152
Mendrisio	124
Capriasca	99
Bellinzona	95
Faido	92
Blenio	88
Minusio	78
Monteceneri	72
Locarno	69
Biasca	65
Brissago	64
Castel San Pietro	63
Ascona	62
Losone	62
Torricella-Taverne	58
Collina d'Oro	58
Cugnasco-Gerra	57
Ronco sopra Ascona	55
Giubiasco	54
Arbedo-Castione	50
Cadenazzo	50
Maggia	50
Gordola	48
Tenero-Contra	48
Stabio	48
Serravalle	46
Morbio Inferiore	45
Avegno Gordevio	40
Airolo	39
Bioggio	39
Gravesano	36
Chiasso	36
Mezzovico-Vira	33
Novazzano	33
Claro	33
Breggia	32
Sementina	31
Sant'Antonino	28
Riva San Vitale	28
Sonvico	27
Acquarossa	26
Melano	25
Origlio	25
Alto Malcantone	25
Cevio	25
Lavizzara	25
Cureglia	24
Agno	23

Gemeinde	
Paradiso	23
Camorino	22
Canobbio	22
Novaggio	22
Ligornetto	22
Giornico	21
Orselina	21
Vezia	21
Colderio	21
Vacallo	21
Lodrino	21
Lumino	20
Centovalli	20
Dalpe	19
Cademario	19
Castano	19
Lamone	19
Magliaso	19
Porza	19
Monte Carasso	18
Quinto	18
Carona	18
Rovio	18
Pianezzo	17
Brione sopra Minusio	17
Tegna	17
Bissone	17
Brusino Arsizio	17
Comano	17
Manno	17
Morcote	17
Muzzano	17
Balerna	16
Gorduno	15
Lavertezzo	15
Cadro	15
Massagno	15
Sorengo	14
Vernate	14
Muralto	13
Verscio	13
Monteggio	13
Ponte Capriasca	13
Sessa	13
Valcolla	13
Cresciano	13
Grosa	12
Bodio	12
Cavigliano	12

Gemeinde	
Vogorno	12
Arogno	12
Astano	12
Croglio	12
Melide	12
Sant'Antonio	11
Mergoscia	11
Neggio	11
Pura	11
Pollegio	10
Isorno	10
Cadempino	10
Iragna	10
Sobrio	9
Brione (Verzasca)	9
Aranno	9
Maroggia	9
Ponte Tresa	9
Besazio	9
Gudo	8
Bedano	8
Osogna	8
Campo (Vallemaggia)	8
Isone	7
Preonzo	7
Bedretto	7
Grancia	7
Savosa	7
Meride	7
Curio	6
Bosco/Gurin	6
Moleno	5
Bedigliora	5
Personico	4
Prato (Leventina)	4
Sonogno	4
Onsernone	4
Miglieglia	4
Vico Morcote	4
Certara	3
Cerentino	3
Frasco	2
Cimadera	2
Corippo	1
Mosogno	1
Vergeletto	1
Bogno	1
Linescio	1
Gresso	0

Kanton Uri

Gemeinde	Anzahl Projekteingaben
Erstfeld	59
Altdorf	44
Schattorf	44
Silenen	39
Andermatt	37
Bürglen	34
Isenthal	10
Hospental	9
Attinghausen	8
Gurtnellen	5
Seelisberg	3
Wassen	3
Bauen	1
Flüelen	1
Göschenen	1
Sisikon	1
Spiringen	1
Unterschächen	1
Realp	0
Seedorf (URI)	0

Quelle: Brugger & Partner AG, Projektstart Monitoring Gotthard-Basistunnel - Methodische Dokumentation mit Datenanhang. Zürich, 2014

Neu erstellte Wohnungen nach Kategorie der Bauwerke (Wohngebäude, übrige Gebäude mit Wohnungen) und nach Art und Kategorie der Auftraggeber (öffentliche, private) in den Regionen in den Kantonen Tessin und Uri in den Jahren 2000 und 2012 sowie 2013 und 2014

## 2000-2012

Alle Gebäudetypen Tessin				
Regionen	2000		2012	
	Abs.	%	Abs.	%
Mendrisiotto	101	9,64%	255	13,74%
Lugano	152	14,50%	411	22,14%
Valli di Lugano	47	4,48%	86	4,63%
Vedeggio e Basso Malcantone	145	13,84%	218	11,75%
Piano di Magadino/Gambarogno	96	9,16%	168	9,05%
Bellinzona	131	12,50%	186	10,02%
Sponda destra locarnese	267	25,48%	400	21,55%
Valli Locarnese	31	2,96%	42	2,26%
Riviera	40	3,82%	68	3,66%
Blenio	18	1,72%	16	0,86%
Leventina	20	1,91%	6	0,32%
Total	1'048	100,00%	1'856	100,00%

Einfamilienhäuser Tessin				
Regionen	2000		2012	
	Abs.	%	Abs.	%
Mendrisiotto	72	16,00%	93	24,80%
Lugano	55	12,22%	37	9,87%
Valli di Lugano	38	8,44%	43	11,47%
Vedeggio e Basso Malcantone	52	11,56%	43	11,47%
Piano di Magadino/Gambarogno	52	11,56%	45	12,00%
Bellinzona	76	16,89%	38	10,13%
Sponda destra locarnese	33	7,33%	38	10,13%
Valli Locarnese	19	4,22%	20	5,33%
Riviera	30	6,67%	4	1,07%
Blenio	15	3,33%	8	2,13%
Leventina	8	1,78%	6	1,60%
Total	450	100,00%	375	100,00%

<b>Mehrfamilienhäuser Tessin</b>					
Regionen	2000		2012		
	Abs.	%	Abs.	%	
Mendrisiotto	22	4,24%	103	8,70%	
Lugano	97	18,69%	273	23,06%	
Valli di Lugano	8	1,54%	43	3,63%	
Vedeggio e Basso Malcantone	46	8,86%	143	12,08%	
Piano di Magadino/Gambarogno	29	5,59%	118	9,97%	
Bellinzona	55	10,60%	108	9,12%	
Sponda destra locarnese	228	43,93%	356	30,07%	
Valli Locarnese	12	2,31%	10	0,84%	
Riviera	8	1,54%	22	1,86%	
Blenio	2	0,39%	8	0,68%	
Leventina	12	2,31%	0	0,00%	
Total	519	100,00%	1'184	100,00%	

<b>Sonstige Tessin</b>					
Regionen	2000		2012		
	Abs.	%	Abs.	%	
Mendrisiotto	7	8,86%	59	19,87%	
Lugano	0	0,00%	101	34,01%	
Valli di Lugano	1	1,27%	0	0,00%	
Vedeggio e Basso Malcantone	47	59,49%	32	10,77%	
Piano di Magadino/Gambarogno	15	18,99%	5	1,68%	
Bellinzona	0	0,00%	40	13,47%	
Sponda destra locarnese	6	7,59%	6	2,02%	
Valli Locarnese	0	0,00%	12	4,04%	
Riviera	2	2,53%	42	14,14%	
Blenio	1	1,27%	0	0,00%	
Leventina	0	0,00%	0	0,00%	
Total	79	100,00%	297	100,00%	

<b>Alle Gebäudetypen Uri</b>					
Regionen	2000		2012		
	Abs.	%	Abs.	%	
Äussere Seegemeinden	3	2,73%	14	9,52%	
Unteres Reusstal	91	82,73%	96	65,31%	
Oberes Reusstal	0	0,00%	3	2,04%	
Seitentäler	9	8,18%	5	3,40%	
Urserntal	7	6,36%	29	19,73%	
Total	110	100,00%	147	90,48%	

<b>Einfamilienhäuser Uri</b>				
Regionen	2000		2012	
	Abs.	%	Abs.	%
Äussere Seegemeinden	2	4,35%	10	19,23%
Unteres Reusstal	41	89,13%	40	76,92%
Oberes Reusstal	0	0,00%	1	1,92%
Seitentäler	3	6,52%	1	1,92%
Urserntal	0	0,00%	0	0,00%
Total	46	100,00%	52	100,00%

<b>Mehrfamilienhäuser Uri</b>				
Regionen	2000		2012	
	Abs.	%	Abs.	%
Äussere Seegemeinden	0	0,00%	4	4,26%
Unteres Reusstal	43	100,00%	55	58,51%
Oberes Reusstal	0	0,00%	2	2,13%
Seitentäler	0	0,00%	4	4,26%
Urserntal	0	0,00%	29	30,85%
Total	43	100,00%	94	100,00%

<b>Sonstige Uri</b>				
Regionen	2000		2012	
	Abs.	%	Abs.	%
Äussere Seegemeinden	1	4,76%	0	0,00%
Unteres Reusstal	7	33,33%	1	100,00%
Oberes Reusstal	0	0,00%	0	0,00%
Seitentäler	6	28,57%	0	0,00%
Urserntal	7	33,33%	0	0,00%
Total	21	100,00%	1	100,00%

## 2013-2014

<b>Alle Gebäudetypen Tessin</b>				
Regionen	2013		2014	
	Abs.	%	Abs.	%
Mendrisiotto	199	8,68%	349	14,61%
Lugano	737	32,16%	639	26,76%
Valli di Lugano	81	3,53%	81	3,39%
Vedeggio e Basso Malcantone	222	9,69%	187	7,83%
Piano di Magadino/Gambarogno	187	8,16%	244	10,22%
Bellinzona	499	21,77%	245	10,26%
Sponda destra Locarnese	216	9,42%	480	20,10%
Valli Locarnese	50	2,18%	45	1,88%
Riviera	75	3,27%	88	3,69%
Blenio	6	0,26%	14	0,59%
Leventina	20	0,87%	16	0,67%
Total	2'292	100,00%	2'388	100,00%

<b>Einfamilienhäuser Tessin</b>				
Regionen	2013		2014	
	Abs.	%	Abs.	%
Mendrisiotto	60	13,79%	63	15,56%
Lugano	60	13,79%	55	13,58%
Valli di Lugano	38	8,74%	34	8,40%
Vedeggio e Basso Malcantone	49	11,26%	49	12,10%
Piano di Magadino/Gambarogno	64	14,71%	47	11,60%
Bellinzona	55	12,64%	39	9,63%
Sponda destra Locarnese	24	5,52%	20	4,94%
Valli Locarnese	25	5,75%	25	6,17%
Riviera	45	10,34%	48	11,85%
Blenio	2	0,46%	11	2,72%
Leventina	13	2,99%	14	3,46%
Total	435	100,00%	405	100,00%

<b>Mehrfamilienhäuser Tessin</b>				
Regionen	2013		2014	
	Abs.	%	Abs.	%
Mendrisiotto	123	8,00%	282	17,56%
Lugano	485	31,55%	308	19,18%
Valli di Lugano	43	2,80%	38	2,37%
Vedeggio e Basso Malcantone	153	9,95%	86	5,35%
Piano di Magadino/Gambarogno	123	8,00%	184	11,46%
Bellinzona	392	25,50%	192	11,96%
Sponda destra Locarnese	172	11,19%	455	28,33%
Valli Locarnese	21	1,37%	20	1,25%
Riviera	19	1,24%	36	2,24%
Blenio	4	0,26%	3	0,19%
Leventina	2	0,13%	2	0,12%
Total	1'537	100,00%	1'606	100,00%

<b>Sonstige Tessin</b>				
Regionen	2013		2014	
	Abs.	%	Abs.	%
Mendrisiotto	16	5,00%	4	1,06%
Lugano	192	60,00%	276	73,21%
Valli di Lugano	0	0,00%	9	2,39%
Vedeggio e Basso Malcantone	20	6,25%	52	13,79%
Piano di Magadino/Gambarogno	0	0,00%	13	3,45%
Bellinzona	52	16,25%	14	3,71%
Sponda destra locarnese	20	6,25%	5	1,33%
Valli Locarnese	4	1,25%	0	0,00%
Riviera	11	3,44%	4	1,06%
Blenio	0	0,00%	0	0,00%
Leventina	5	1,56%	0	0,00%
Total	320	100,00%	377	100,00%

<b>Alle Gebäudetypen Uri</b>				
Regionen	2013		2014	
	Abs.	%	Abs.	%
Äussere Seegemeinden	6	2,62%	7	2,55%
Unteres Reusstal	172	75,11%	191	69,71%
Oberes Reusstal	0	0,00%	0	0,00%
Seitentäler	3	1,31%	1	0,36%
Urserntal	48	20,96%	75	27,37%
Total	229	100,00%	274	100,00%

<b>Einfamilienhäuser Uri</b>				
Regionen	2013		2014	
	Abs.	%	Abs.	%
Äussere Seegemeinden	6	13,04%	4	10,00%
Unteres Reusstal	37	80,43%	34	85,00%
Oberes Reusstal	0	0,00%	0	0,00%
Seitentäler	1	2,17%	0	0,00%
Urserntal	2	4,35%	2	5,00%
Total	46	100,00%	40	100,00%

<b>Mehrfamilienhäuser Uri</b>				
Regionen	2013		2014	
	Abs.	%	Abs.	%
Äussere Seegemeinden	0	0,00%	3	1,40%
Unteres Reusstal	135	73,77%	145	67,76%
Oberes Reusstal	0	0,00%	0	0,00%
Seitentäler	2	1,09%	0	0,00%
Urserntal	46	25,14%	66	30,84%
Total	183	100,00%	214	100,00%

<b>Sonstige Uri</b>				
Regionen	2013		2014	
	Abs.	%	Abs.	%
Äussere Seegemeinden	0	0,00%	0	0,00%
Unteres Reusstal	0	0,00%	12	60,00%
Oberes Reusstal	0	0,00%	0	0,00%
Seitentäler	0	0,00%	1	5,00%
Urserntal	0	0,00%	7	35,00%
Total	0	0,00%	20	100,00%

Quelle: Bundesamt für Statistik BFS, Bau- und Wohnbaustatistik.

Anmerkung:

Die reinen Wohngebäude umfassen die Einfamilienhäuser freistehend oder angebaut (Doppel-, Gruppen- und Reihenhäuser) und die Mehrfamilienhäuser (reine Wohngebäude mit mehreren Wohnungen). Die Kategorie „Sonstige“ umfasst Wohngebäude mit Nebennutzung und Gebäude mit teilweiser Wohnnutzung.

