

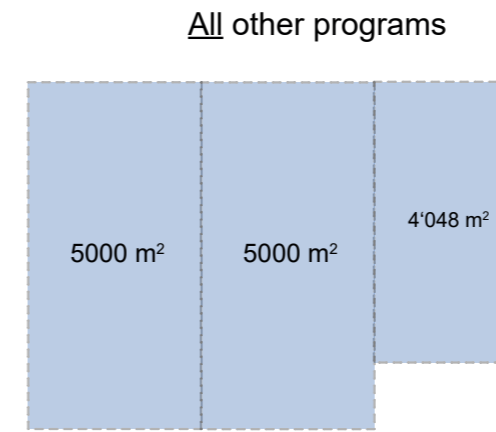
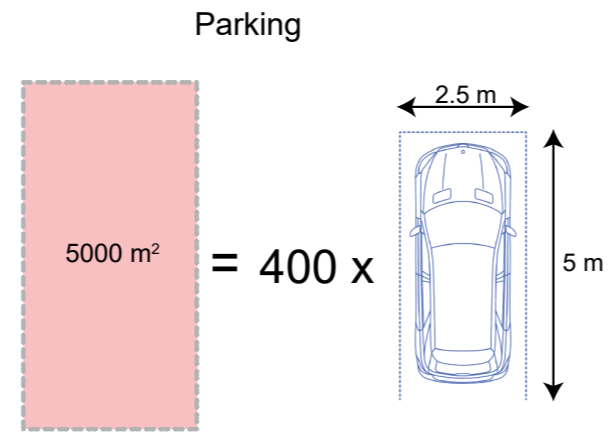
# **SUPSI MENDRISIO: MOBILITY & FLEXIBILITY**

# STARTING POINT: 400 PARKING LOTS

Competition Brief:

- Parking min. 5000 m<sup>2</sup>
- all other programs min. 14'048 m<sup>2</sup>

--- Netto!

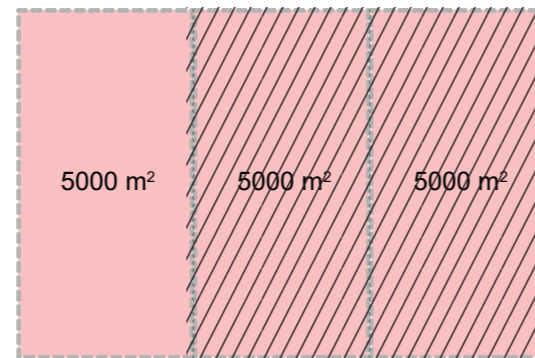


From Netto to Brutto:  
Approximate Calculation with  
„Gross Area Factor“

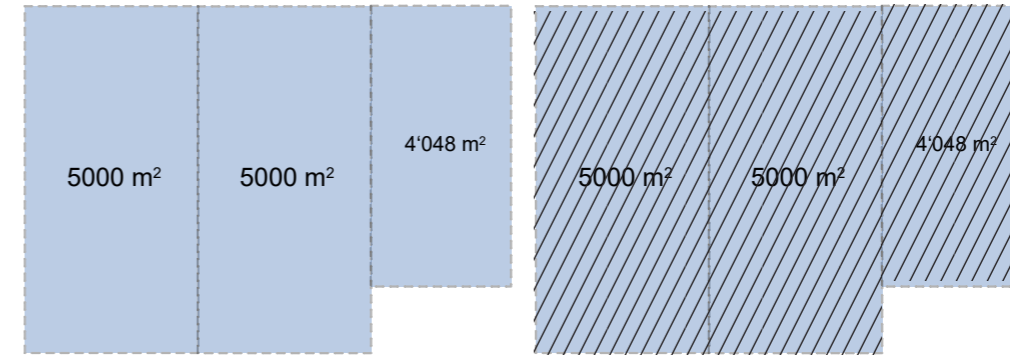
x 3

x 1.5 - 2

Brutto:



15'000 m<sup>2</sup>



28'096 m<sup>2</sup>

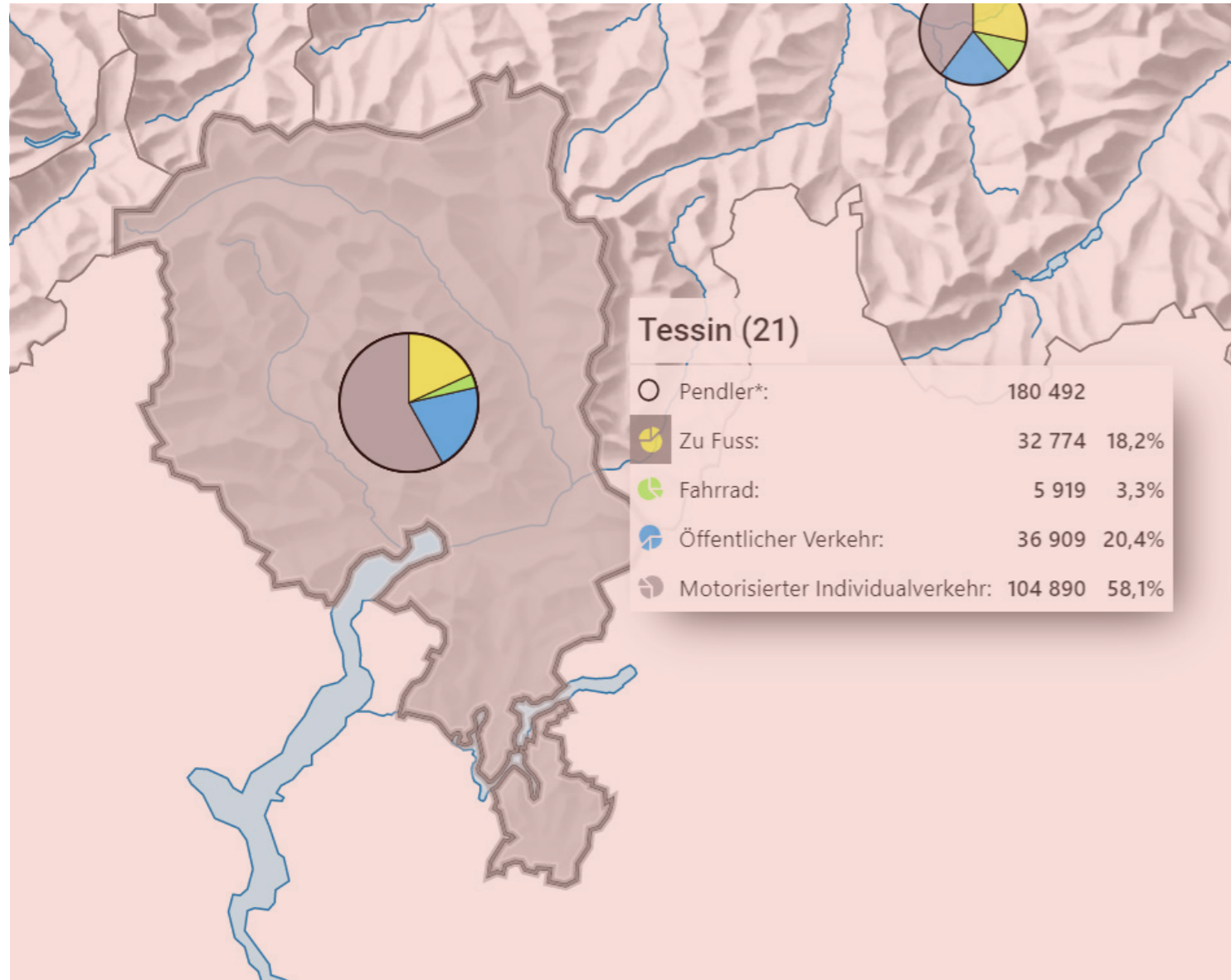
Ratio:



Utility Spaces

Circulation, Installation, Construction

# STATUS QUO: OVERLOADED STREETS - CAR AS MAIN TRANSPORT



Quelle: atlas.bfs.admin.ch

## Region Lugano

Im Tessin konzentrierte sich das 2019 registrierte Stauaufkommen auf die A2 im Sottoceneri:

- Gesamthaft hat sich die Anzahl Stautunden zwischen Lugano-Nord und der Landesgrenze in Chiasso um +18% erhöht.
- In Fahrtrichtung Süd konzentrierten sich die Stauzunahmen auf den Grenzbereich in Chiasso und auf die «Umfahrung» Lugano zwischen Lugano-Nord und Lugano-Sud.
- In Fahrtrichtung Nord waren die Zunahmen mit +37% noch höher, wobei der Bereich zwischen Mendrisio und Lugano-Sud im Vordergrund stand.

