

Bis 2019 wird das Gleis 6 um rund 1200 m Richtung Bellinzona verlängert, als Wartegleis 36 für Güterzüge. Bis 2026 wird es als drittes Gleis mit neuen einspurigen Tunnel Dragonato 2 und Svitto 2 bis Bellinzona verlängert, was südlich des Svitto-Tunnels den Bau der Haltestelle Bellinzona Piazza Indipendenza nahe des Stadtzentrums ermöglichen wird. Dannzumal soll in Bellinzona auch das kurze Kopfgleis 809 südlich des AG auf 220 m verlängert werden.

2017–2019 werden die Tunnel Svitto und Dragonato an den 4-m-Korridor angepasst bzw. neu gebaut (EA 11/16).

Bahnhof Lugano

In Lugano wurde der Bahnzugang zusammen mit der Stadt umfassend modernisiert. Das Projekt für 18,6 Mio. Fr. wurde nach mehrjährigen Arbeiten am 9. Dezember offiziell abgeschlossen.

Das AG wurde vollständig und unter Wahrung der Bausubstanz renoviert. Es beherbergt das Tourismusbüro, Gastronomiebetriebe sowie im 2. und 3. Stock ein Ärztezentrum.

Südlich des AG entstand ein überdachter Bereich. Er umfasst den Zugang von der Strassenebene mit Treppen, Rolltreppen und Liften ins Untergeschoss mit drei Läden. Diese Fläche erschliesst die südliche Unterführung zum Mittelperron, dem Aussenperron und ins Besso-Quartier, die Bergstation der Standseilbahn ins Zentrum sowie die neue Unterführung in den Bertaccio-Park Richtung Zentrum und FLP-Bahnhof.

Standseilbahn Lugano Città–Stazione FFS

Gleichzeitig mit den neuen Publikumsanlagen im Bahnhof Lugano wurde auch die Standseilbahn zwischen der Piazza Cioccaro und dem SBB-Bahnhof vollständig erneuert.



Lugano: überdachter Bereich südlich des Aufnahmegebäudes mit einfahrendem RABe 524 als S10 Bellinzona–Albate-Camerlata. 14.10.2016. Foto: S. Frei

Die 1886 eröffnete und 1955 modernisierte Bahn wurde am 4. August 2014 stillgelegt. Nach fast zweieinhalb Jahren Busbetrieb nahmen die Trasporti Pubblici Luganesi (TPL) die neue Bahn am 11. Dezember 2016 in Betrieb.

Die Seilbahnanlage stammt von Garaventa. Mit den neuen, grösseren Wagen von CWA stieg die Kapazität um rund 35 %.

Die Bahn ist barrierefrei zugänglich. Die Bergstation ist in die neue Halle des SBB-Bahnhofs integriert, d.h. die Reisenden gelangen direkt in die Personenunterführung zu den Perrons.

Der Betrieb läuft automatisch, fernüberwacht aus der Betriebszentrale der TPL. Die Perrons sind mit Glaswänden und Glastüren vom Gleis getrennt. Die Perrontüren öffnen sich synchron zu den Wagentüren.

Einige Komponenten des Antriebsstrangs sind doppelt vorhanden, um die Verfügbarkeit zu erhöhen.

Unter 2000 vom Publikum eingereichten Kurznamen für die neue Standseilbahn

Technische Daten

Schräge Länge	206 m
Höhendifferenz	50 m
Höchstgeschwindigkeit	3 m/s
Spurweite	1000 mm
Seildurchmesser	25 mm
Wagenlänge	12,25 m
Fassungsvermögen	100 Personen
Nennkapazität	2240 Pers./h

wurde «Sassellina» ausgewählt. Er erinnert an das 1939 abgebrochene Viertel Sassello südlich der Seilbahn.

Sie wird täglich 5–24 Uhr betrieben, die Kurse verkehren mindestens alle 5 Min., bei Andrang durchgehend. Eine Fahrt ohne Halt dauert 92 Sek. Die Bahn ist in den Tarifverbund Arcobaleno integriert, bietet aber auch eigene Einzelfahrausweise (1.30 Fr.) und Mehrfahrtenkarten an.

Die Haltestelle Cattedrale bei der abtschen Ausweiche wird auf Verlangen bedient. Sie ist einseitig angeordnet und wird nur vom Wagen 2 angefahren. Die Reisenden müssen das unterste Abteil benutzen. ■



Bergstation Stazione FFS mit Wagen 1 Anfang 2017. Foto: Vananti



Abtsche Ausweiche mit der Haltestelle Cattedrale am ersten Betriebstag der modernisierten Standseilbahn, 11.12.2016. Foto: J.D. Lüthard