**Anlage 8: Bauland- und Immobilienpreise – weitere Indikatoren**

Marktwerte von Eigentumswohnungen in CHF in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015

<b>Schweiz, Uri, Tessin</b>		<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>	
	CHF		CHF
Schweiz	905'407	Chiasso	747'618
Tessin	925'552	Balerna	731'331
Uri	798'404	Mendrisio	849'566
		Riva San Vitale	805'361
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>		Melano	852'713
	CHF	Maroggia	1'056'526
Flüelen	751'172	Melide	1'171'004
Altdorf	762'424	Paradiso	1'241'654
Erstfeld	660'029	Lugano	1'125'309
Göschenen	643'093	Cadempino	891'349
Andermatt	1'548'440	Lamone	883'794
		Torricella-Taverne	803'223
		Mezzovico-Vira	793'338
		Monteceneri	798'781
		Giubiasco	799'493
		Bellinzona	835'092
		Arbedo-Castione	666'635
		Muralto	1'111'823
		Locarno	992'193
		Biaseca	670'531
		Faido	559'924
		Airolo	578'254

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

**Marktwerte von Eigentumswohnungen in CHF in den Kantonen Uri und Tessin, jährliche Wachstumsraten 2000 – 2015**

<b>Kanton Uri , Kanton Tessin, Schweiz</b>				Jährliche Wachstumsrate (in %)	
	2000	2010	2015	2000 - 2010	2010 - 2015
Schweiz	434'160	706'690	905'407	4,99%	5,08%
Tessin	418'157	729'532	925'552	5,72%	4,87%
Uri	439'404	598'918	798'404	3,15%	5,92%
<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>				Jährliche Wachstumsrate (in %)	
	2000	2010	2015	2000 - 2010	2010 - 2015
Chiasso	347'197	545'411	747'618	4,62%	6,51%
Balerna	337'920	604'850	731'331	5,99%	3,87%
Mendrisio	385'809	653'451	849'566	5,41%	5,39%
Riva San Vitale	421'719	805'915	805'361	6,69%	-0,01%
Melano	421'598	826'278	852'713	6,96%	0,63%
Maroggia	491'432	790'344	1'056'526	4,87%	5,98%
Melide	567'464	852'471	1'171'004	4,15%	6,56%
Paradiso	437'939	885'077	1'241'654	7,29%	7,00%
Lugano	456'310	891'432	1'125'309	6,93%	4,77%
Cadempino	468'749	721'074	891'349	4,40%	4,33%
Lamone	383'426	717'775	883'794	6,47%	4,25%
Torricella-Taverne	409'941	638'214	803'223	4,53%	4,71%
Mezzovico-Vira	388'054	622'627	793'338	4,84%	4,97%
Monteceneri	323'223	586'023	798'781	6,13%	6,39%
Giubiasco	342'049	627'132	799'493	6,25%	4,98%
Bellinzona	425'556	650'821	835'092	4,34%	5,11%
Arbedo-Castione	411'034	619'036	666'635	4,18%	1,49%
Muralto	521'459	885'094	1'111'823	5,43%	4,67%
Locarno	476'591	736'028	992'193	4,44%	6,15%
Biasca	282'961	549'119	670'531	6,85%	4,08%
Faido	270'211	429'814	559'924	4,75%	5,43%
Airolo	317'566	505'159	578'254	4,75%	2,74%
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>				Jährliche Wachstumsrate (in %)	
	2000	2010	2015	2000 - 2010	2010 - 2015
Flüelen	412'470	677'376	751'172	5,09%	2,09%
Altdorf	420'999	685'548	762'424	5,00%	2,15%
Erstfeld	396'142	574'611	660'029	3,79%	2,81%
Göschenen	439'367	473'863	643'093	0,76%	6,30%
Andermatt	496'753	849'695	1'548'440	5,51%	12,75%

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

Marktwerte von Einfamilienhäusern (EFH) in CHF in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015

<b>Schweiz, Uri, Tessin</b>		<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>	
	CHF		CHF
Schweiz	1'101'462	Chiasso	1'018'148
Tessin	1'080'045	Balerna	1'095'839
Uri	885'240	Mendrisio	1'130'631
		Riva San Vitale	1'114'407
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>		Melano	1'166'001
	CHF	Maroggia	1'428'382
Flüelen	971'701	Melide	1'608'440
Altdorf	1'053'935	Paradiso	1'668'319
Erstfeld	774'251	Lugano	1'377'254.00
Göschenen	550'172	Cadempino	1'240'063
Andermatt	1'867'452	Lamone	1'101'485
		Torricella-Taverne	1'151'199
		Mezzovico-Vira	1'129'505
		Monteceneri	1'083'231
		Giubiasco	1'073'468
		Bellinzona	1'177'548
		Arbedo-Castione	941'887
		Muralto	1'529'761
		Locarno	1'295'643
		Biasca	826'793
		Faido	543'911
		Airolo	715'550

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

**Marktwerte von Einfamilienhäusern (EFH) in CHF in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin, Wachstumsraten 2000 – 2015**

<b>Kanton Uri , Kanton Tessin, Schweiz</b>				<b>Jährliche Wachstumsrate (in %)</b>	
	2000	2010	2015	2000 - 2010	2010 - 2015
Schweiz	638'549	906'362	1'101'462	3,56%	3,98%
Tessin	650'338	883'030	1'080'045	3,11%	4,11%
Uri	589'347	720'825	885'240	2,03%	4,19%
<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>					
	2000	2010	2015	<b>Jährliche Wachstumsrate (in %)</b>	
				2000 - 2010	2010 - 2015
Chiasso	590'180	743'357	1'018'148	2,33%	6,49%
Balerna	589'986	873'501	1'095'839	4,00%	4,64%
Mendrisio	635'736	897'850	1'130'631	3,51%	4,72%
Riva San Vitale	695'739	950'418	1'114'407	3,17%	3,23%
Melano	701'441	1'013'257	1'166'001	3,75%	2,85%
Maroggia	791'404	1'111'245	1'428'382	3,45%	5,15%
Melide	913'758	1'221'774	1'608'440	2,95%	5,65%
Paradiso	716'139	1290'481	1'668'319	6,07%	5,27%
Lugano	726'655	1'097'102	1'377'254	4,21%	4,65%
Cadempino	736'798	1'079'043	1'240'063	3,89%	2,82%
Lamone	624'556	947'308	1'101'485	4,25%	3,06%
Torricella-Taverne	716'429	858'148	1'151'199	1,82%	6,05%
Mezzovico-Vira	672'741	813'783	1'129'505	1,92%	6,78%
Monteceneri	644'098	814'921	1'083'231	2,38%	5,86%
Giubiasco	466'744	898'957	1'073'468	6,77%	3,61%
Bellinzona	688'255	811'065	1'177'548	1,66%	7,74%
Arbedo-Castione	601'480	851'367	941'887	3,54%	2,04%
Muralto	819'680	1'312'594	1'529'761	4,82%	3,11%
Locarno	719'623	1'056'039	1'295'643	3,91%	4,17%
Biasca	548'399	732'174	826'793	2,93%	2,46%
Faido	467'648	491'892	543'911	0,51%	2,03%
Airolo	525'113	556'485	715'550	0,58%	5,16%
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>					
	2000	2010	2015	<b>Jährliche Wachstumsrate (in %)</b>	
				2000 - 2010	2010 - 2015
Flüelen	632'107	975'416	971'701	4,43%	-0,08%
Altdorf	703'818	880'913	1'053'935	2,27%	3,65%
Erstfeld	532'504	749'380	774'251	3,48%	0,66%
Göschenen	493'393	545'120	550'172	1,00%	0,18%
Andermatt	713'883	1'354'431	1'867'452	6,61%	6,63%

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

Marktwerte von Büroflächen in CHF in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015

<b>Schweiz, Uri, Tessin</b>		<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>	
	CHF		CHF
Schweiz	940'509	Chiasso	722'767
Tessin	911'814	Balerna	631'409
Uri	416'735	Mendrisio	832'261
		Riva San Vitale	630'157
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>		Melano	658'453
	CHF	Maroggia	623'750
Flüelen	606'733	Melide	576'980
Altdorf	549'268	Paradiso	899'077
Erstfeld	331'147	Lugano	1'279'370
Göschenen	294'604	Cadempino	558'289
Andermatt	600'950	Lamone	571'879
		Torricecca-Taverne	613'075
		Mezzovico-Vira	637'981
		Monteceneri	769'764
		Giubiasco	616'079
		Bellinzona	706'223
		Arbedo-Castione	442'748
		Muralto	638'772
		Locarno	695'114
		Biasca	393'991
		Faido	533'791
		Airolo	342'445

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

**Marktwerte von Büroflächen in CHF in den Kantonen Uri und Tessin, jährliche Wachstumsraten 2000 – 2015**

<b>Kanton Uri , Kanton Tessin, Schweiz</b>				Jährliche Wachstumsrate (in %)	
	2000	2010	2015	2000 - 2010	2010 - 2015
Schweiz	543'423	787'317	940'509	3,78%	3,62%
Tessin	454'113	608'463	911'814	2,97%	8,43%
Uri	333'644	474'618	416'735	3,59%	-2,57%
<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>				Jährliche Wachstumsrate (in %)	
	2000	2010	2015	2000 - 2010	2010 - 2015
Chiasso	344'114	457'180	722'767	2,88%	9,59%
Balerna	299'117	397'674	631'409	2,89%	9,69%
Mendrisio	404'959	538'839	832'261	2,90%	9,08%
Riva San Vitale	301'081	400'350	630'157	2,89%	9,50%
Melano	317'050	422'285	658'453	2,91%	9,29%
Maroggia	299'473	397'589	623'750	2,87%	9,42%
Melide	285'639	376'530	576'980	2,80%	8,91%
Paradiso	453'949	598'593	899'077	2,80%	8,48%
Lugano	650'886	860'794	1'279'370	2,83%	8,25%
Cadempino	275'631	362'808	558'289	2,79%	9,00%
Lamone	281'655	369'585	571'879	2,75%	9,12%
Torricella-Taverne	303'030	398'990	613'075	2,79%	8,97%
Mezzovico-Vira	316'516	416'463	637'981	2,78%	8,90%
Monteceneri	379'390	497'933	769'764	2,76%	9,10%
Giubiasco	285'506	374'945	616'079	2,76%	10,44%
Bellinzona	329'752	433'095	706'223	2,76%	10,27%
Arbedo-Castione	201'165	263'811	442'748	2,75%	10,91%
Muralto	325'930	436'130	638'772	2,96%	7,93%
Locarno	355'683	473'856	695'114	2,91%	7,96%
Biasca	141'972	166'772	393'991	1,62%	18,76%
Faido	363'012	486'831	533'791	2,98%	1,86%
Airolo	325'930	436'130	638'772	2,96%	7,93%
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>				Jährliche Wachstumsrate (in %)	
	2000	2010	2015	2000 - 2010	2010 - 2015
Flüelen	403'701	540'291	606'733	2,96%	2,35%
Altdorf	209'807	248'485	549'268	1,71%	17,19%
Erstfeld	216'366	308'340	331'147	3,61%	1,44%
Göschenen	192'055	293'281	294'604	4,32%	0,09%
Andermatt	353'301	467'488	600'950	2,84%	5,15%

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

Marktwerte von Verkaufsflächen in CHF in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin  
2015

<b>Schweiz, Uri, Tessin</b>		<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>	
	CHF		CHF
Schweiz	1'296'342	Chiasso	912'736
Tessin	1'064'146	Balerna	744'969
Uri	463'476	Mendrisio	1'043'937
		Riva San Vitale	930'411
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>		Melano	947'217
	CHF	Maroggia	907'487
Flüelen	785'564	Melide	1'102'301
Altdorf	581'209	Paradiso	1'563'916
Erstfeld	421'978	Lugano	1'994'946
Göschenen	479'611	Cadempino	931'480
Andermatt	756'842	Lamone	912'093
		Mezzovico-Vira	1'369'221
		Monteceneri	958'667
		Giubiasco	839'082
		Bellinzona	1'161'536
		Arbedo-Castione	910'232
		Muralto	1'136'453
		Locarno	1'537'414
		Biasca	557'741
		Faido	672'165
		Airolo	519'358

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

**Marktwerte von Verkaufsflächen in CHF in den Kantonen Uri und Tessin, jährliche Wachstumsraten 2000 – 2015**

<b>Kanton Uri , Kanton Tessin, Schweiz</b>				Jährliche Wachstumsrate (in %)	
	2000	2010	2015	2000 - 2010	2010 - 2015
Schweiz	819'786	1'249'204	1'296'342	4,30%	0,74%
Tessin	434'227	639'104	1'064'146	3,94%	10,74%
Uri	290'650	451'252	463'476	4,50%	0,54%
<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>				Jährliche Wachstumsrate (in %)	
	2000	2010	2015	2000 - 2010	2010 - 2015
Chiasso	609'750	800'950	912'736	2,77%	2,65%
Balerna	496'893	652'243	744'969	2,76%	2,69%
Mendrisio	699'830	920'607	1'043'937	2,78%	2,55%
Riva San Vitale	621'717	816'723	930'411	2,77%	2,64%
Melano	634'139	833'734	947'217	2,77%	2,59%
Maroggia	607'044	797'816	907'487	2,77%	2,61%
Melide	446'799	658'463	1'102'301	3,95%	10,85%
Paradiso	640'262	941'766	1'563'916	3,93%	10,68%
Lugano	835'922	1'224'050	1'994'946	3,89%	10,26%
Cadempino	374'354	552'626	931'480	3,97%	11,01%
Lamone	365'868	540'314	912'093	3,98%	11,04%
Torricella-Taverne	504'865	744'628	1'250'593	3,96%	10,93%
Mezzovico-Vira	555'152	818'120	1'369'221	3,95%	10,85%
Monteceneri	385'556	569'091	958'667	3,97%	10,99%
Giubiasco	416'395	674'441	839'082	4,94%	4,47%
Bellinzona	580'296	935'812	1'161'536	4,89%	4,42%
Arbedo-Castione	450'444	730'928	910'232	4,96%	4,49%
Muralto	744'562	970'019	1'136'453	2,68%	3,22%
Locarno	1'008'513	1'315'247	1'537'414	2,69%	3,17%
Biasca	337'061	536'929	557'741	4,77%	0,76%
Faido	409'342	648'812	672'165	4,71%	0,71%
Airolo	312'310	499'104	519'358	4,80%	0,80%
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>				Jährliche Wachstumsrate (in %)	
	2000	2010	2015	2000 - 2010	2010 - 2015
Flüelen	499'122	768'302	785'564	4,41%	0,45%
Altdorf	367'768	567'632	581'209	4,44%	0,47%
Erstfeld	262'874	409'915	421'978	4,54%	0,58%
Göschenen	298'093	465'535	479'611	4,56%	0,60%
Andermatt	479'050	739'244	756'842	4,43%	0,47%