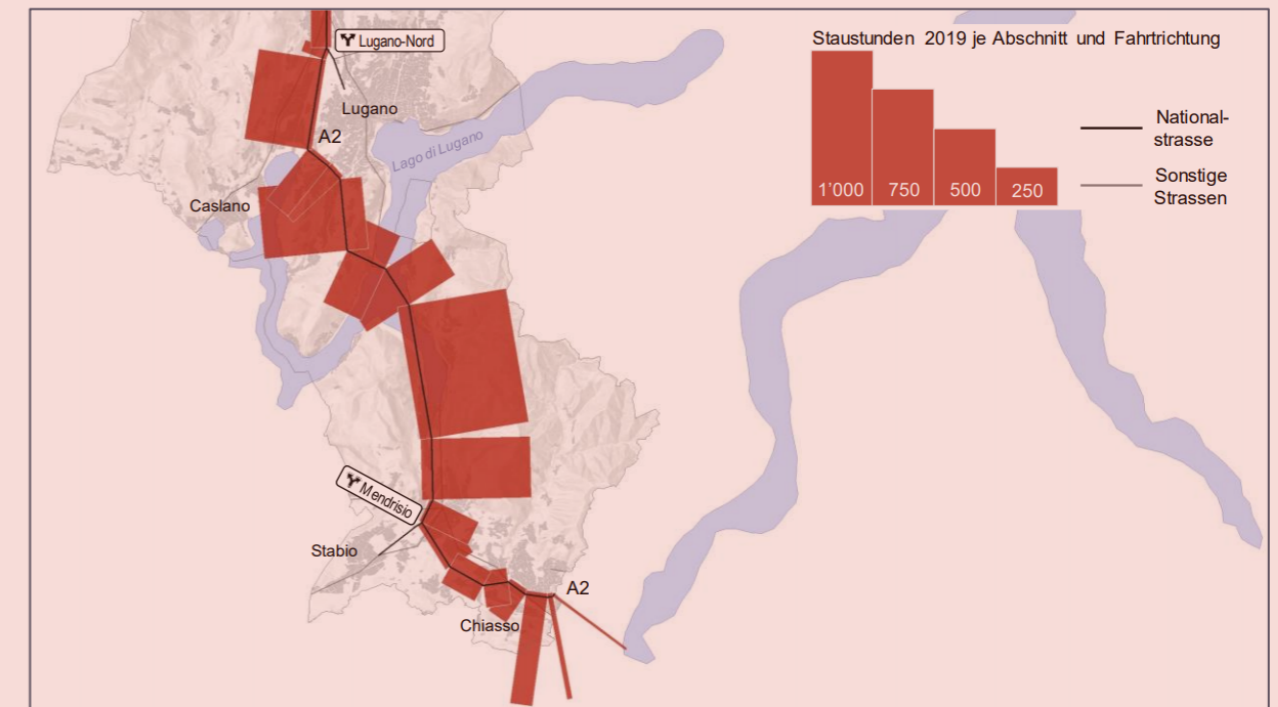
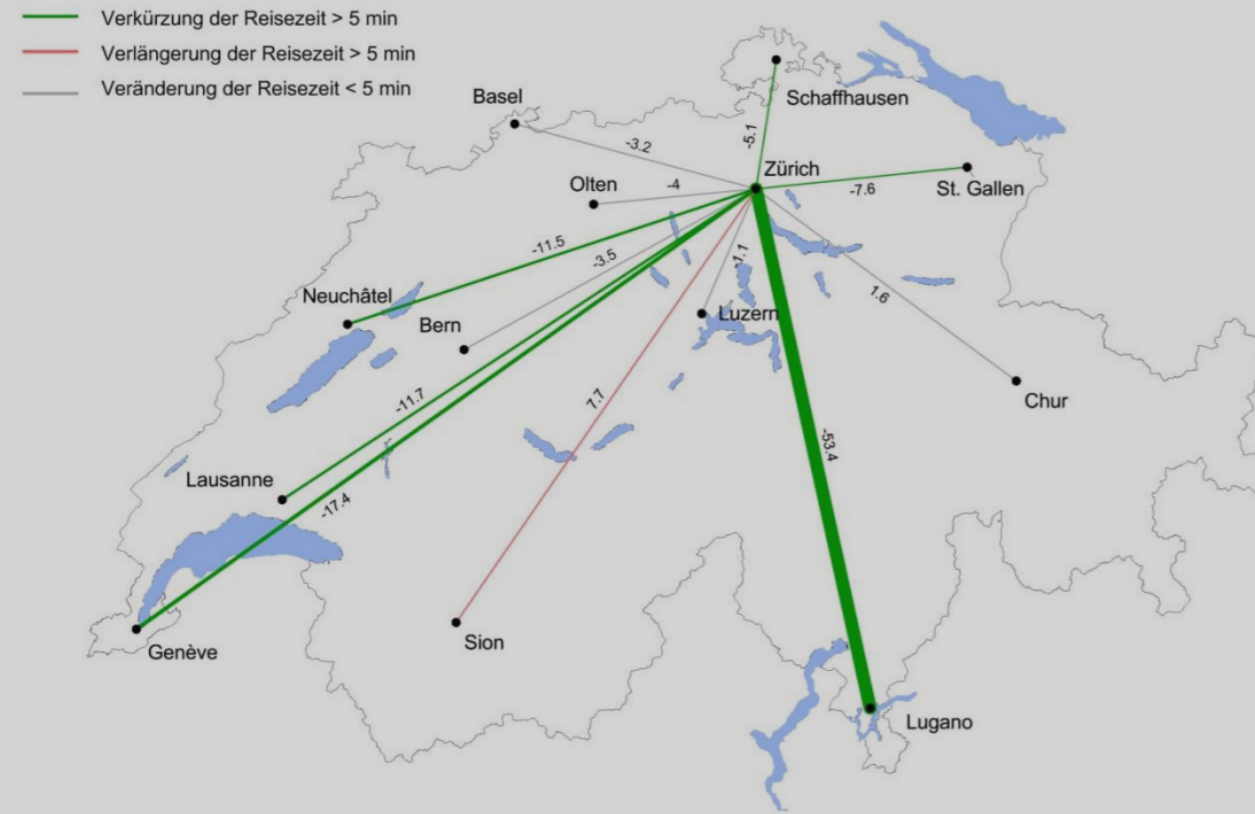


Abbildung 39: Stautunden 2019 auf den Nationalstrassen in der Region Lugano  
Quellen: ASTRA: VMON, Viasuisse

Quelle: ASTRA - Verkehrsentwicklung und Verkehrsfluss 2019

# CHANCES: GROWING IMPORTANCE OF PUBLIC TRANSPORT

## Veränderung der Reisezeit mit dem ÖV zwischen 2011 und 2030+ in Minuten



Quellen: Verkehrsmodellierung VM-UVEK (ARE), INFOPLAN-ARE, BFS-GEOSTAT, swisstopo

© ARE

Abbildung 10: Veränderung der ÖV-Reisezeit von Zürich zu ausgewählten Zentren (2011 - 2030+).

Quelle: ARE - Reisezeiten und ÖV-Güteklassen 2013

## Wie die Neat die Südschweiz verändern wird



▲ Die Neat-Baustelle in Faido. Alptransit.ch

Wie wird sich die Inbetriebnahme der neuen Alpentransversalen (Neat) auf das Tessin als Schweizer Randregion auswirken? swissinfo.ch sprach mit Remigio Ratti, Experte für Verkehrs- und Raumentwicklung, sowie Patrick Lardi, Vizedirektor von Tessin Tourismus.

20. September 2010 - 10:13

Andrea Clementi, swissinfo.ch

Eine Stunde und 40 Minuten von Zürich nach Lugano, zwei Stunden und 40 Minuten von Mailand nach Zürich. Von Bellinzona nach Lugano schrumpft die Fahrzeit auf gut 10 Minuten, Locarno und Lugano liegen nur noch 20 Bahn-Minuten auseinander.

Das sind die Perspektiven, die mit der Inbetriebnahme des neuen Basistunnels am Gotthard (Eröffnung 2017) und am Ceneri (2019) verbunden sind. Die Verkürzung der Fahrzeiten mit der Bahn wird die Zukunft der Nord-Süd-Verbindungen genauso verändern wie die innerkantonale Verkehrssituation.

Dazu kommen wichtige Bahnprojekte im Süden des Kantons: In der Grenzregion zwischen den Provinzen Como, Varese und dem Kanton Tessin.

Quelle: swissinfo.ch, 20.09.2010

NZZ am Sonntag

## Für das Tessin beginnt ein neues Bahnzeitalter

Bellinzona, Locarno, Lugano und das Mendrisiotto rücken mit dem Ceneri-Basistunnel deutlich näher zusammen.

Barbara Hofmann

13.06.2020, 22.01 Uhr



Am Ceneri führt nun eine Hochgeschwindigkeitsstrecke durch den Berg.

Gaëtan Bally / Keystone

Quelle: NZZ am Sonntag, 13.06.2020

## Aargauer Zeitung

TESSIN

### Arbeitslose als Busfahrer: Die Tessiner ÖV-Revolution

Die Verkehrsbetriebe im Südkanton stocken ihr Angebot massiv auf – dem Ceneri sei dank.

Gerhard Lob aus Locarno

11.12.2020, 05.00 Uhr



In Sachen Busverkehr hat das Tessin nun viel zu bieten.

Keystone

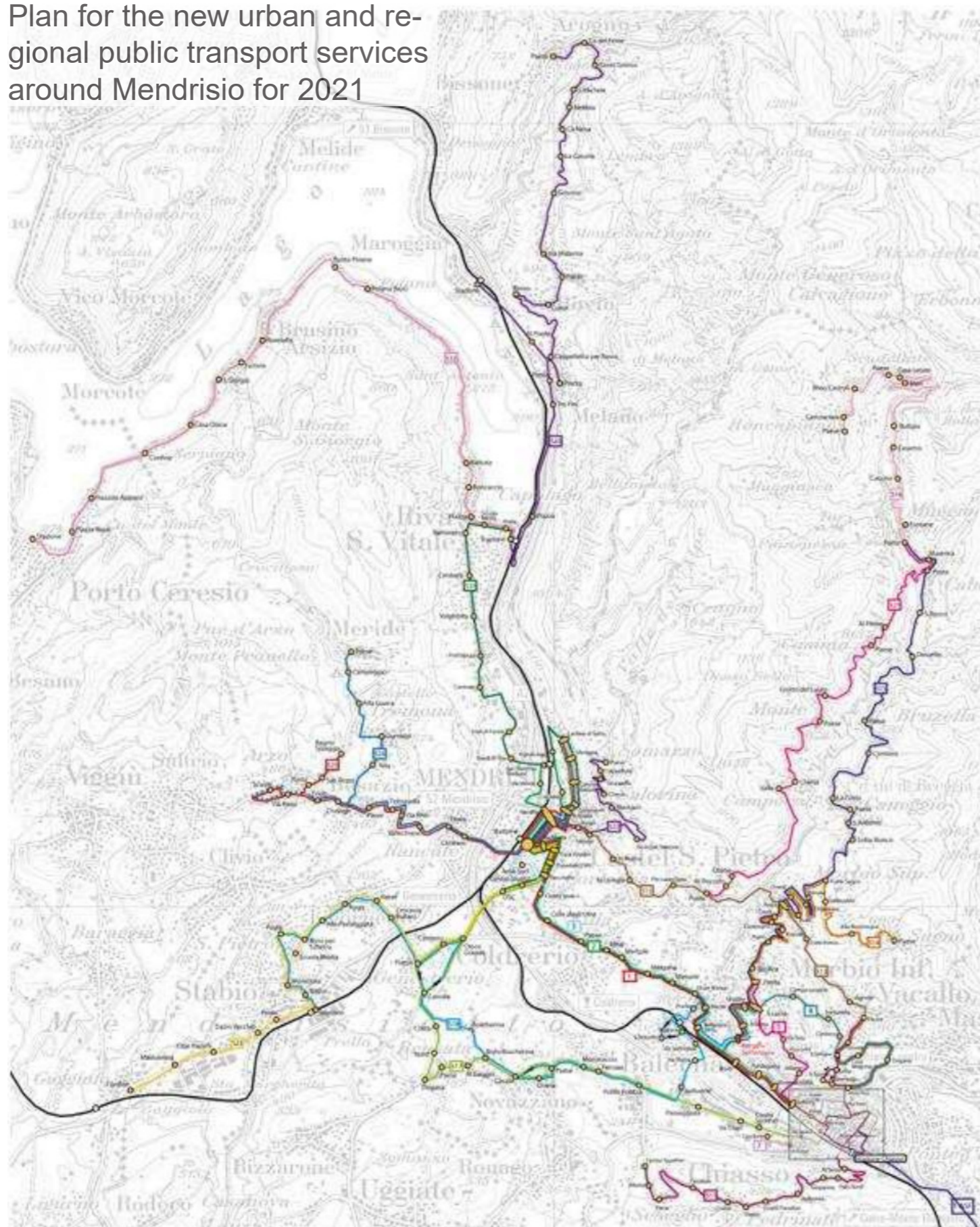
Das Tessin war stets ein Stiefkind im öffentlichen Verkehr der Schweiz. Doch am Sonntag ändert sich dies. Zumindest macht der Südkanton schlagartig einen gewaltigen Qualitätssprung nach vorne.

Auslöser ist die Inbetriebnahme des neuen Ceneri-Basistunnels anlässlich des grossen Fahrplanwechsels, der die Fahrzeiten der Bahn zwischen dem nördlichen und südlichen Teil des Kantons praktisch halbiert:

Quelle: Aargauer Zeitung, 11.12.2020

## SITUATION: DIRECT RELATION TO THE CENTRAL TRAFFIC NODE

Plan for the new urban and regional public transport services around Mendrisio for 2021



Quelle: Botschaft des Staatsrates, 16.10.2019



## "It will really be a campus when it has two buildings"

**MENDRISIO** / The same architects of the building that will host SUPSI have designed a second building that should be built next to it - It is also designed to accommodate classrooms and therefore to allow for a future expansion of the university - The works should start in about a year



The building that should be built where today there is the PostBus garage with the SUPSI building in the background. © Bassi Carella Marella Architects 1/2

Of **Lidia Travaini** / 16 December 2020, 08:00 / **Mendrisiotto**



"To be such a campus must consist of more than one building and now SUPSI in Mendrisio has only one".

A statement or a provocation? That of the architect Andrea Bassi, of the Bassi Carella Marella Architects studio, who designed the building that will house the SUPSI Environment, Construction and Design Department from February, is perhaps a bit of both. In fact, his desire is that soon a second building with contents, including scholastic contents, will be placed alongside the one now finished in via Catenazzi, behind the Mendrisio station, in that sector in transformation that **we have spoken about several times**.