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

Marktwerte von Bauland für Mehrfamilienhäuser (MFH) mit Eigentumswohnungen in CHF/m<sup>2</sup>  
in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015

<b>Schweiz, Uri, Tessin</b>		<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>	
	CHF/m <sup>2</sup>		CHF/m <sup>2</sup>
Schweiz	2'609	Chiasso	1'836
Tessin	2'708	Balerna	1'756
Uri	2'085	Mendrisio	2'336
		Riva San Vitale	2'119
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>		Melano	2'351
	CHF/m <sup>2</sup>	Maroggia	3'350
Flüelen	1'854	Melide	3'910
Altdorf	1'909	Paradiso	4256
Erstfeld	1'407	Lugano	3'686
Göschenen	1'324	Cadempino	2'540
Andermatt	5'760	Lamone	2'503
		Torricella-Taverne	2'108
		Mezzovico-Vira	2'060
		Monteceneri	2'087
		Giubiasco	2'090
		Bellinzona	2'265
		Arbedo-	1'439
		Muralto	3'620
		Locarno	3'034
		Biasca	1'458
		Faido	917
		Airolo	1'006

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

**Marktwerte von Bauland für Mehrfamilienhäuser (MFH) mit Eigentumswohnungen in CHF/m<sup>2</sup>  
in den Kantonen Uri und Tessin, jährliche Wachstumsraten 2000 – 2015**

<b>Kanton Uri , Kanton Tessin, Schweiz</b>					
	2000	2010	2015	Jährliche Wachstumsrate (in %)	
	2000	2010	2015	2000 - 2010	2010 - 2015
Schweiz	583	1'663	2'609	11,05%	9,42%
Tessin	500	1'775	2'708	13,51%	8,82%
Uri	572	1'133	2'085	7,07%	12,97%
<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>					
	2000	2010	2015	Jährliche Wachstumsrate (in %)	
	2000	2010	2015	2000 - 2010	2010 - 2015
Chiasso	159	871	1'836	18,54%	16,08%
Balerna	328	1'162	1'756	13,48%	8,61%
Mendrisio	345	1'400	2'336	15,04%	10,78%
Riva San Vitale	485	2'147	2'119	16,04%	-0,26%
Melano	485	2'247	2'351	16,57%	0,91%
Maroggia	827	2'071	3'350	9,61%	10,10%
Melide	1'199	2'376	3'910	7,08%	10,48%
Paradiso	565	2'535	4'256	16,20%	10,92%
Lugano	655	2'566	3'686	14,63%	7,51%
Cadempino	716	1'732	2'540	9,24%	7,96%
Lamone	406	1'716	2'503	15,50%	7,84%
Torricella-Taverne	427	1'326	2'108	12,00%	9,71%
Mezzovico-Vira	365	1'249	2'060	13,09%	10,53%
Monteceneri	521	1'070	2'087	7,46%	14,30%
Giubiasco	380	1'271	2'090	12,83%	10,46%
Bellinzona	504	1'387	2'265	10,65%	10,31%
Arbedo-Castione	433	1'232	1'439	11,02%	3,15%
Muralto	974	2'535	3'620	10,04%	7,39%
Locarno	754	1'805	3'034	9,12%	10,94%
Biasca	506	889	1'458	5,80%	10,40%
Faido	260	330	917	2,41%	22,68%
Airolo	192	674	1'006	13,38%	8,34%
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>					
	2000	2010	2015	Jährliche Wachstumsrate (in %)	
	2000	2010	2015	2000 - 2010	2010 - 2015
Flüelen	481	1'517	1'854	12,17%	4,09%
Altdorf	625	1'558	1'909	9,56%	4,15%
Erstfeld	473	1'014	1'407	7,92%	6,77%
Göschenen	572	521	1'324	-0,93%	20,51%
Andermatt	853	2'362	5'760	10,72%	19,52%

Quelle: Fahrländer Partner (2016)

Marktwerte von Bauland für Mehrfamilienhäuser (MFH) mit Mietwohnungen in CHF/m<sup>2</sup> in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015

<b>Schweiz, Uri, Tessin</b>		<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>	
	CHF		CHF
Schweiz	1'787	Chiasso	1'322
Tessin	1'904	Balerna	831
Uri	1'104	Mendrisio	1'701
		Riva San Vitale	1'891
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>		Melano	2'321
	CHF	Maroggia	2'049
Flüelen	1'693	Melide	2'387
Altdorf	1'788	Paradiso	2'613
Erstfeld	343	Lugano	2'674
Göschenen	149	Cadempino	1'911
Andermatt	1'468	Lamone	1'571
		Torricella-Taverne	1'411
		Mezzovico-Vira	1'873
		Monteceneri	1'602
		Giubiasco	1'482
		Bellinzona	1'522
		Arbedo-Castione	1'277
		Muralto	2'409
		Locarno	1'879
		Biasca	815
		Faido	399
		Airolo	202

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

Marktwerte von Bauland für Mehrfamilienhäuser (MFH) mit Mietwohnungen in CHF/m<sup>2</sup> in den Kantonen Uri und Tessin, jährliche Wachstumsraten 2000 – 2015

<b>Kanton Uri , Kanton Tessin, Schweiz</b>				Jährliche Wachstumsrate (in %)	
	2000	2010	2015	2000 - 2010	2010 - 2015
Schweiz	473	860	1'787	6,16%	15,75%
Tessin	417	574	1'904	3,25%	27,10%
Uri	323	419	1'104	2,64%	21,38%
<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>					
	2000	2010	2015	Jährliche Wachstumsrate (in %)	
				2000 - 2010	2010 - 2015
Chiasso	151	147	1'322	-0,27%	55,16%
Balerna	312	495	831	4,72%	10,92%
Mendrisio	275	456	1'701	5,19%	30,12%
Riva San Vitale	177	423	1'891	9,10%	34,92%
Melano	324	449	2'321	3,32%	38,89%
Maroggia	408	680	2'049	5,24%	24,68%
Melide	455	814	2'387	5,99%	24,01%
Paradiso	507	779	2'613	4,39%	27,39%
Lugano	612	1'015	2'674	5,19%	21,38%
Cadempino	477	765	1'911	4,84%	20,09%
Lamone	387	621	1'571	4,84%	20,40%
Torricella-Taverne	298	540	1'411	6,13%	21,18%
Mezzovico-Vira	348	535	1'873	4,39%	28,48%
Monteceneri	496	366	1'602	-2,99%	34,35%
Giubiasco	362	331	1'482	-0,89%	34,96%
Bellinzona	377	474	1'522	2,32%	26,28%
Arbedo-Castione	319	211	1'277	-4,05%	43,34%
Muralto	530	719	2'409	3,10%	27,36%
Locarno	496	760	1'879	4,36%	19,85%
Biasca	482	691	815	3,67%	3,36%
Faido	248	314	399	2,39%	4,91%
Airolo	183	247	202	3,04%	-3,94%
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>					
	2000	2010	2015	Jährliche Wachstumsrate (in %)	
				2000 - 2010	2010 - 2015
Altdorf	595	660	1'788	1,04%	22,06%
Flüelen	458	757	1'693	5,15%	17,47%
Erstfeld	450	525	343	1,55%	-8,16%
Göschenen	163	140	149	-1,51%	1,25%
Andermatt	469	708	1'468	4,20%	15,70%

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

Marktwerte von Bauland für Einfamilienhäuser (EFH) in CHF/m<sup>2</sup> in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015

<b>Schweiz, Uri, Tessin</b>		<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>	
	CHF/m <sup>2</sup>		CHF/m <sup>2</sup>
Schweiz	1'077	Chiasso	931
Tessin	1'044	Balerna	1'066
Uri	704	Mendrisio	1'126
		Riva San Vitale	1'098
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>		Melano	1'188
	CHF/m <sup>2</sup>	Maroggia	1'644
Flüelen	850	Melide	1'958
Altdorf	993	Paradiso	2'062
Erstfeld	507	Lugano	1'555
Göschenen	140	Cadempino	1'317
Andermatt	2'408	Lamone	1'076
		Torricella-Taverne	1'162
		Mezzovico-Vira	1'125
		Monteceneri	1'044
		Giubiasco	1'027
		Bellinzona	1'208
		Arbedo-Castione	798
		Muralto	1'820
		Locarno	1'413
		Biasca	598
		Faido	141
		Airolo	405

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

**Marktwerte von Bauland für Einfamilienhäuser (EFH) in CHF/m<sup>2</sup> in den Kantonen Uri und Tessin, jährliche Wachstumsraten 2000 – 2015**

<b>Kanton Uri , Kanton Tessin, Schweiz</b>					
	2000	2010	2015	Jährliche Wachstumsrate (in %)	
				2000 - 2010	2010 - 2015
Schweiz	398	755	1.077	6,61%	7,36%
Tessin	411	722	1.044	5,80%	7,65%
Uri	299	432	704	3,75%	10,26%
<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>					
	2000	2010	2015	Jährliche Wachstumsrate (in %)	
				2000 - 2010	2010 - 2015
Chiasso	299	465	931	4,51%	14,89%
Balerna	299	691	1'066	8,74%	9,06%
Mendrisio	379	733	1'126	6,82%	8,96%
Riva San Vitale	483	825	1'098	5,50%	5,88%
Melano	493	934	1'188	6,60%	4,93%
Maroggia	650	1'105	1'644	5,45%	8,27%
Melide	862	1'297	1'958	4,17%	8,59%
Paradiso	519	1'416	2'062	10,56%	7,81%
Lugano	537	1'080	1'555	7,24%	7,56%
Cadempino	554	1'049	1'317	6,59%	4,66%
Lamone	359	820	1'076	8,61%	5,58%
Torricella-Taverne	519	664	1'162	2,49%	11,84%
Mezzovico-Vira	443	587	1'125	2,85%	13,89%
Monteceneri	393	589	1'044	4,13%	12,13%
Giubiasco	148	735	1'027	17,38%	6,92%
Bellinzona	470	582	1'208	2,16%	15,73%
Arbedo-Castione	319	653	798	7,43%	4,09%
Muralto	698	1'455	1'820	7,62%	4,58%
Locarno	525	1'008	1'413	6,74%	6,99%
Biasca	227	445	598	6,96%	6,09%
Faido	140	140	141	0,00%	0,14%
Airolo	189	160	405	-1,65%	20,41%
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>					
	2000	2010	2015	Jährliche Wachstumsrate (in %)	
				2000 - 2010	2010 - 2015
Flüelen	372	868	850	8,84%	-0,42%
Altdorf	497	703	993	3,53%	7,15%
Erstfeld	199	475	507	9,09%	1,31%
Göschenen	145	142	140	-0,21%	-0,28%
Andermatt	515	1.527	2.408	11,48%	9,54%

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

Marktwerte von Bauland für Büronutzungen in CHF/m<sup>2</sup> in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015

<b>Schweiz, Uri, Tessin</b>		<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>	
	CHF		CHF
Schweiz	1'375	Chiasso	527
Tessin	1'326	Balerna	426
Uri	163	Mendrisio	596
		Riva San Vitale	552
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>		Melano	697
	CHF	Maroggia	569
Flüelen	216	Melide	327
Altdorf	140	Paradiso	1'166
Erstfeld	140	Lugano	1'419
Göschenen	140	Cadempino	182
Andermatt	392	Lamone	340
		Torricella-Taverne	273
		Mezzovico-Vira	599
		Monteceneri	567
		Giubiasco	281
		Bellinzona	575
		Arbedo-Castione	140
		Muralto	455
		Locarno	528
		Biasca	140
		Faido	143
		Airolo	140

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

**Marktwerte von Bauland für Büronutzungen in CHF/m<sup>2</sup> in den Kantonen Uri und Tessin,  
jährliche Wachstumsraten 2000 – 2015**

<b>Kanton Uri , Kanton Tessin, Schweiz</b>				<b>Jährliche Wachstumsrate (in %)</b>	
	<b>2000</b>	<b>2010</b>	<b>2015</b>	<b>2000 - 2010</b>	<b>2010 - 2015</b>
Schweiz	770	1041	1375	3,06%	5,72%
Tessin	392	453	1326	1,46%	23,94%
Uri	140	161	163	1,41%	0,25%
<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>				<b>Jährliche Wachstumsrate (in %)</b>	
	<b>2000</b>	<b>2010</b>	<b>2015</b>	<b>2000 - 2010</b>	<b>2010 - 2015</b>
Chiasso	155	180	527	1,51%	23,97%
Balerna	140	146	426	0,42%	23,88%
Mendrisio	176	204	596	1,49%	23,91%
Riva San Vitale	163	189	552	1,49%	23,91%
Melano	206	238	697	1,45%	23,97%
Maroggia	168	195	569	1,50%	23,88%
Melide	140	140	327	0,00%	18,49%
Paradiso	374	428	1'166	1,36%	22,19%
Lugano	454	521	1'419	1,39%	22,19%
Cadempino	140	140	182	0,00%	5,39%
Lamone	140	140	340	0,00%	19,42%
Torricella-Taverne	140	140	273	0,00%	14,29%
Mezzovico-Vira	192	220	599	1,37%	22,18%
Monteceneri	182	208	567	1,34%	22,21%
Giubiasco	140	140	281	0,00%	14,95%
Bellinzona	171	197	575	1,43%	23,89%
Arbedo-Castione	140	140	140	0,00%	0,00%
Muralto	140	140	455	0,00%	26,58%
Locarno	140	156	528	1,09%	27,62%
Biasca	140	140	140	0,00%	0,00%
Faido	140	142	143	0,14%	0,14%
Airolo	140	140	140	0,00%	0,00%
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>				<b>Jährliche Wachstumsrate (in %)</b>	
	<b>2000</b>	<b>2010</b>	<b>2015</b>	<b>2000 - 2010</b>	<b>2010 - 2015</b>
Flüelen	164	214	216	2,70%	0,19%
Altdorf	140	140	140	0,00%	0,00%
Erstfeld	140	140	140	0,00%	0,00%
Göschenen	140	140	140	0,00%	0,00%
Andermatt	140	183	392	2,71%	16,46%

Quelle: Fahrländer Partner (2016)

Mietpreise für eine 3,5-Zimmerwohnung in CHF/Jahr in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015