### Almost a twin

The project is already there. It was presented a few years ago and has already obtained the necessary building permit. But it hasn't been talked about for some time. We then asked Bassi, who had signed the package because he had taken care of its design, if it is still current. The answer is yes. The plan which essentially aims at the construction of a twin building to that of SUPSI, therefore with the same architectural style, materials and colors, still exists and recently has also experienced a decisive turning point. "We were waiting for a final agreement with PostBus, which is now there." Yes, because the project will be carried out on the ground next to SUPSI which today houses in particular the PostBus bus depot. Now that the transport company has **found an alternative location** in the building under construction in via Borromini, the move could be planned and with it the start of the works for the sister building of the campus.

### First the demolition

«PostBus will clear the spaces by next June. In theory, the demolition of that building could start immediately afterwards, but it is more realistic to think that the works will start in the autumn, or at the beginning of 2022». The first step will therefore be that of demolition. Then it will be the turn of the construction site for the new building.

### From offices to classrooms

The construction application submitted in 2017 stated that the estimated investment was 30 million and that a six-storey building with mixed contents would be built. "There will be student accommodation, small businesses that will complete the campus offer (for example take away or cafes) and on the upper floors, at least initially, offices. Those floors are in fact designed to become classrooms. For a possible extension of SUPSI or another school".

### The long negotiation

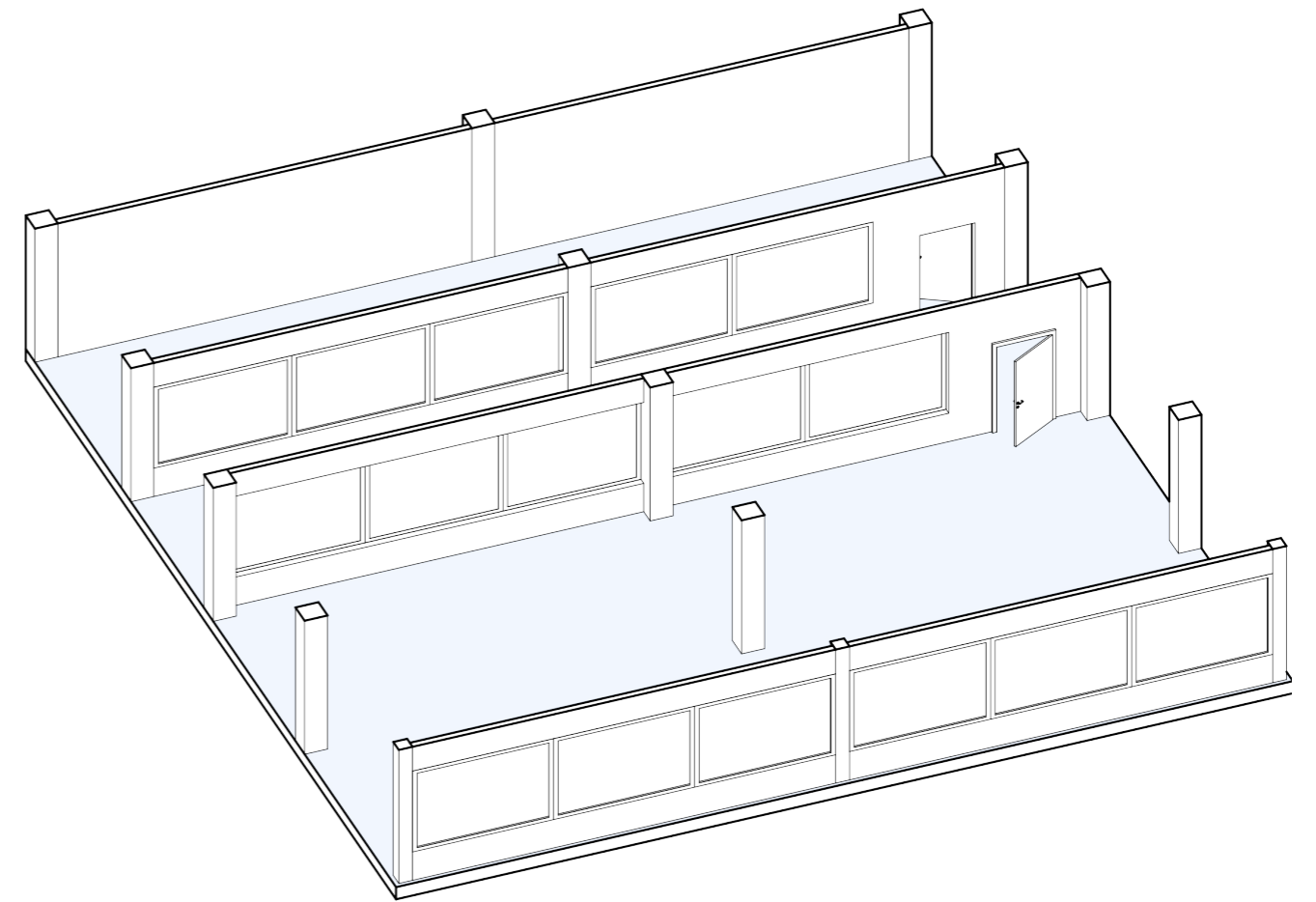
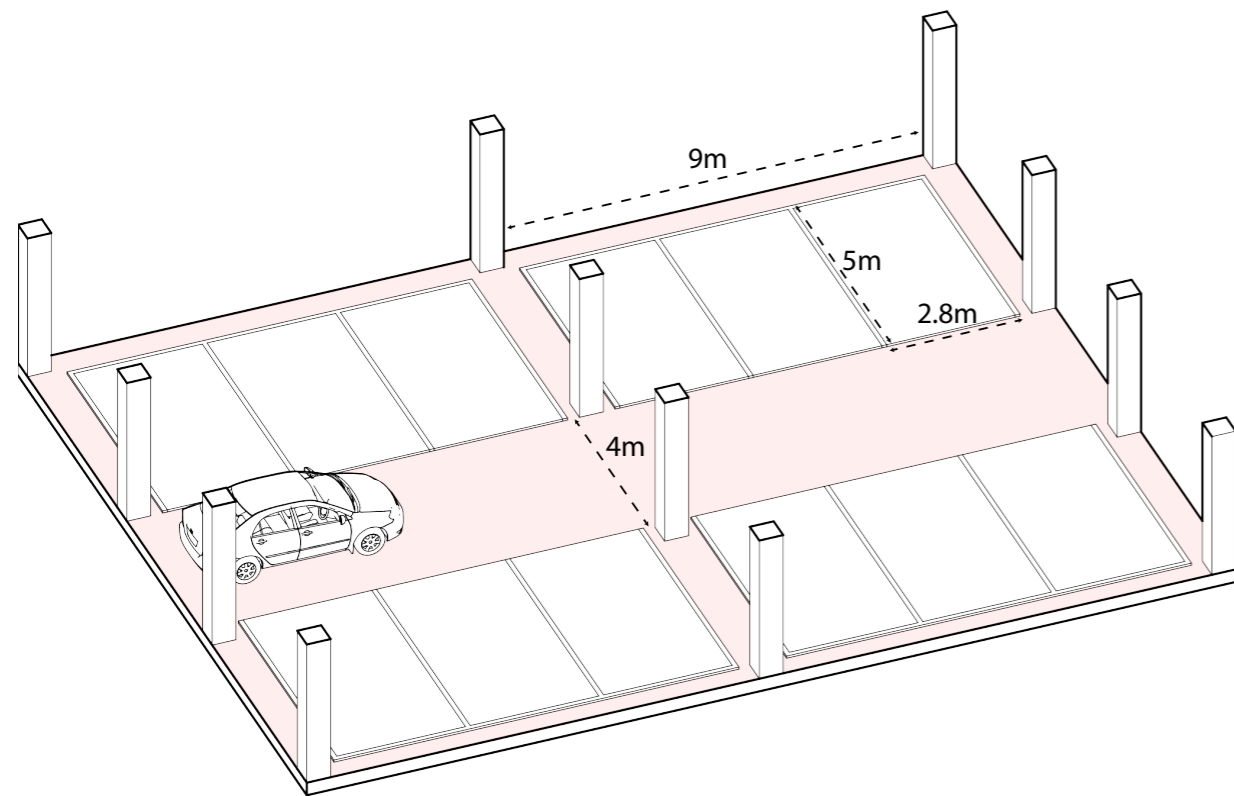
A German-Swiss group promoted the building design, which took over the initiative when the project already existed. «The owners of the land asked us to think of a project for that area. There was a long and fruitful negotiation in which the Municipality and SUPSI also participated. Only when there was already a clear idea of what to do did the investors take over», concludes Bassi, underlining how the location is truly strategic.