<b>Schweiz, Uri, Tessin</b>		<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>	
	CHF/m <sup>2</sup>		CHF/m <sup>2</sup>
Schweiz	23'803	Chiasso	20'856
Tessin	24'223	Balerna	19'981
Uri	20'836	Mendrisio	22'533
		Riva San Vitale	23'831
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>		Melano	26'889
	CHF/m <sup>2</sup>	Maroggia	25'306
Flüelen	23'803	Melide	26'676
Altdorf	23'459	Paradiso	33'511
Erstfeld	16'779	Lugano	27'407
Göschenen	15'312	Cadempino	24'143
Andermatt	23'287	Lamone	22'199
		Torricella-Taverne	21'418
		Mezzovico-Vira	24'169
		Monteceneri	22'039
		Giubiasco	21'667
		Bellinzona	21'259
		Arbedo-Castione	20'391
		Muralto	27'219
		Locarno	23'333
		Biasca	18'024
		Faido	15'877
		Airolo	15'509

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

Mietpreise für eine 3,5-Zimmerwohnung in CHF/Jahr in den Kantonen Uri und Tessin,  
jährliche Wachstumsraten 2000 – 2015

<b>Kanton Uri , Kanton Tessin, Schweiz</b>				Jährliche Wachstumsrate (in %)	
	2000	2010	2015	2000 - 2010	2010 - 2015
Schweiz	16'864	21'236	23'803	2,33%	2,31%
Tessin	16'684	19'236	24'223	1,43%	4,72%
Uri	16'283	18'344	20'836	1,20%	2,58%
<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>					
	2000	2010	2015	Jährliche Wachstumsrate (in %)	
				2000 - 2010	2010 - 2015
Chiasso	12'545	15'211	20'856	1,95%	6,52%
Balerna	15'159	19'350	19'981	2,47%	0,64%
Mendrisio	14'145	18'319	22'533	2,62%	4,23%
Riva San Vitale	13'090	18'684	23'831	3,62%	4,99%
Melano	15'439	19'393	26'889	2,31%	6,75%
Maroggia	16'042	20'432	25'306	2,45%	4,37%
Melide	17'208	21'085	26'676	2,05%	4,82%
Paradiso	17'558	21'117	33'511	1,86%	9,68%
Lugano	17'885	21'961	27'407	2,07%	4,53%
Cadempino	17'461	21'098	24'143	1,91%	2,73%
Lamone	16'685	19'991	22'199	1,82%	2,12%
Torricella-Taverne	16'005	19'626	21'418	2,06%	1,76%
Mezzovico-Vira	16'530	19'430	24'169	1,63%	4,46%
Monteceneri	17'239	17'778	22'039	0,31%	4,39%
Giubiasco	15'665	17'242	21'667	0,96%	4,67%
Bellinzona	15'338	17'655	21'259	1,42%	3,79%
Arbedo-Castione	15'204	16'372	20'391	0,74%	4,49%
Muralto	17'462	20'557	27'219	1,65%	5,77%
Locarno	16'492	19'817	23'333	1,85%	3,32%
Biasca	16'300	17'296	18'024	0,59%	0,83%
Faido	13'445	12'662	15'877	-0,60%	4,63%
Airolo	13'692	13'457	15'509	-0,17%	2,88%
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>					
	2000	2010	2015	Jährliche Wachstumsrate (in %)	
				2000 - 2010	2010 - 2015
Flüelen	17'193	20'972	23'803	2,01%	2,56%
Altdorf	17'705	18'819	23'459	0,61%	4,51%
Erstfeld	18'118	16'891	16'779	-0,70%	-0,13%
Göschenen	15'208	13'323	15'312	-1,31%	2,82%
Andermatt	17'049	20'005	23'287	1,61%	3,08%

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

Mietpreise pro 150 m<sup>2</sup> Bürofläche in CHF/Jahr in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015

<b>Schweiz, Uri, Tessin</b>		<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>	
	CHF/m <sup>2</sup>		CHF/m <sup>2</sup>
Schweiz	40'077	Chiasso	30'900
Tessin	40'929	Balerna	29'400
Uri	25'262	Mendrisio	40'650
		Riva San Vitale	31'800
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>		Melano	35'250
	CHF/m <sup>2</sup>	Maroggia	33'300
Flüelen	33'750	Melide	31'800
Altdorf	30'000	Paradiso	40'200
Erstfeld	21'150	Lugano	49'650
Göschenen	20'700	Cadempino	29'850
Andermatt	30'150	Lamone	28'800
		Torricella-Taverne	30'750
		Mezzovico-Vira	32'100
		Monteceneri	29'100
		Giubiasco	28'800
		Bellinzona	31'650
		Arbedo-Castione	24'450
		Muralto	34'800
		Locarno	33'750
		Biasca	22'500
		Faido	30'150
		Airolo	21'300

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

Mietpreise pro 150 m<sup>2</sup> Bürofläche in CHF/Jahr in den Kantonen Uri und Tessin, jährliche Wachstumsraten 2000 – 2015

<b>Kanton Uri , Kanton Tessin, Schweiz</b>				Jährliche Wachstumsrate (in %)	
	2000	2010	2015	2000 - 2010	2010 - 2015
Schweiz	31'474	35'769	40'077	1,29%	2,30%
Tessin	28'530	30'722	40'929	0,74%	5,90%
Uri	24'421	28'138	25'262	1,43%	-2,13%
<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>					
	2000	2010	2015	Jährliche Wachstumsrate (in %)	
				2000 - 2010	2010 - 2015
Chiasso	21'433	23'194	30'900	0,79%	5,91%
Balerna	20'393	22'068	29'400	0,79%	5,91%
Mendrisio	28'197	30'512	40'650	0,79%	5,91%
Riva San Vitale	22'058	23'869	31'800	0,79%	5,91%
Melano	24'451	26'459	35'250	0,79%	5,91%
Maroggia	23'099	24'995	33'300	0,79%	5,91%
Melide	22'467	24'010	31'800	0,67%	5,78%
Paradiso	28'402	30'352	40'200	0,67%	5,78%
Lugano	35'079	37'487	49'650	0,67%	5,78%
Cadempino	21'090	22'538	29'850	0,67%	5,78%
Lamone	20'348	21'745	28'800	0,67%	5,78%
Torricella-Taverne	21'725	23'217	30'750	0,67%	5,78%
Mezzovico-Vira	22'679	24'237	32'100	0,67%	5,78%
Monteceneri	20'560	21'971	29'100	0,67%	5,78%
Giubiasco	19'977	21'617	28'800	0,79%	5,91%
Bellinzona	21'954	23'757	31'650	0,79%	5,90%
Arbedo-Castione	16'960	18'352	24'450	0,79%	5,91%
Muralto	23'686	25'908	34'800	0,90%	6,08%
Locarno	22'971	25'126	33'750	0,90%	6,08%
Biasca	12'288	12'487	22'500	0,16%	12,50%
Faido	24'796	27'013	30'150	0,86%	2,22%
Airolo	17'518	19'203	21'300	0,92%	2,09%
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>					
	2000	2010	2015	Jährliche Wachstumsrate (in %)	
				2000 - 2010	2010 - 2015
Flüelen	27'758	30'596	33'750	0,98%	1,98%
Altdorf	16'384	16'649	30'000	0,16%	12,50%
Erstfeld	17'394	20'054	21'150	1,43%	1,07%
Göschenen	17'024	20'606	20'700	1,93%	0,09%
Andermatt	22'539	24'641	30'150	0,90%	4,12%

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

Mietpreise pro 150 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche in CHF/Jahr in der Schweiz und den Kantonen Uri und Tessin 2015

<b>Schweiz, Uri, Tessin</b>		<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>	
	CHF/m <sup>2</sup>		CHF/m <sup>2</sup>
Schweiz	53'003	Chiasso	41'850
Tessin	49'663	Balerna	39'000
Uri	37'800	Mendrisio	50'100
		Riva San Vitale	42'300
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>		Melano	46'500
	CHF/m <sup>2</sup>	Maroggia	44'550
Flüelen	48'750	Melide	45'600
Altdorf	44'550	Paradiso	51'450
Erstfeld	34'200	Lugano	75'750
Göschenen	33'150	Cadempino	41'700
Andermatt	44'850	Lamone	40'950
		Torricella-Taverne	43'650
		Mezzovico-Vira	45'750
		Monteceneri	42'000
		Giubiasco	42'300
		Bellinzona	49'200
		Arbedo-Castione	40'050
		Muralto	51'600
		Locarno	62'100
		Biasca	36'750
		Faido	41'850
		Airolo	34'200

Quelle: Fahrländer Partner (2016).

Mietpreise pro 150 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche in CHF/Jahr in den Kantonen Uri und Tessin, jährliche Wachstumsraten 2000 – 2015

<b>Kanton Uri , Kanton Tessin, Schweiz</b>				Jährliche Wachstumsrate (in %)	
	2000	2010	2015	2000 - 2010	2010 - 2015
Schweiz	45'176	53'585	53'003	1,72%	-0,22%
Tessin	29'825	35'225	49'663	1,68%	7,11%
Uri	28'152	35'280	37'800	2,28%	1,39%
<b>Gemeinden Kanton Tessin</b>					
	2000	2010	2015	Jährliche Wachstumsrate (in %)	
				2000 - 2010	2010 - 2015
Chiasso	34'150	36'282	41'850	0,61%	2,90%
Balerna	31'825	33'811	39'000	0,61%	2,90%
Mendrisio	40'883	43'435	50'100	0,61%	2,90%
Riva San Vitale	34'518	36'672	42'300	0,61%	2,90%
Melano	37'945	40'314	46'500	0,61%	2,90%
Maroggia	36'354	38'623	44'550	0,61%	2,90%
Melide	27'385	32'343	45'600	1,68%	7,11%
Paradiso	30'898	36'493	51'450	1,68%	7,11%
Lugano	45'491	53'728	75'750	1,68%	7,11%
Cadempino	25'043	29'577	41'700	1,68%	7,11%
Lamone	24'592	29'045	40'950	1,68%	7,11%
Torricella-Taverne	26'214	30'960	43'650	1,68%	7,11%
Mezzovico-Vira	27'475	32'450	45'750	1,68%	7,11%
Monteceneri	25'223	29'790	42'000	1,68%	7,11%
Giubiasco	30'586	38'994	42'300	2,46%	1,64%
Bellinzona	35'575	45'355	49'200	2,46%	1,64%
Arbedo-Castione	28'959	36'920	40'050	2,46%	1,64%
Muralto	44'583	47'367	51'600	0,61%	1,73%
Locarno	53'656	57'005	62'100	0,61%	1,73%
Biasca	27'305	34'219	36'750	2,28%	1,44%
Faido	31'094	38'967	41'850	2,28%	1,44%
Airolo	25'410	31'844	34'200	2,28%	1,44%
<b>Gemeinden Kanton Uri</b>					
	2000	2010	2015	Jährliche Wachstumsrate (in %)	
				2000 - 2010	2010 - 2015
Flüelen	36'307	45'500	48'750	2,28%	1,39%
Altdorf	33'179	41'580	44'550	2,28%	1,39%
Erstfeld	25'471	31'920	34'200	2,28%	1,39%
Göschenen	24'689	30'940	33'150	2,28%	1,39%
Andermatt	33'402	41'860	44'850	2,28%	1,39%

Quelle: Fahrlander Partner (2016).

**Anlage 9: Qualität der ÖV-Erschliessung (Detail)**

Anzahl Einwohner und Beschäftigte in Vollzeitäquivalenten im Perimeter von Bahnhöfen/Haltestellen der ÖV-Güteklassen A, B, C und D

Stazioni (1'000 m perimetror)	Einwohner				Beschäftigte nach volzeitäquivalente			
	A	B	C	D	A	B	C	D
Bellinzona	2'464	3'425	2'351	29	4'788	2'175	774	3
Chiasso	914	3'942	1'469	934	3'337	3'759	450	132
Locarno (Locarno, Minusio, Muralt e Orselina)	3'437	2'157	2'725	809	4'831	2'201	968	87
Lugano	5'487	9'717	2'541		20'567	7'232	677	
Mendrisio	783	2'883	2'624	835	628	4'313	4'433	206
Altdorf (UR)		772	2'490	1'963		1'457	826	222

Fermate (500 m perimeter)	Einwohner				Beschäftigte nach volzeitäquivalente			
	A	B	C	D	A	B	C	D
Airolo				688				769
Arbedo-Castione		538	720			121	140	
Balerna		1'595	618	227		913	349	62
Biasca			566	826			148	175
Lamone-Cadempino (Cadempino e Lamone)		1'592	179			401	224	
Faido			308	282			98	178
Giubiasco	582	1'661			310	658		
Maroggia-Melano (Maroggia e Melano)			371	280			141	139
Melide			570	664			329	163
San Martino (Mendrisio)		41	880	5		295	2'350	402
Mezzovico-Vira			10	22			273	1'082
Rivera-Bironico (Monteceneri)			320	255			207	617
Paradiso		3'636	501	18		2'416	132	
Capolago (Mendrisio-Capolago e Riva San Vitale)			528	302			105	87
Torricella-Taverne (Bedano e Torricella-Taverne)			27	281			137	441
Andermatt	231	687			453	275		
Erstfeld			902	942			405	217
Flüelen			679	12			303	10
Göschenen		221	147	14		130	9	

Quelle: BFS, STATENT 2014 / STATPOP 2014.

SE (Anzahl Einwohner und Beschäftigte in Vollzeitäquivalenten) im Perimeter von Bahnhöfen/Haltestellen der ÖV-Güteklassen A, B, C und D.