© Cdt.ch - All rights reserved

In this article: **LIDIA TRAVAINI**

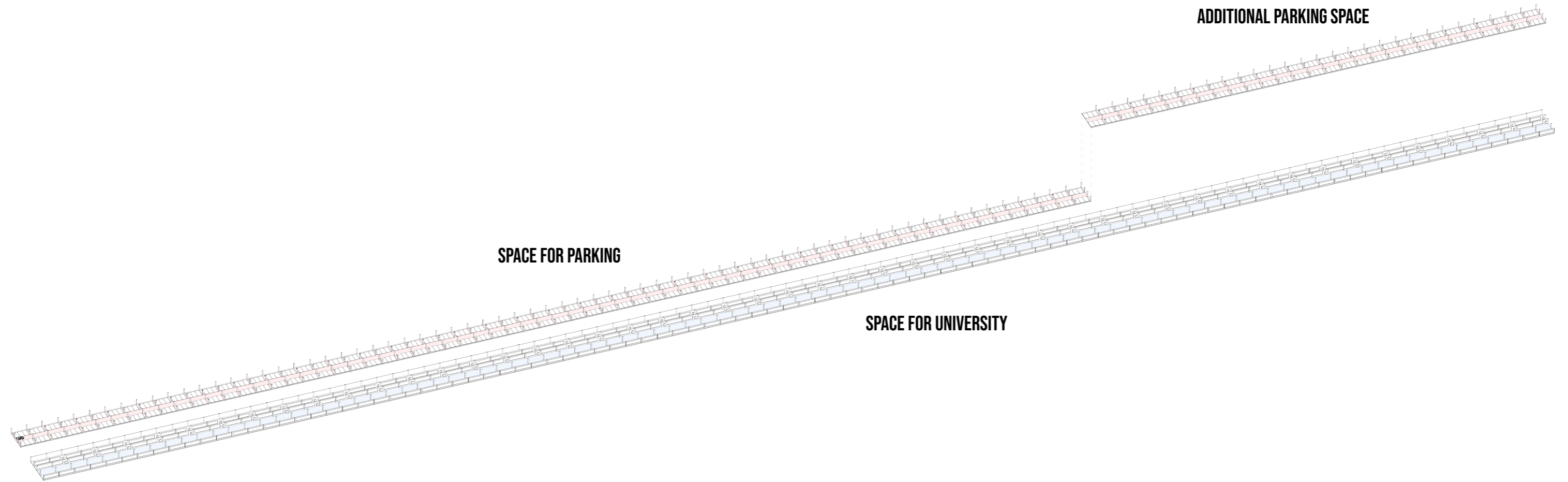
Quelle: cdt.ch, 16.12.2020

# PROCESS: GRID FOR IDEAL PARKING

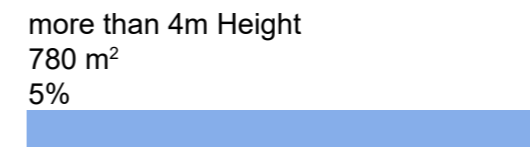
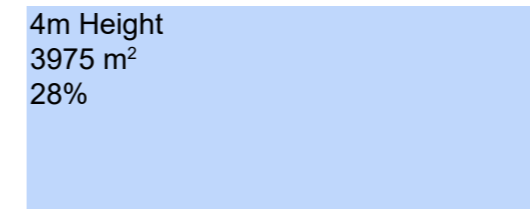
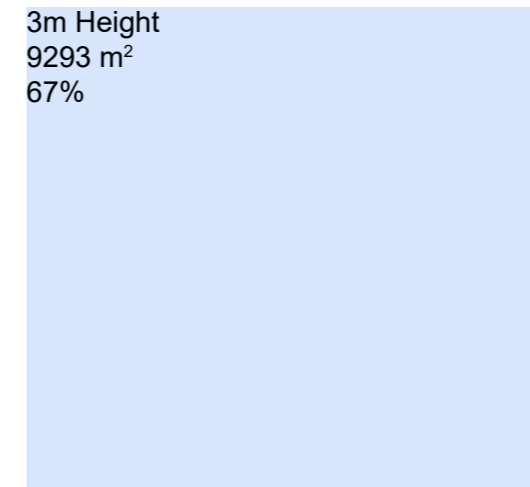


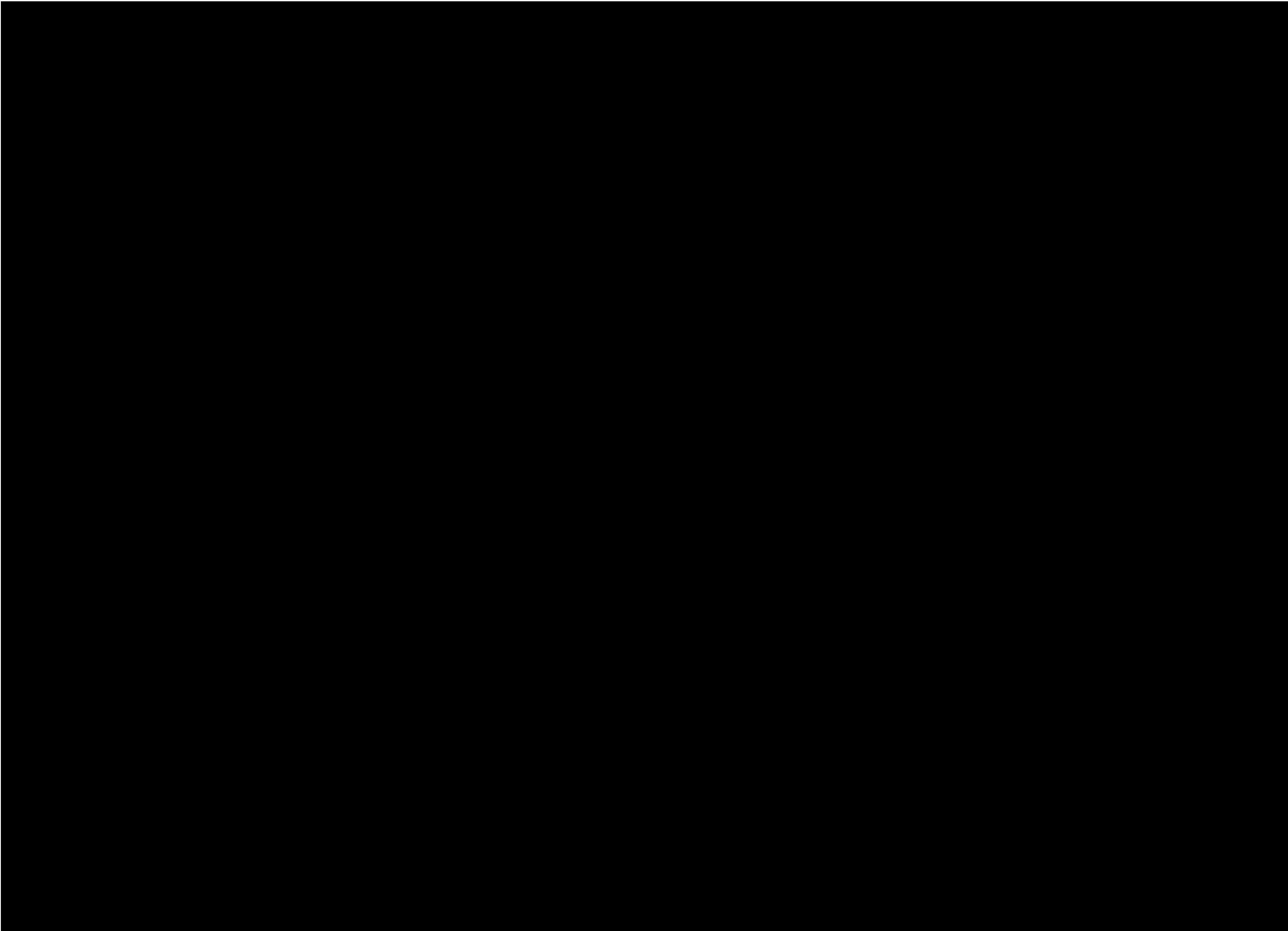


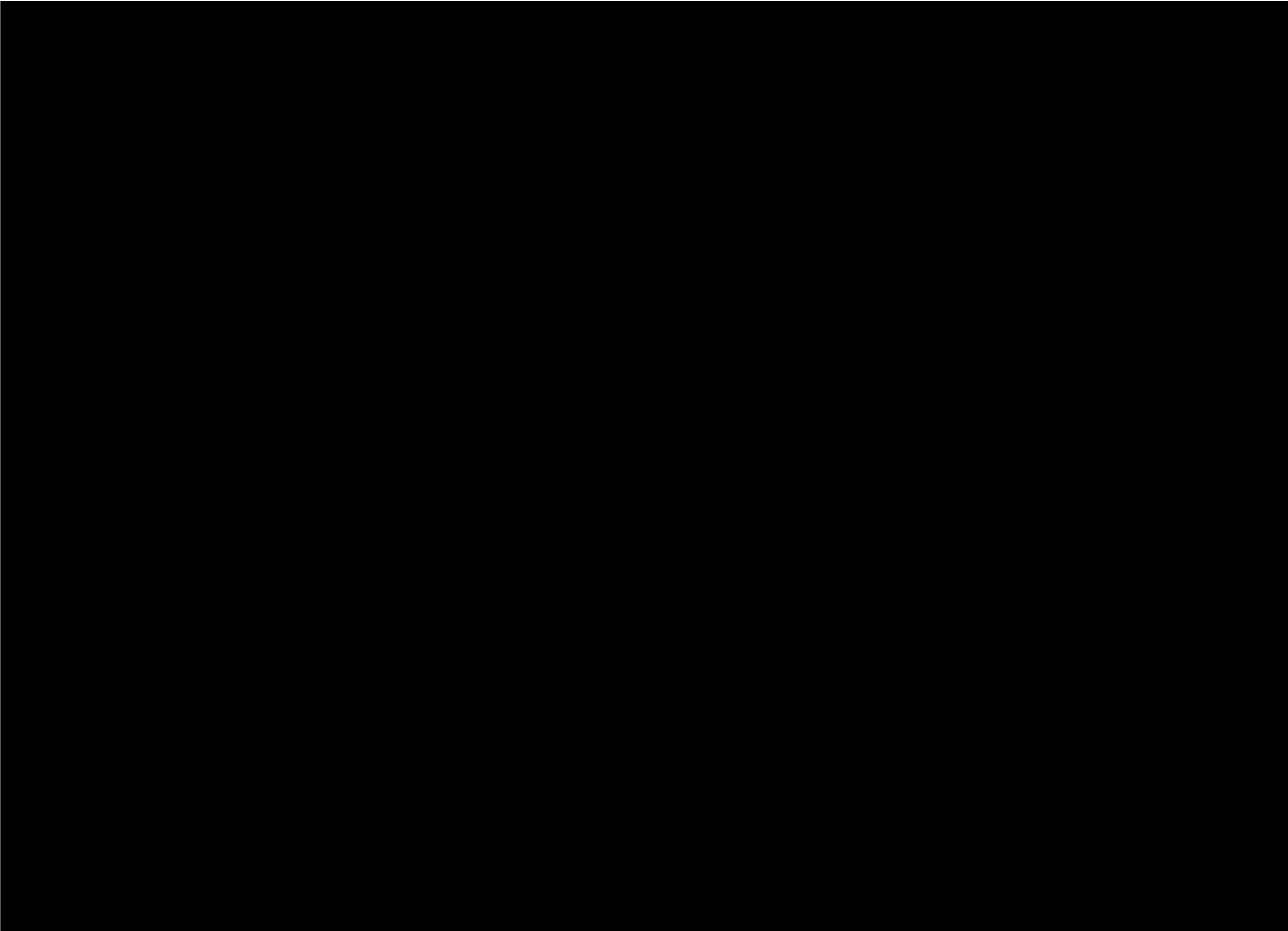
# PROCESS: ANALYSE REQUIRED SPACE

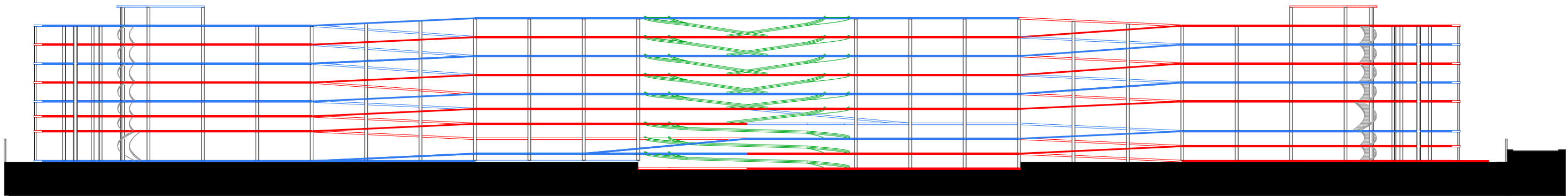
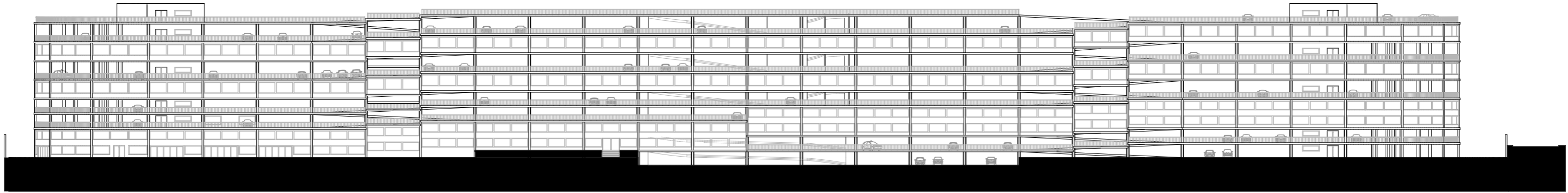
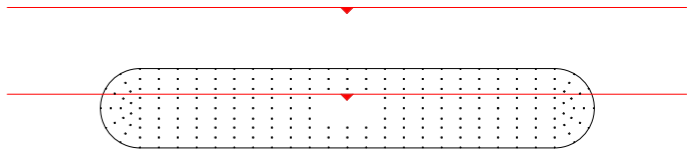