Stazioni (1000 m perimetror)	UI ( Einwohner + Beschäftigte nach volzeitäquivalente)				Keine Klasse	
	A	B	C	D		
Bellinzona	7'252	45.30%	5'600	34.98%	3'125	19.52%
Chiasso	4'251	28.46%	7'701	51.56%	1'919	12.85%
Locarno (Locarno, Minusio, Muralt e Orselina)	8'268	48.02%	4'358	25.31%	3'693	21.45%
Lugano	26'054	56.37%	16'949	36.57%	3'218	6.96%
Mendrisio	1'411	8.43%	7'196	42.99%	7'057	42.16%
Altdorf (UR)	0	0.00%	2'229	28.08%	3'316	41.78%

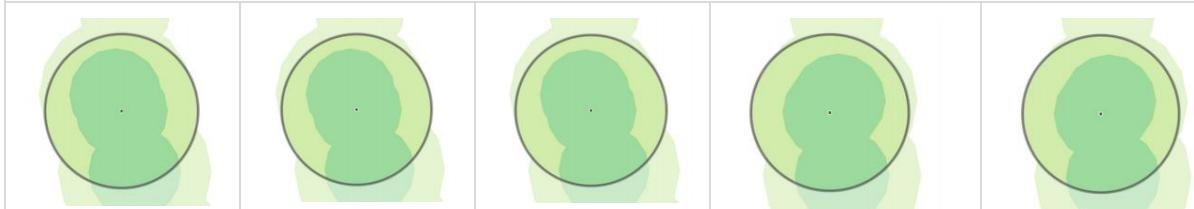
Fermate (500 m perimeter)	UI ( Einwohner + Beschäftigte nach volzeitäquivalente)				Keine Klasse	
	A	B	C	D		
Airolo	0	0.00%	0	0.00%	1'457	96.17%
Arbedo-Castione	0	0.00%	659	43.38%	860	56.62%
Balerna	0	0.00%	2'508	66.61%	967	25.68%
Biasca	0	0.00%	0	714	1'001	0.00%
Lamone-Cadempino (Cadempino e Lamone)	0	0.00%	1'993		403	0
Faido	0	0.00%	0	406	460	0
Giubiasco	892	27.78%	2'319		0	0
Maroggia-Melano (Maroggia e Melano)	0	0.00%	0	512	54.99%	
Melide	0	0.00%	0	899	52.09%	
San Martino (Mendrisio)	0	0.00%	299	7.60%	3'230	82.06%
Mezzovico-Vira	0	0.00%	0	283	20.03%	
Rivera-Bironico (Monteceneri)	0	0.00%	0	527	37.67%	
Paradiso	0	0.00%	6'052	90.29%	633	9.44%
Capolago (Mendrisio-Capolago e Riva San Vitale)	0	0.00%	0	633	61.94%	
Torricella-Taverne (Bedano e Torricella-Taverne)	0	0.00%	0	164	18.51%	
Andermatt	684	41.56%	962	58.44%	0	0.00%
Erstfeld	0	0.00%	0	0.00%	1'307	53.00%
Flüelen	0	0.00%	0	982	97.81%	
Göschenen	0	0.00%	351	67.37%	156	29.94%

Quelle: BFS, STATENT 2014 / STATPOP 2014.

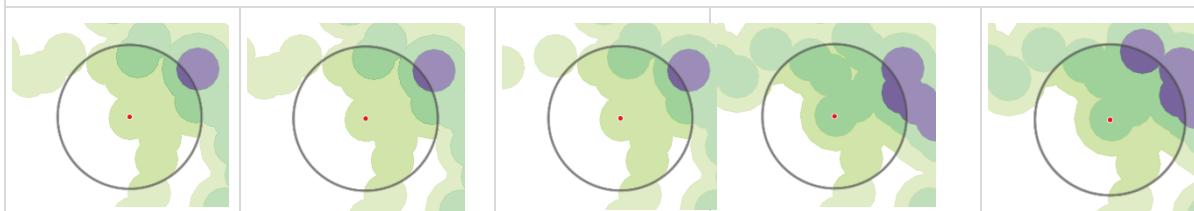
**Kanton Uri**

2010 - 2011    2012 - 2013    2013 - 2014    2014 - 2015    Ab 2016

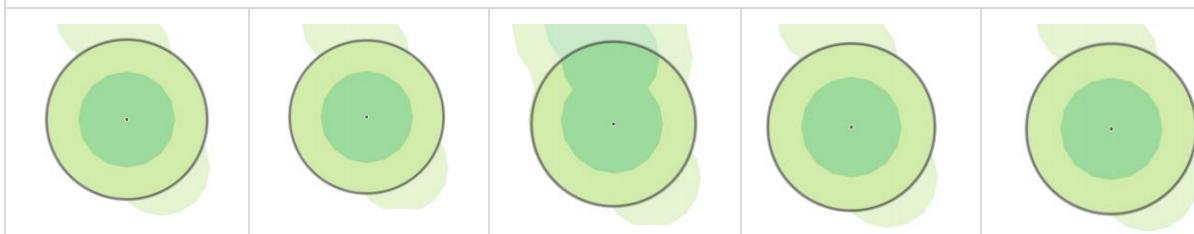
Flüelen (Perimeter: 500 m)



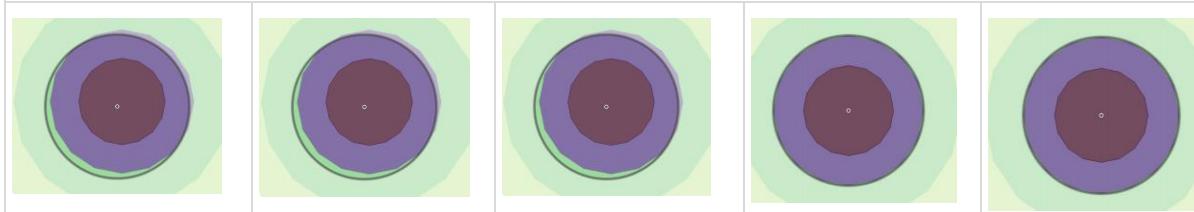
Altdorf (Perimeter: 1000 m)



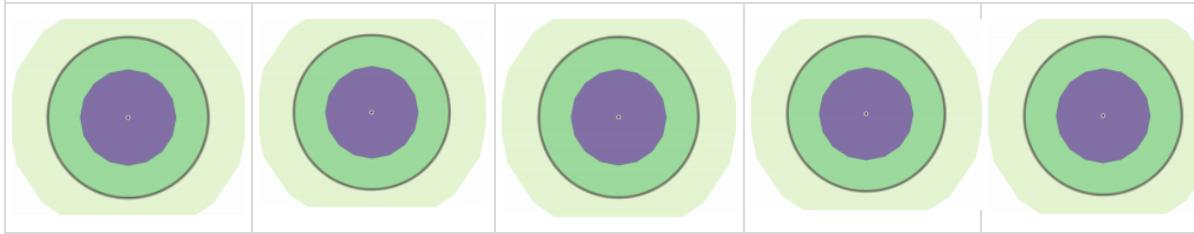
Erstfeld (Perimeter: 500 m)



Andermatt (Perimeter: 500)



Göschenen (Perimeter: 500)

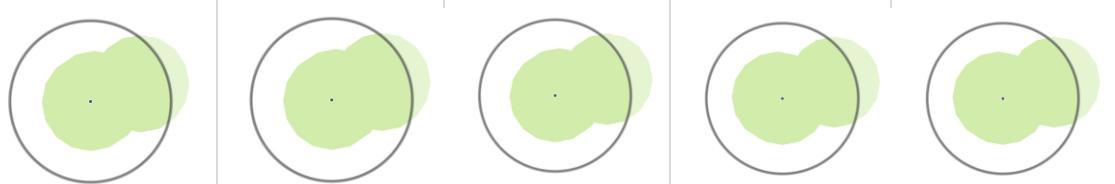


*Forts.*

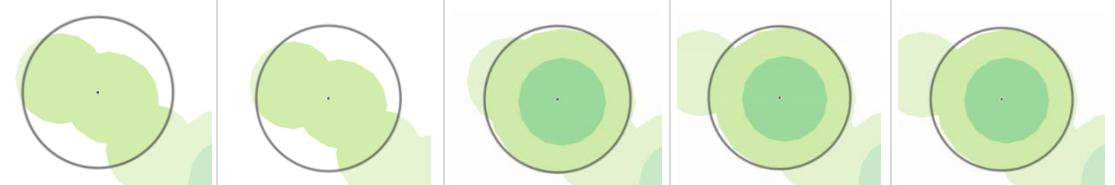
**Kanton Tessin**

2010 - 2011	2012 - 2013	2013 - 2014	2014 - 2015	Ab 2016
-------------	-------------	-------------	-------------	---------

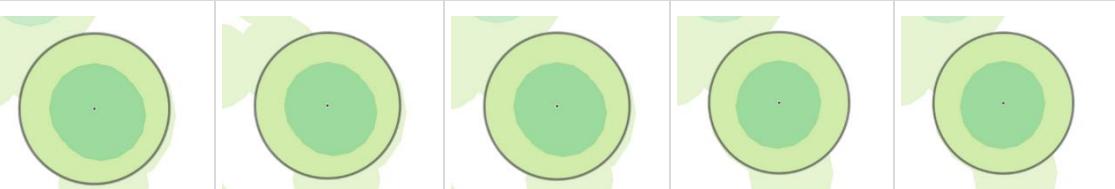
Airolo (Perimeter: 500 m)



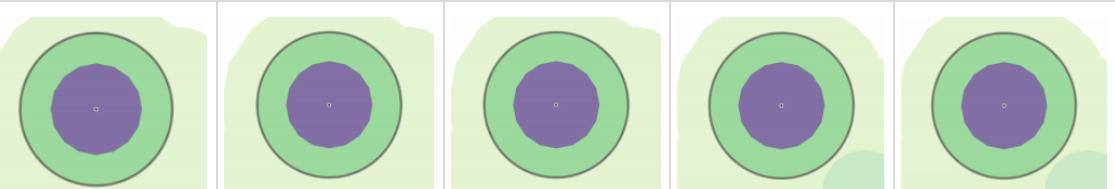
Faido (Perimeter: 500 m)



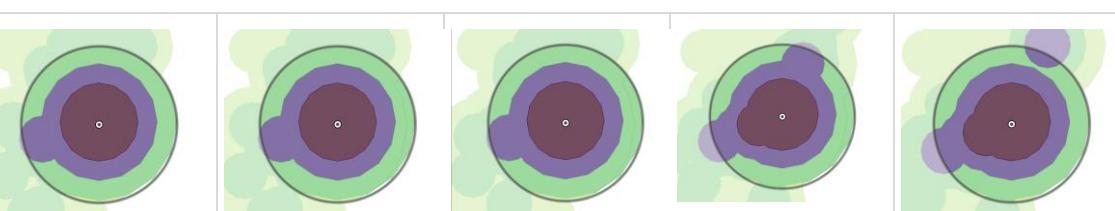
Biasca (Perimeter: 500 m)



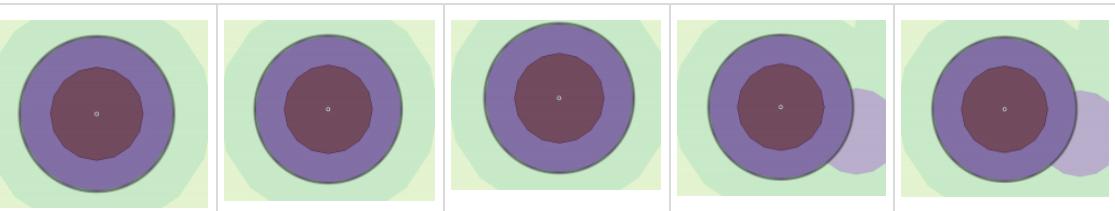
Castione-Arbedo (Perimeter: 500 m)



Bellinzona (Perimeter: 1000)

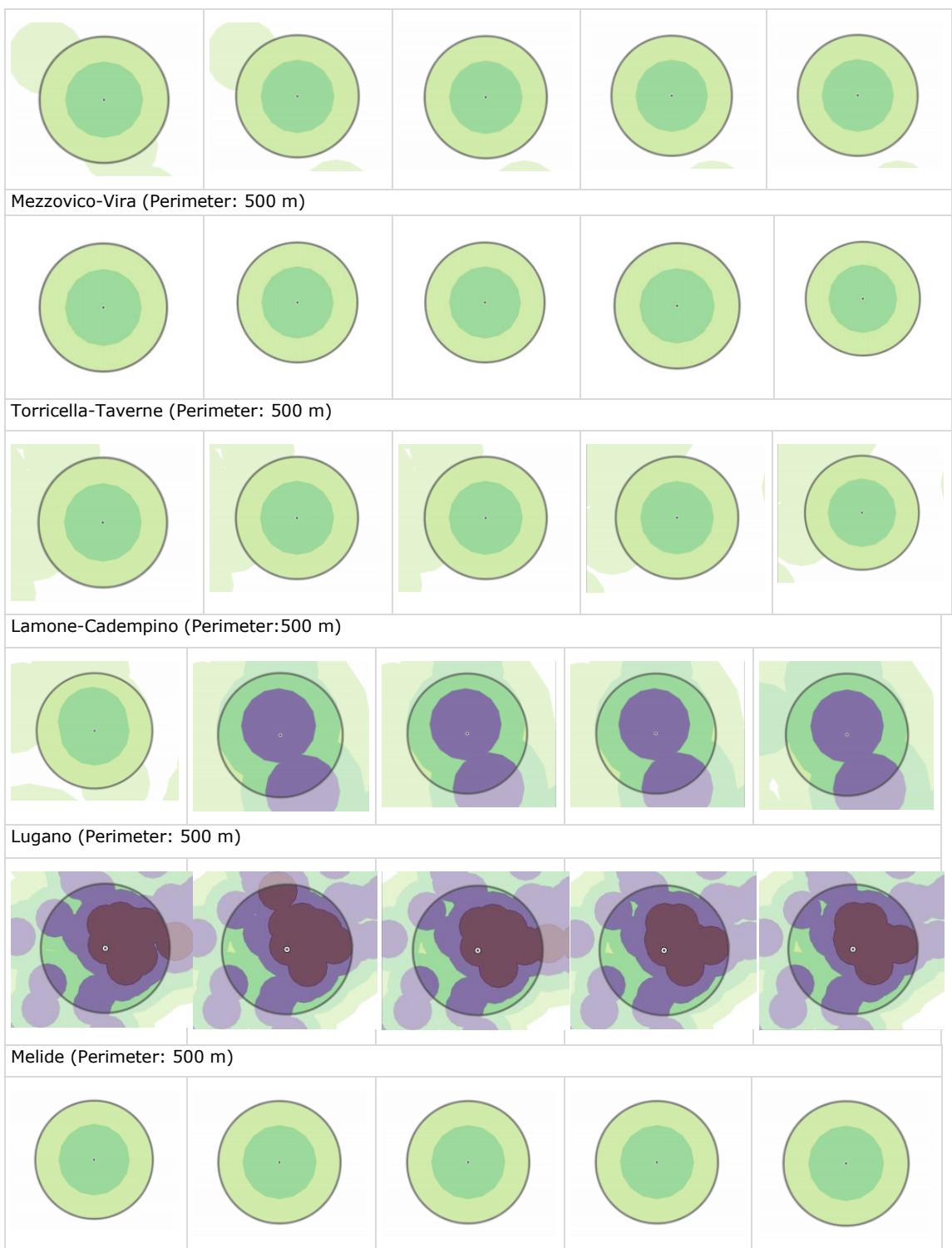


Giubiasco (Perimeter: 500 m)