# PROCESS: SPATIAL PROGRAM - RATIO OF ROOM HEIGHTS



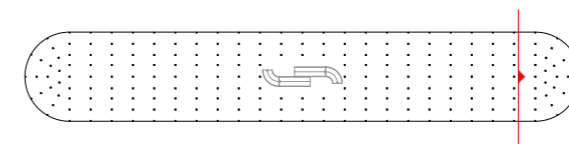
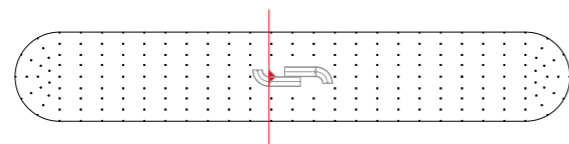
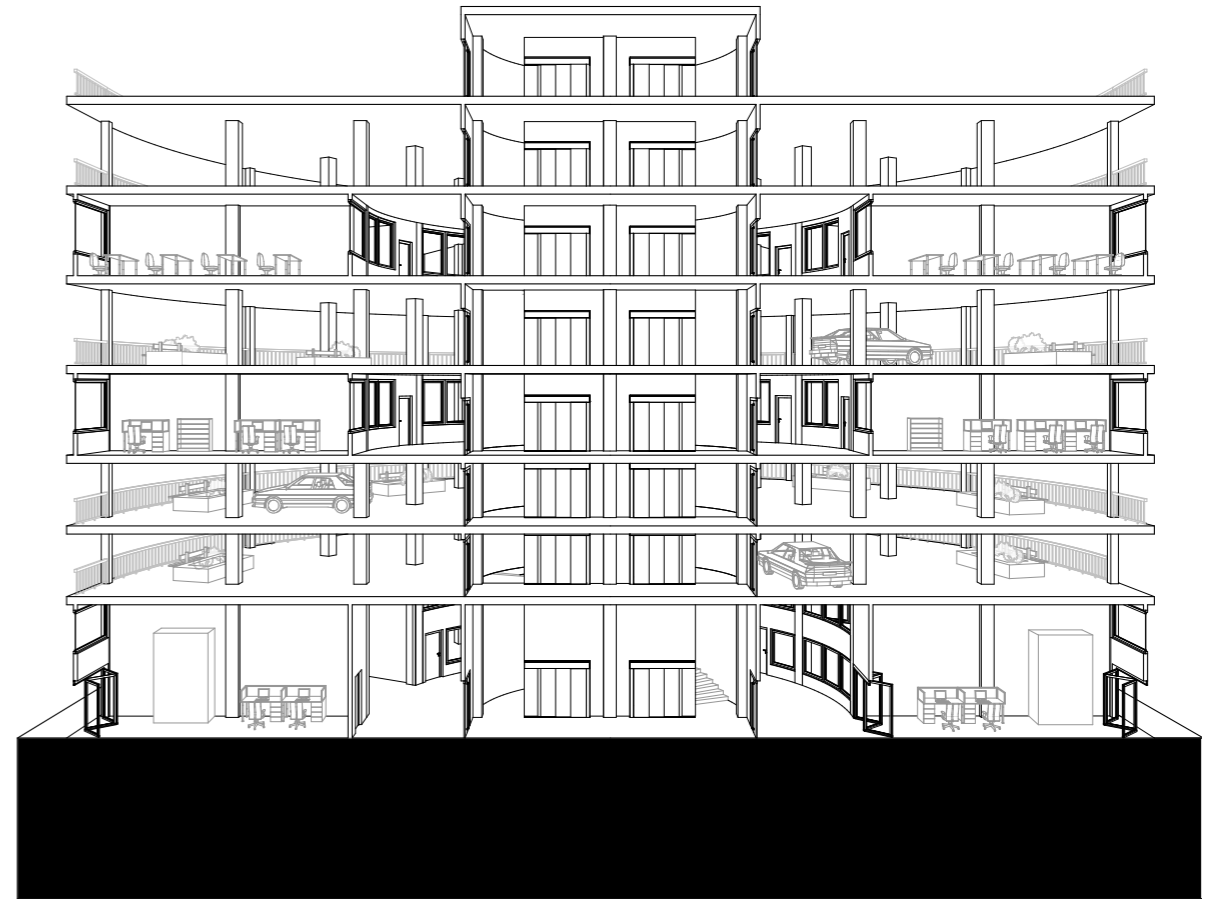
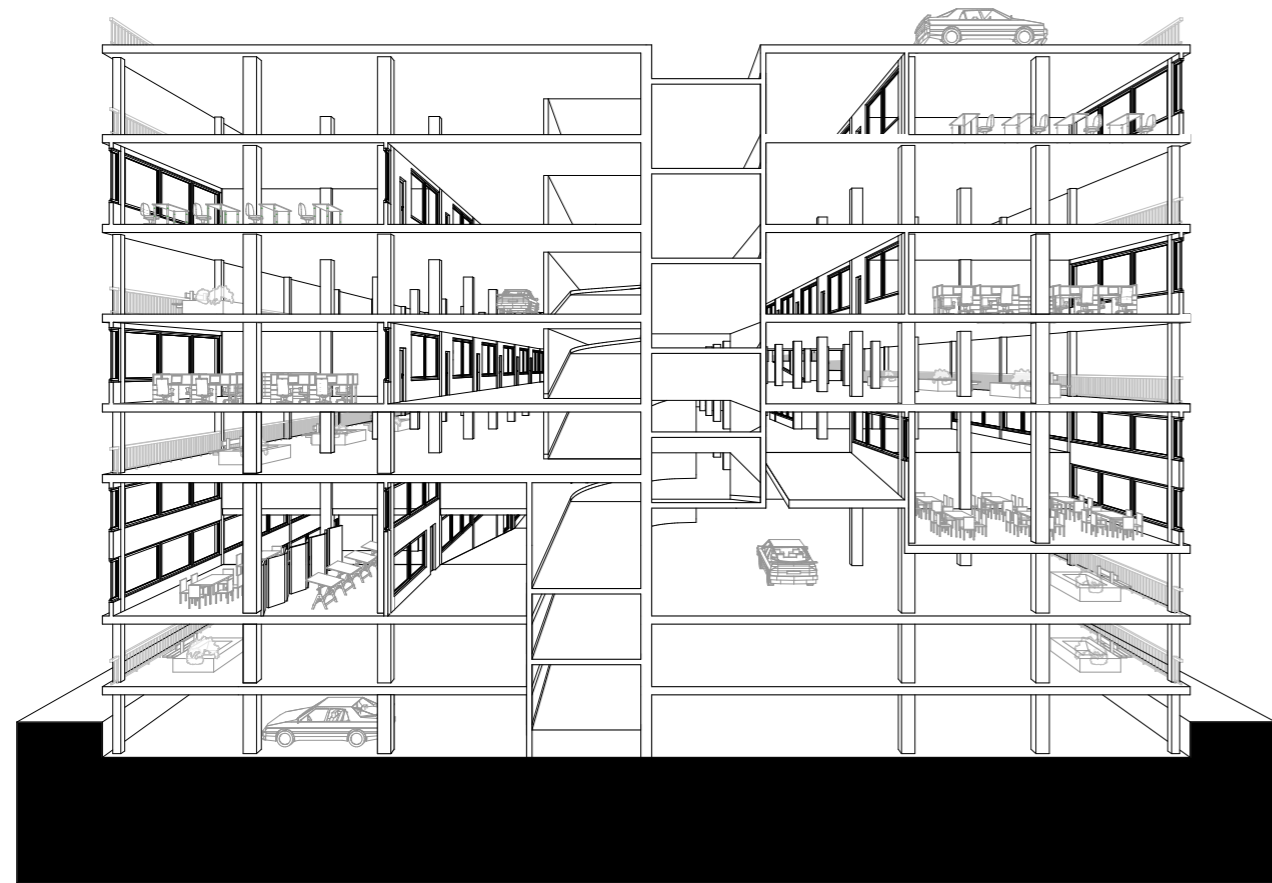