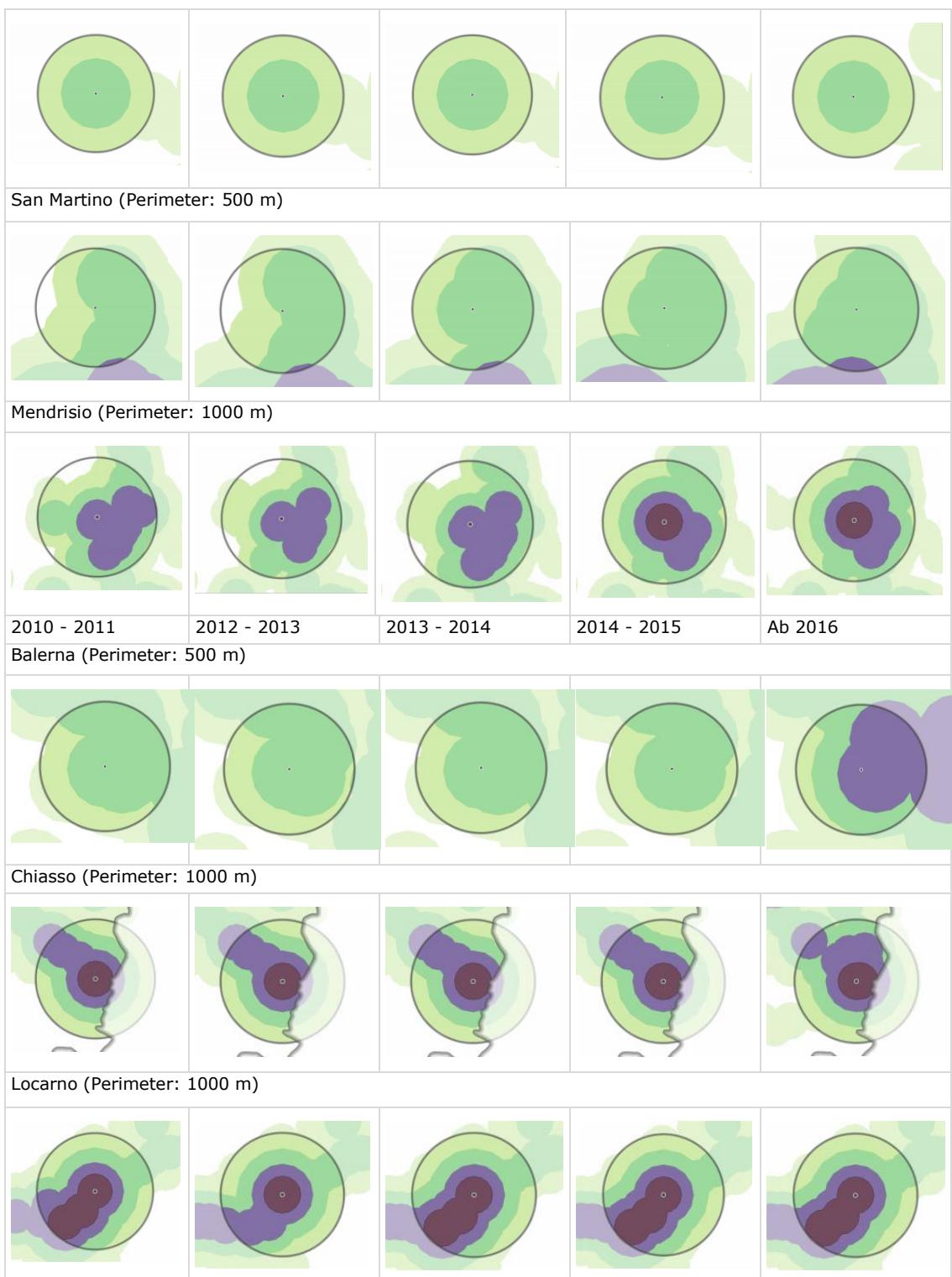
*Forts.*

Rivera (Perimeter: 500 m)



Forts.

Maroggia-Melano (Perimeter: 500 m)



Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Verkehr und Infrastruktur (2016), ÖV-Güteklassen, Bern.

## Anlage 10: Chancen und Risiken der NEAT gemäss dem Wirtschafts- und Finanzdepartement des Kantons Tessin

### **Identifizierte Chancen**

Die Eröffnung von AlpTransit bedeutet für das Tessin zweifellos eine einmalige Chance; die wirtschaftlichen Vorteile wurden bereits in einer ersten vom Tessin in Auftrag gegebenen Studie quantifiziert ("Effetti economici della messa in esercizio di AlpTransit: opportunità e rischi", Wirtschaftliche Auswirkungen der Inbetriebnahme von AlpTransit: Chancen und Risiken). Die Zahlen gehen von einem kantonalen Umsatzwachstum von 40 Millionen Franken aus. Zudem ist mit rund 700 und bis maximal 1'400 neuen Arbeitsplätzen zu rechnen. Es handelt sich um "Grobschätzungen", die jedoch eine Vorstellung von der positiven Wirkung der neuen Alpentransversale auf die Wirtschaft des Kantons vermitteln.

Die Eröffnung der neuen Alpentransversale betrifft verschiedene miteinander verbundene Themenbereiche – von der Wirtschaftsförderung über Verkehr und Mobilität bis zur Raumentwicklung. Konkret könnten für unseren Kanton wichtige Sektoren wie Tourismus, Logistik, Ausbildungs- und Forschungszentren, Finanzwesen und Immobilienbranche davon profitieren.

Die Chancen ergeben sich sowohl aus dem Norden als auch aus dem Süden. Das Tessin liegt auf halbem Wege zwischen dem Metropolitanraum Mailand, d.h. dem grossen wirtschaftlichen Einzugsgebiet der Lombardei und einer der dynamischsten Regionen Europas, und dem Raum Zürich, der sich in Richtung Basel und Nordeuropa öffnet. Dass die Alpenschanke, die nach wie vor ein Symbol unserer Geschichte und unseres Gebiets darstellt, rasch überwunden werden kann, wird unserem Kanton ermöglichen, sich perfekt und natürlich in ein wirtschaftliches, finanzielles und kulturelles Gefüge mit erheblichem Potenzial zu integrieren.

Die wirtschaftlichen Vorteile beschränken sich nicht auf Umsatz und neue Arbeitsplätze: Die Eröffnung von AlpTransit und die diesbezüglichen Entwicklungen werden durch die zahlreichen bereits heute vom Kanton Tessin unterstützten Wirtschaftsförderungsprojekte aufgewertet und integriert.

So wird sich das Tessin zu einem "Hochgeschwindigkeits- und Hochkapazitäts-Kanton" entwickeln. Hinsichtlich Geschwindigkeit wird der eng mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels verbundene Aspekt "Metropolitanraum" eine raschere und nachhaltige Mobilität zwischen den Zentren des Kantons sowie auch im Grenzgebiet ermöglichen. Zu erwähnen ist das Thema Pendlerverkehr: Die kürzere Fahrtzeit zwischen dem Tessin und Zürich (weniger als 2 Stunden ab Locarno, Lugano und Bellinzona) und die mögliche Zunahme der Fernarbeit erschliessen vielen Tessiner Berufstätigen, die nördlich der Alpen arbeiten, interessante neue Perspektiven.

Unser Kanton wird künftig über eine weitere "Hochkapazität" verfügen, die aus der Weiterentwicklung der vorhandenen einzelnen und spezifischen "Kapazitäten" besteht: Gemeint ist die grössere Innovations- und Forschungs-"Kapazität", die das Tessin der Attraktivität des Universitätspols und den vielen laufenden Wirtschaftsförderungsprojekten in diesem Bereich verdankt (z. B. Stiftung AGIRE, Technopolis Ticino oder Bewerbung um einen Standort des Swiss Innovation Park, Biomedizinisches Forschungsinstitut von Bellinzona und Kompetenzzentrum für nachhaltige Mobilität und Eisenbahnen bei den SBB-Werkstätten in Bellinzona). Die "Kapazität" der touristischen Attraktion wird im Zusammenhang mit dem Tagestourismus und Kurzaufenthalten (vor allem in Verbindung mit grossen Sommerevents), mit den Aufenthalten der Wohnungseigentümer und der Organisation von Kongressen,

Messen und Kulturlässen zunehmen. Zu nennen ist auch die grössere "Kapazität" bei der Deckung der Nachfrage von Unternehmen und Bürgern nach Mobilität, Verkehr und Attraktivität des Kantonsgebiets generell. All dies zeigt deutlich, dass die Wirtschaftsentwicklung und die neue Definition des Mobilitätskonzepts – mit der Eröffnung des neuen Tunnels – einander ergänzen.

Wie in den Untersuchungen dargelegt, treten die Auswirkungen jedoch nicht automatisch auf, und es wurden gezielte flankierende Massnahmen ergriffen, um sie voll zu nutzen und gleichzeitig mögliche Risiken zu minimieren – auch gestützt auf die in der Studie von 2012 vorgeschlagenen Massnahmen und die anschliessenden Untersuchungen.

Vor diesem Hintergrund hat die öffentliche Hand hauptsächlich die Aufgabe, Impulse zu geben, die Entwicklung der Situation zu beobachten und den privaten Akteuren, die von der Eröffnung von AlpTransit sicher betroffen sind, Anreize zu bieten. Die Hauptbegünstigten dieser Aktivität sind also private Akteure und Akteure in den Bereichen Tourismus, Ausbildung und Verkehr, d.h. diejenigen, die von der neuen Eisenbahnverbindung direkt profitieren werden.

(Beispiel: Die Abteilung Wirtschaft organisiert regelmässige Treffen, um die auf allen institutionellen Ebenen durchgeföhrten bzw. geplanten Aktionen – Wirtschaftsförderung und vor allem Tourismus – zu koordinieren.)

### **Ziele zur Nutzung der Chancen**

Die mit der Eröffnung des neuen Basistunnels verbundenen Massnahmen und Aktivitäten hängen eng mit der allgemeinen Wirtschaftsstrategie des Kantons zusammen. Die Erarbeitung der kantonalen Wirtschaftsentwicklungsstrategie beruht insbesondere auf der Analyse der Standortwettbewerbsfähigkeit, auf der koordinierten und synergetischen Anwendung der Instrumente der Wirtschaftsförderung und auf einer neuen Governance. Der Kanton Tessin hat in den letzten Jahren die wichtigsten sektoriellen Gesetze überarbeitet, z.B. das Gesetz für wirtschaftliche Innovation und das Tourismusgesetz, und hat die neue Wirtschaftsentwicklungsstrategie erarbeitet, um die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit der exportorientierten Unternehmen zu verbessern und die Neupositionierung und Stärkung der Tourismusdestinationen unter besonderer Berücksichtigung der Randregionen zu fördern (Informationen: [www.ti.ch/politica-regionale](http://www.ti.ch/politica-regionale)).

Der Bau und die Inbetriebnahme von AlpTransit bedeuten eine wesentliche Neuerung, die sich in den nächsten Jahren vor allem dank der verkürzten Fahrtzeit nach Norden auf das Tessin auswirken wird. AlpTransit wird neue Arbeits- und Geschäftsbeziehungen besonders mit Zürich und der Deutschschweiz erschliessen. Auch für die Forschungspartnerschaften könnten sich Verbesserungen ergeben. Die Wirtschaftspolitik des Kantons Tessin soll in den nächsten vier Jahren als klares Ziel die Beziehungen zwischen dem Kanton Tessin und den anderen Schweizer Regionen bzw. grenzüberschreitenden Partnern vertiefen und internationale Exzellenz im Innovationsbereich anstreben.

Die Eröffnung von AlpTransit könnte für das Tessin eine Wende bedeuten und der interkantonalen Zusammenarbeit noch grössere Bedeutung verleihen.

Dank der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels nimmt die Reisezeit zwischen den Tessiner Städten stark ab, was den Pendlerverkehr und die Verlagerung von Tätigkeiten zwischen den Regionen begünstigt. Mit Blick auf AlpTransit ist es deshalb wesentlich, Grundstücke für die Ansiedlung von Produktionstätigkeiten und Dienstleistungen mit hoher Wertschöpfung sicherzustellen, um zum qualitativen Wachstum der kantonalen Wirtschaft beizutragen. Dazu möchte der Kanton eine aktiver Politik für die wirtschaftlichen Entwicklungspole verfolgen

und den Unternehmen Räume für Innovationen bereitstellen; in einer interkantonalen Perspektive arbeitet er auch mit dem Kanton Graubünden zusammen.

Daneben entwickelt der Kanton Tessin zusammen mit den SBB ein Rahmenabkommen mit dem Titel "Prospettiva generale FFS Ticino" (Allgemeine Perspektiven SBB Tessin). Es handelt sich um einen Überblick über die Projekte und um ein Arbeitsprogramm, welches das Kundenangebot im Passagier- und Güterverkehr verbessern, die entsprechenden Eisenbahninfrastrukturen gewährleisten und die Gebiete im Umfeld der Bahnhöfe entwickeln soll. Das Abkommen sollte gleichzeitig mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016 paraphiert werden.

### **Identifizierte Risiken**

3 Hauptrisiken:

1. Die zunehmende Konzentration der Arbeitsplätze erfordert zusätzliche Massnahmen, um das Wachstumsgefälle zwischen dynamischen Regionen und Randregionen zu verringern.
2. Der Kanton Tessin könnte zu einem Transitkorridor zwischen Mailand und Zürich werden.
3. Der neue Tagetourismus bedeutet zwar eine Chance, könnte aber auch zu einem Rückgang der Übernachtungen in unserem Kanton führen.

### **Ziele zur Verringerung der Risiken**

In Bezug auf die Randregionen (Risiko 1) hat der Kanton Tessin gestützt auf gründliche Überlegungen und Untersuchungen zur Zukunft der besonders beteiligten Bergregionen im Rahmen der regionalen Wirtschaftspolitik ein spezifisches Förderprogramm für diese Regionen ausgearbeitet. Der Kanton verfolgt das Ziel, die Qualität des touristischen Angebots zu verbessern, da der Tourismus zu den Sektoren mit dem grössten Entwicklungspotenzial zählt. Mit der Erarbeitung eines Masterplans wird die lokale Bevölkerung aufgefordert, sich in Bezug auf den Tourismus (und andere Bereiche) zu positionieren, um sämtliche Ressourcen des Tessins zu mobilisieren. Leuchtturmprojekte und/oder strategische Projekte und Initiativen, die diese Strategie ergänzen, werden von der öffentlichen Hand finanziell unterstützt, sofern alle Akteure des Gebiets die Vision teilen und mit angemessenen Ressourcen mittragen.

Die Standortmarketing-Aktivitäten und besonders die strategische Öffnung für eine engere Zusammenarbeit mit der Greater Zurich Area (wird derzeit untersucht), die Tätigkeiten des Regionalen Innovationssystems (RIS) Tessin sowie die bestehenden bzw. heute untersuchten Kooperationen mit anderen RIS in der Schweiz sollen die Chancen von AlpTransit nutzen und die oben erwähnten Risiken vermeiden – besonders das Risiko, dass das Tessin allmählich an den Rand gedrängt wird (Risiko 2).

Schliesslich soll die bereits erwähnte Tourismusmarketing-Kampagne sowohl die Chancen von AlpTransit nutzen als auch das Risiko der Abnahme der Übernachtungen – ein Paradox – vermeiden (Risiko 3). Die Marketing-Kampagnen werden an Schlagkraft gewinnen, wenn die Instrumente der regionalen Wirtschaftspolitik im Zeitraum 2016-19 (vgl. Punkt 2.2) und die entsprechenden sektoriellen Gesetze ihre Wirkungen entfalten. Dies wird dazu beitragen, das aktuelle Tourismuspotenzial zu steigern und brachliegendes Potenzial durch das Marketing besser auszuschöpfen.

**Anlage 11: Massnahmen der Akteure**

<b>Misura Nr. 1</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Optimierung des Halteregimes für Tunnelzüge	Volkswirtschaftsdirektion Kanton Uri	Uri	Chancen nutzen
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Anbindung Uris ans nationale / internationale Zugnetz.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Ganzer Kanton		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	2016 / 2021		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	BAV, Betreiber		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Verhandlungen		

<b>Misura Nr. 2</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Optimierung des Zugfahrplans für die innerkantonale / inneralpine Erschliessung	Volkswirtschaftsdirektion Kanton Uri	Uri	Chancen nutzen
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Erschliessung des südlichen Kantonsteils / Gotthardraums.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Südlicher Kantonsteil / Gotthardraum		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	ab 2016		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	BAV, Betreiber		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Verhandlungen		

<b>Misura Nr. 3</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Erhöhung des Flächenangebots für wirtschaftliches Handeln	Volkswirtschaftsdirektion Kanton Uri	Uri	Chancen nutzen
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Uri als Wirtschaftsstandort attraktiv machen.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Urner Talboden		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	seit ca. 2005 / ab sofort		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Unternehmen		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Projekt		

<b>Misura Nr. 4</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Intensivierung Standortkommunikation	Volkswirtschaftsdirektion Kanton Uri	Uri	Chancen nutzen
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Uri als Wirtschafts- und Lebensstandort bekannter machen.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Ganzer Kanton		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Laufend		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Unternehmen, Arbeitskräfte, Tourismus		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Erhöhung der Kompetenzen / strategische Planung		

<b>Misura Nr. 5</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Bau Kantonbahnhof in Altdorf	Volkswirtschaftsdirektion Kanton Uri	Uri	Chancen nutzen
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Optimierung der verkehrstechnischen Anbindung Uris und neue regionale Verkehrskonzeption.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Ganzer Kanton		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	ab 2021		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Verkehrsteilnehmer öV		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Projekt		

<b>Misura Nr. 6</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Intensiver Austausch mit BAV, Betreiberin NEAT	Volkswirtschaftsdirektion Kanton Uri	Uri	Risiken abwehren
<b>Quale rischio mira a ridurre la misura</b>	Gefahr dass Uri ungenügend ans NEAT-Netz angebunden ist (Haltezeiten Kantonbahnhof).		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Flüelen / Kantonbahnhof Altdorf		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	NEAT-Halte ab 2016 (Flüelen) und 2021 (Altdorf)		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	BAV, Betreiberin NEAT		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Verhandlungen		

<b>Misura Nr. 7</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Intensiver Austausch mit BAV, Betreiberin Gotthard-Bergstrecke	Volkswirtschaftsdirektion Kanton Uri	Uri	Risiken abwehren
<b>Quale rischio mira a ridurre la misura</b>	Dass der südliche Teil des Kantons (Urner Oberland / Urserntal / Gotthardraum) ungenügend oder schlecht über die Schiene erschlossen wird.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Oberes Reusstal / Urserntal / Gotthardraum		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Ab Erneuerung der Fernverkehrskonzession Gotthard-Bergstrecke 2017		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	BAV, Betreiberin Gotthard-Bergstrecke		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Verhandlungen		

<b>Misura Nr. 8</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Anpassung kantonaler Richtplan	Amt für Raumentwicklung Uri	Uri	Chancen nutzen
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Chance die Raumentwicklung im unteren Reusstal aus regionaler Sicht aktiv anzugehen und gemeinsam mit den Akteuren zu verhandeln. Chance einer stärker aufeinander abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsplanung im unteren Reusstal.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Unteres Reusstal		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	seit 2012		
<b>Budget</b>	300'000.-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Behörden/Projektträger		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Raumplanungsinstrumente		

<b>Misura Nr. 9</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Testplanung 2005	Amt für Raumentwicklung Uri	Uri	Chancen nutzen und Risiken abwehren
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Chance die Raumentwicklung im unteren Reusstal aus regionaler Sicht aktiv anzugehen und gemeinsam mit den Akteuren zu verhandeln. Chance einer stärker aufeinander abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsplanung im unteren Reusstal.		
<b>Quale rischio mira a ridurre la misura</b>	Risiko einer NEAT-Linienführung im Unteren Reusstal mit negativen Auswirkungen auf Raum und Umwelt.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Unteres Reusstal		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Start: 2005. Wirkung seit 2012.		
<b>Budget</b>	ca. 300'000.-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Behörden		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Raumplanungsinstrumente Kanton/Gemeinden. Aktive Projektentwicklung Kanton (wo selber Grundeigentum)		

<b>Misura Nr. 10</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Erarbeitung regionales Gesamtverkehrskonzept	Amt für Raumentwicklung Uri	Uri	Chancen nutzen
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Chance einer stärker aufeinander abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsplanung im unteren Reusstal. Chance einer langfristig besseren Erschliessung des Unteren Reusstals.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Unteres Reusstal		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	seit 2009 (laufend)		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Behörden		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Projektumsetzung Kanton und Gemeinden.		

<b>Misura Nr. 11</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Planungsinstrumente zur Umsetzung Kantonalbahnhof und ESP Urner Talboden	Amt für Raumentwicklung Uri	Uri	Chancen nutzen
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Chance einer verstärkten wirtschaftlichen Entwicklung im Umfeld bestehender, auch langfristig gut erschlossener Gebiete.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Altdorf, Unterer Reusstal		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	2011 - 2016		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	-		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Quartierrichtplan. Quartiergestaltungsplan.		

<b>Misura Nr. 12</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Projektumsetzung Kantonalbahnhof	Amt für Raumentwicklung Uri	Uri	Chancen nutzen
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Realisierung einer optimalen Erreichbarkeit des unteren Reusstals auf Schiene und Strasse.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Altdorf, Unterer Reusstal		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	2015 - 2020		
<b>Budget</b>	ca. 16 Mio.		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Bevölkerung		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Projektumsetzung Kanton und Gemeinde		

<b>Misura Nr. 13</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Aktive Einflussnahme zu Sachplan Alptransit und PGV.	Amt für Raumentwicklung Uri	Uri	Risiken abwehren
<b>Quale rischio mira a ridurre la misura</b>	Risiko einer NEAT-Linienführung im Unteren Reusstal mit negativen Auswirkungen auf Raum und Umwelt.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Unteres Reusstal		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	2000-2010		
<b>Budget</b>	300'000.-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Planungsträger Alptransit		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Politische und planerische Entscheidprozesse		

<b>Misura Nr. 14</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Einflussnahme auf Betriebskonzept Bergstrecke	Amt für Raumentwicklung Uri	Uri	Risiken abwehren
<b>Quale rischio mira a ridurre la misura</b>	Risiko einer schlechteren Erreichbarkeit des Oberen Reusstals und des Urserntals/Gotthardraum.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Oberes Reusstal und Urserntal		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Wirkung ab 2016.		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	BAV, SBB		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Politische Entscheidprozesse.		

<b>Misura Nr. 15</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Tourismusförderung	Gemeindeverwaltung Göschenen	Uri	Chancen nutzen und Risiken abwehren
<b>Quale rischio mira a ridurre la misura</b>	Entvölkerung entgegenwirken.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Urner Oberland		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	ab 2017		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Kanton		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	-		

<b>Misura Nr. 16</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Dorf attraktiver gestalten	Gemeindeverwaltung Göschenen	Uri	Risiken abwehren
<b>Quale rischio mira a ridurre la misura</b>	Entvölkerung entgegenwirken.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Urner Oberland		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	ab 2017		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Kanton		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	-		

<b>Misura Nr. 17</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Ausstellungen	Gemeindeverwaltung Göschenen	Uri	Risiken abwehren
<b>Quale rischio mira a ridurre la misura</b>	-		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	-		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	-		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	-		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	-		

<b>Misura Nr. 18</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Marktbearbeitung Italien	Uri Tourismus AG	Uri	Chancen nutzen
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	-		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	-		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	-		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	-		
<b>Come l'avete implementata/come volette implementarla- Con che strumenti</b>	-		

<b>Misura Nr. 19</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Kampagne gegen 2. Strassentunnelröhre am Gotthard	Pro Natura Uri	Uri	Chancen nutzen
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	-		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	-		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	-		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	-		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	-		

<b>Misura Nr. 20</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Umsetzung Alpeninitiative, zwecks Verlagerung des Schwerverkehrs	Pro Natura Uri	Uri	Chancen nutzen
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	-		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	-		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	-		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	-		
<b>Come l'avete implementata/come volette implementarla- Con che strumenti</b>	-		

<b>Misura Nr. 21</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Mitwirkung bei der Fahrplangestaltung: Halt der NEAT-Züge in Uri	Pro Natura Uri	Uri	Chancen nutzen
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	-		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	-		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	-		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	-		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	-		

<b>Misura Nr. 22</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Investimenti per la modernizzazione dei trasporti pubblici	Cantone Ticino, Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità	Ticino	Sfruttare le chance e ridurre i rischi
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Migliorare l'attrattività dei servizi		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Tutto il cantone		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Implementata a tappe dal 2000		
<b>Budget</b>	Ca. 500 mio CHF lordi dal 2005 al 2020		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Utente dei trasporti pubblici		
<b>Come l'avete implementata/come volette implementarla- Con che strumenti</b>	Piano direttore cantonale, programmi di agglomerato e decreti legislativi per i crediti, Legge strade, Legge trasporti pubblici, Legge sulle ferrovie		

<b>Misura Nr. 23</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Armonizzazione tariffaria nei trasporti pubblici	Cantone Ticino, Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità	Ticino	Sfruttare le chance e ridurre i rischi
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Semplificare l'accesso e l'uso dei trasporti pubblici.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Tutto il cantone		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Prima tappa nel 1997, seconda tappa nel 2012 e terza tappa nel 2018/19		
<b>Budget</b>	7-8 mio fr		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Utente dei trasporti pubblici		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Decreto legislativo per il credito e Convenzione con le imprese di trasporto.		

<b>Misura Nr. 24</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Sostegno all'aggiornamento dei piani regolatori comunali in rapporto alla valorizzazione delle stazioni ferroviarie	Cantone Ticino, Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità	Ticino	Sfruttare le chance e ridurre i rischi
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	I poteziali di sviluppo insediativo attorno alle stazioni.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	In ca 10stazioni del cantone		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Supporto tecnico e ca 500'000 con diversi contributi per studi		
<b>Budget</b>	7-8 mio fr		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Accordi/convenzioni		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Decreto legislativo per il credito e Convenzione con le imprese di trasporto.		

Misura Nr. 25	Organizzazione	Cantone	Obiettivo
Imagekampagnen	Ticino Turismo	Ticino	Sfruttare le chance
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Platzierung Brand Ticino und Claim "Entdecke die andere Seite".		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Deutsch Schweiz		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	März 2016		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Best-Agers, Familien, urbane Mittdreissiger (m), Expats		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Key Media Management, klassische Promotion, E-Marketing.		

Misura Nr. 26	Organizzazione	Cantone	Obiettivo
Angebotskampagnen	Ticino Turismo	Ticino	Sfruttare le chance e ridurre i rischi
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Generierung von Übernachtungen.		
<b>Quale rischio mira a ridurre la misura</b>	Dass Schweizer Gäste weniger oft im Tessin übernachten.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Deutsch Schweiz		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	September 2016 - Ende 2017		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Best-Agers, Familien, urbane Mittdreissiger (m), Expats		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Key Media Management, klassische Promotion, E-Marketing.		

<b>Misura Nr. 27</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Valorizzazione Castelli di Bellinzona	Organizzazione turistica regionale Bellinzonese e Alto Ticino	Ticino	Sfruttare le chance
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Forte crescita dei visitatori.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Svizzera / Estero		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Entro prossimi 5 anni		
<b>Budget</b>	6-8 mio		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Nuovo pubblico		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	NPR		

<b>Misura Nr. 28</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Cooperazione Bellinzona Lucerna	Organizzazione turistica regionale Bellinzonese e Alto Ticino	Ticino	Sfruttare le chance
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Nuovo posizionamento Bellinzona.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Svizzera		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Già avviata		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Ospiti Svizzera centrale		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Coordinamento attività condivise		

<b>Misura Nr. 29</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Programma impulso alberghiero	Organizzazione turistica regionale Bellinzonese e Alto Ticino	Ticino	Sfruttare le chance
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Messa in rete e cooperazione tra strutture alberghiere.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Bellinzonese		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	In pianificazione		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Operatori turistici		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Programma impulso alberghiero DFE		

<b>Misura Nr. 30</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Messa in rete dell'offerta estiva	Organizzazione turistica regionale Bellinzonese e Alto Ticino	Ticino	Sfruttare le chance
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Far conoscere Bellinzona quale metà turistica estiva.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Svizzera		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Da quest'anno		
<b>Budget</b>	Budget ordinario		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Pubblico svizzero		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Creazione strumenti di comunicazione / campagna ad hoc.		

<b>Misura Nr. 31</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Ufficio turistico in stazione	Organizzazione turistica regionale Bellinzonese e Alto Ticino	Ticino	Sfruttare le chance
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Accogliere visitatori in stazione.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Stazione FFS Bellinzona		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	10.2016 (apertura stazione rinnovata)		
<b>Budget</b>	Budget ordinario		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Pubblico in arrivo a Bellinzona		
<b>Come l'avete implementata/come volette implementarla- Con che strumenti</b>	Spostamento sportello in stazione.		

<b>Misura Nr. 32</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Glacier Express sul Gottardo	Organizzazione turistica regionale Bellinzonese e Alto Ticino	Ticino	Ridurre i rischi
<b>Quale rischio mira a ridurre la misura</b>	Diminuzione dei volumi sulla linea di montagna.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Lucerna - Lugano sulla linea di montagna		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Fase di idea/studio		
<b>Budget</b>	Non conosciuto		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Svizzera/Estero		
<b>Come l'avete implementata/come volette implementarla- Con che strumenti</b>	Da definire		

<b>Misura Nr. 33</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Treni a vapore sulla linea di montagna	Organizzazione turistica regionale Bellinzonese e Alto Ticino	Ticino	Ridurre i rischi
<b>Quale rischio mira a ridurre la misura</b>	Perdita di attrattiva dell'Alto Ticino.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Linea di montagna con base a Biasca		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Progetto treni a vapore		
<b>Budget</b>	V. progetto		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Pubblico turistici / appassionati viaggi nostalgici		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	In fase di sviluppo.		

<b>Misura Nr. 34</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Collaborazione con FFS RAW	Organizzazione turistica regionale Bellinzonese e Alto Ticino	Ticino	Ridurre i rischi
<b>Quale rischio mira a ridurre la misura</b>	Perdita di volumi turistici nell'Alto Ticino.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Alto Ticino		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	In corso		
<b>Budget</b>	Ca. 30'000.- per anno		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Pubblico Svizzera interna		
<b>Come l'avete implementata/come volette implementarla- Con che strumenti</b>	Budget marketing		

<b>Misura Nr. 35</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Informazione	Gastroticino	Ticino	Sfruttare le chance
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Attivare il settore.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Airolo- chiasso		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Inverno soft /+ primavera		
<b>Budget</b>	5000/8000.-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Tutti e famiglie		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Nostri canali /Magazine		

<b>Misura Nr. 36</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Coinvolgimento	Gastroticino	Ticino	Sfruttare le chance
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	-		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Ticino		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	dal 2017		
<b>Budget</b>	5000/8000.- Fr.		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Tutti esercizi pubblici		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Newsletter		

<b>Misura Nr. 37</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Marketing su misura	Campofelice SA Camping & bungalow	Ticino	Sfruttare le chance
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	-		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Svizzera tedesca		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Subito, effetti 2017		
<b>Budget</b>	10'000.- Fr.		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Familie e best agers		
<b>Come l'avete implementata/come volette implementarla- Con che strumenti</b>	-		

<b>Misura Nr. 38</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Offerte	Campofelice SA Camping & bungalow	Ticino	Sfruttare le chance
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	-		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Svizzera e Germania		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	dal 2017		
<b>Budget</b>	Scontistiche		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Familie e best agers		
<b>Come l'avete implementata/come volette implementarla- Con che strumenti</b>	-		

<b>Misura Nr. 39</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Esame dettagliato dei valori naturalistici e paesaggistici della Riviera	Pro Natura Ticino	Ticino	Ridurre i rischi
<b>Quale rischio mira a ridurre la misura</b>	La perdita di valori naturalistici per mancanza di conoscenze.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Tutta la Riviera		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Costantemente		
<b>Budget</b>	Nel corso di diversi anni ordine di grandezza di 100 mila franchi.		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	-		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	-		

<b>Misura Nr. 40</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Monitoraggio su zone edilizie (da non ampliare; sono già eccessive)	Pro Natura Ticino	Ticino	Ridurre i rischi
<b>Quale rischio mira a ridurre la misura</b>	Urbanizzazione dispersiva.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Tutta la Riviera		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Costantemente		
<b>Budget</b>	Costi di personale molto ridotti		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Cantone e comuni		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	La comunitazione, la partecipazione ai processi della pianificazione, se necessario ricorsi.		

<b>Misura Nr. 41</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Tutte le misure atte a conservare e valorizzare il patrimonio naturalistico della Riviera	Pro Natura Ticino	Ticino	Ridurre i rischi
<b>Quale rischio mira a ridurre la misura</b>	Il degradamento del patrimonio.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Tutta la Riviera		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Non ancora implementata		
<b>Budget</b>	Dipendono dalle opportunità (finora niente costi).		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	-		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	-		

<b>Misura Nr. 42</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Allestire una piattaforma per cogliere le prime risultanze facendo perno sulle 5 sezioni	Camera ticinese dell'economia fondiaria - Presidente	Ticino	Sfruttare le chance
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Buona - polso delle regioni.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Il nostro comitato direttivo.		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	-		
<b>Budget</b>	-		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	-		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	-		

<b>Misura Nr. 43</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Campagna promozionale straordinaria per l'apertura della galleria di base	Cantone Ticino, DFE, Direzione Divisione dell'economia	Ticino	Sfruttare le chance
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	In particolare il nuovo turismo di giornata. La realizzazione di una campagna di marketing straordinaria per l'apertura della galleria di base del San Gottardo mira ad assicurare un'efficace promozione dell'avvenimento secondo modalità compatibili con la strategia di promozione turistica cantonale.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Effetti positivi sono attesi sull'intero territorio cantonale, e nell'area intera del San Gottardo, grazie al cofinanziamento delle misure promosse dal Programma San Gottardo 2020 a favore della tratta ferroviaria alpina del San Gottardo.		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	La costruzione della campagna di promozione ha preso in considerazione l'esperienza positiva effettuata nel Canton Vallese con l'apertura della galleria di base del Lötschberg, avvenuta nel 2007. Il rapporto di valutazione commissionato dalla Confederazione e dai Cantoni di Berna e Vallese sull'esperienza del Lötschberg è stato uno strumento utile da cui partire per pianificare le attività di promozione in Ticino in vista dell'apertura di AlpTransit.		
<b>Budget</b>	Il credito di 2 mio. CHF è stato avallato dal Gran Consiglio il 17 dicembre 2013 (Messaggio governativo 6833 del 9.7.2013).		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Nuovo turismo di giornata: con l'apertura di Alptransit sarà possibile visitare il Ticino in un giorno. Vanno quindi individuate le caratteristiche e le necessità di questi nuovi turisti. Nel contempo occorre incentivare il turismo di più giorni e i pernottamenti nel nostro Cantone, in modo che il turismo di giornata non vada a scapito del turismo tradizionale.		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Contratto di prestazione con l'Agenzia turistica ticinese.		

<b>Misura Nr. 44</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Ticino Ticket	Cantone Ticino, DFE, Direzione Divisione dell'economia	Ticino	Sfruttare le chance
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	L'idea è nata in seno alla Direzione del Dipartimento delle finanze e dell'economia in concomitanza con l'apertura della nuova galleria di base del San Gottardo e si presenta come un'ottima occasione per sfruttare al meglio questa nuova opportunità (salto di qualità dei collegamenti ferroviari con la Svizzera in interna e dei trasporti pubblici all'interno del Cantone) e il momento storico che il nostro Cantone si appresta a vivere.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Effetti positivi sono attesi sull'intero territorio cantonale.		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	L'offerta è destinata agli ospiti che pernottano in alberghi, ostelli della gioventù e campeggi. Dal 1° gennaio 2017 il turista che pernotterà in Ticino beneficerà di un valore aggiunto concreto: al momento del suo arrivo in hotel riceverà una carta giornaliera con validità fino al giorno della partenza.		
<b>Budget</b>	<p>I costi totali del progetto ammontano a 5.65 mio. CHF e comprendono il costo dei titoli di trasporto e i costi per lo sviluppo, la gestione, la comunicazione e il monitoraggio. Il suo finanziamento è così ripartito:</p> <p>I costi totali del progetto ammontano a 5.65 mio. CHF e comprendono il costo dei titoli di trasporto e i costi per lo sviluppo, la gestione, la comunicazione e il monitoraggio. Il suo finanziamento è così ripartito:</p>		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Vari target di turisti individuati in base all'indagine del 2015/2016 svolta nell'ambito della campagna straordinaria di marketing.		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Il Consiglio di Stato e gli attori del mondo turistico ticinese (ATT, OTR, Hotelleriesuisse Ticino, GastroTicino e Associazione Campeggi Ticino) sostengono il progetto.		

<b>Misura Nr. 45</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Sviluppo e rafforzamento delle relazioni con il Nord della Svizzera	Cantone Ticino, DFE, Direzione Divisione dell'economia	Ticino	Sfruttare le chance
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Si intendono ampliare le relazioni nel campo della ricerca e d'affari in particolare con l'area di Zurigo, agganciandosi al grosso potenziale offerto dalla più importante piazza economica e scientifica svizzera.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Il nostro comitato direttivo. Tutto il territorio cantonale.		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Lo sviluppo e il rafforzamento delle relazioni nel campo della ricerca e dell'innovazione tra il Canton Ticino e le altre regioni svizzere, i partner transfrontalieri e l'eccellenza internazionale è un obiettivo chiaro del Programma di politica economica regionale per il periodo 2016-2019.		
<b>Budget</b>	12.6 mio. CHF per il periodo 2016-2019 (cfr. parte PMI del Programma cantonale d'attuazione della politica economica regionale).		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Il consolidamento del sistema regionale dell'innovazione e la sua apertura verso nord mira a garantire a start-up, aziende insediate e a quelle interessate a un insediamento un adeguato supporto sul fronte dei servizi a sostegno dell'innovazione.		
<b>Come l'avete implementata/como voletে implementarla- Con che strumenti</b>	Contratto di prestazione con Fondazione AGIRE.		

<b>Misura Nr. 46</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Centro di competenza in materia di trasporto e mobilità ferroviaria alle Officine FFS di Bellinzona	Cantone Ticino, DFE, Direzione Divisione dell'economia	Ticino	Sfruttare le chance
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Creazione di una rete di competenze, di ricerca e sviluppo che porti beneficio a tutto il settore della tecnica e della mobilità ferroviaria in Ticino. Si tratta di un ramo nel quale vi sono già molte attività nel nostro Cantone e che mostra interessanti margini di sviluppo, alla luce delle sfide future poste dalla mobilità in ambito ferroviario e dell'apertura della galleria di base del San Gottardo.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Bellinzona (Officine FFS) e tutto il territorio cantonale.		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Costituzione della Fondazione il 17 novembre 2014, inizio dell'attività del Centro il 1° settembre 2015.		
<b>Budget</b>	Contributi dei soci fondatori di 140'000 CHF (capitale della fondazione), contributo di complessivamente 2,125 mio. CHF dal Cantone per i primi 5 anni di attività.		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	v. sopra		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Creazione di una fondazione che si occupa in particolare di transfer tecnologico. I soci fondatori sono Cantone, FFS, l'Associazione Giù le mani dalla Officine FFS e i sindacati di categoria, la Città di Bellinzona, gli Enti regionali di sviluppo del Bellinzonese e Valli e del Mendrisiotto e Basso Ceresio e la SUPSI. Uno dei due rappresentanti del Cantone nel Consiglio d'amministrazione proviene dall'economia privata, mentre l'altro è docente e ricercatore universitario.		

<b>Misura Nr. 47</b>	<b>Organizzazione</b>	<b>Cantone</b>	<b>Obiettivo</b>
Riposizionamento delle regioni periferiche	Cantone Ticino, DFE, Direzione Divisione dell'economia	Ticino	Ridurre i rischi
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Potenziale aumento del divario di crescita tra le regioni più dinamiche/centrali e quelle più periferiche.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Regioni periferiche del Cantone Ticino con particolare attenzione alle regioni periferiche con potenziale inespresso.		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Implementazione 2016-2019, primi effetti concreti attesi 2020-2023.		
<b>Budget</b>	10-14 mio. CHF (2016-2019).		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Target della misura sono le regioni periferiche, e più specificatamente quelle individuate sulla base dell'apposito studio che ha fornito le basi scientifiche per l'identificazione delle cosiddette zone a basso potenziale (o meglio a potenziale inespresso) del Canton Ticino: la Valle Onsernone, la Valle Verzasca, la Valle di Blenio, l'alta Vallemaggia e le Centovalli) e una zona "di attenzione" costituita dal distretto di Leventina.		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	v. testo trasmesso in formato word		

Misura Nr. 48	Organizzazione	Cantone	Obiettivo
Programma San Gottardo PSG 2020	Cantone Ticino, DFE, Direzione Divisione dell'economia	Ticino	Ridurre i rischi
<b>Che chance mira a sfruttare la misura</b>	Questo programma di politica regionale intercantonale al quale partecipano i Cantoni GR, TI, UR, VS si prefigge di promuovere il territorio alpino nel rispetto delle identità locali, di migliorare l'accessibilità e la qualità delle infrastrutture di trasporto, di valorizzare l'attrattività turistica con offerte di prodotti e servizi in rete. Si tratta così di contrastare la riduzione delle opportunità lavorative - che è accentuata dalla perdita di importanza dei fattori economici tradizionali (come l'esercito, l'agricoltura) - e l'esodo della popolazione. La messa in esercizio della galleria di base ferroviaria del San Gottardo nel dicembre 2016 determinerà inoltre un radicale cambiamento delle condizioni quadro della regione e la necessità di valorizzare la tratta alpina ferroviaria che perderà la sua secolare funzione primaria di collegamento internazionale tra il Nord e il Sud delle Alpi.		
<b>Dove (area, regione o luogo geografico) mira ad avere effetto la misura</b>	Regione del San Gottardo, in particolare Tre Valli, Surselva, Urserental, Obergoms.		
<b>In che momento è stata/sarà implementata- A partire da quando si attendono i suoi effetti</b>	Tre periodi di programma: 2008-2011, 2012-2015, 2016-2019.		
<b>Budget</b>	Per il periodo 2016-2019 in totale 38 mio. CHF di prestiti e 5,6 mio. CHF di contributi a fondo perso della Confederazione nonché 14,2 mio. CHF di contributi a fondo perso dei Cantoni (Cantone TI: 2,8 mio. CHF).		
<b>Quale è il destinatario della misura (target)</b>	Attori privati ed istituzionali, organizzazioni turistiche.		
<b>Come l'avete implementata/come volete implementarla- Con che strumenti</b>	Organizzazione di progetto PSG 2020 <a href="http://www.gottardo.ch">www.gottardo.ch</a>		