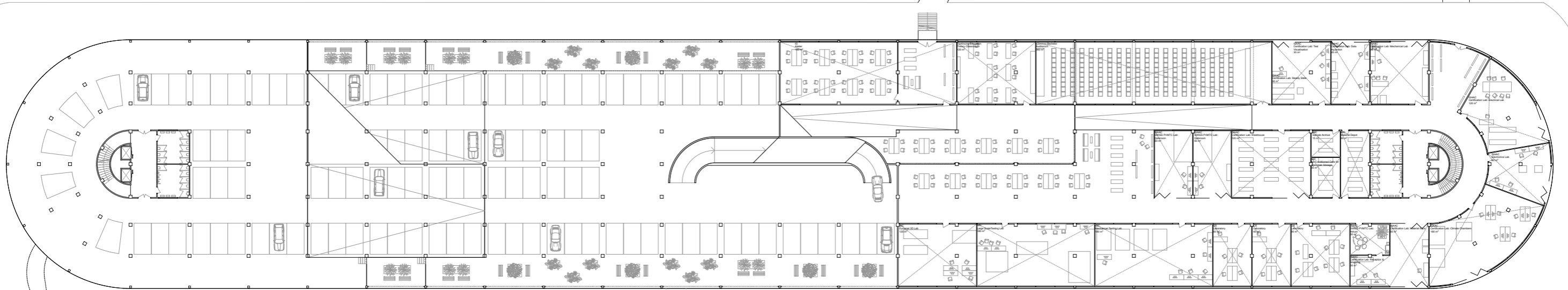
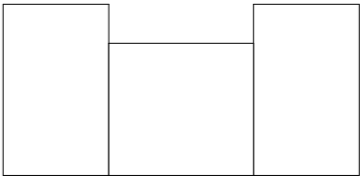




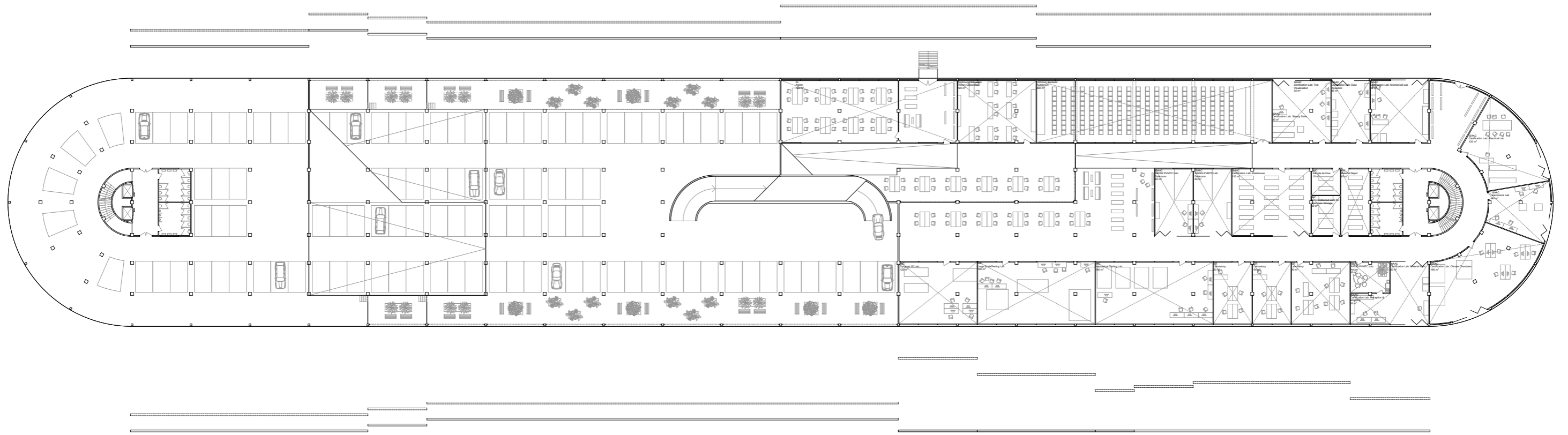
ELEVATION &  
CONCEPT SECTION







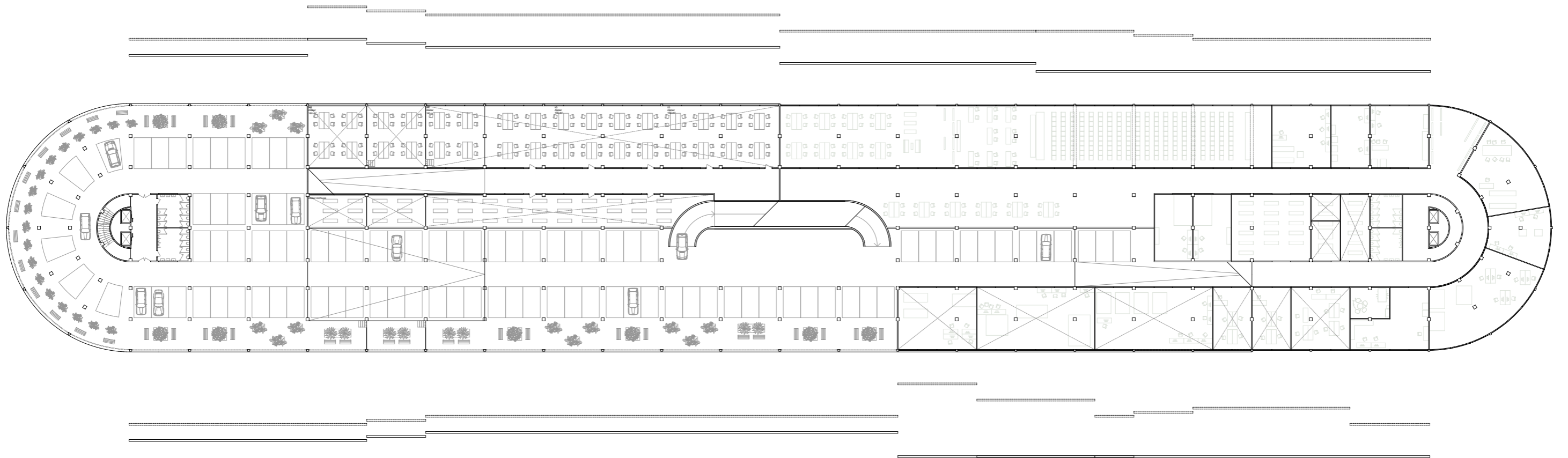
GROUND FLOOR



GROUND FLOOR

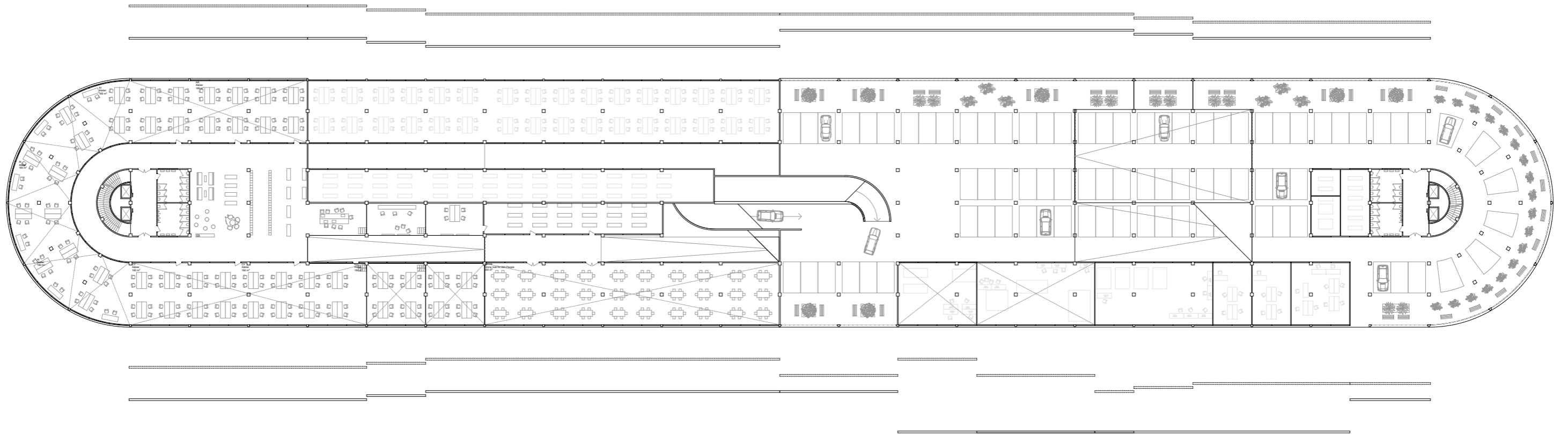
0 | | | | 35





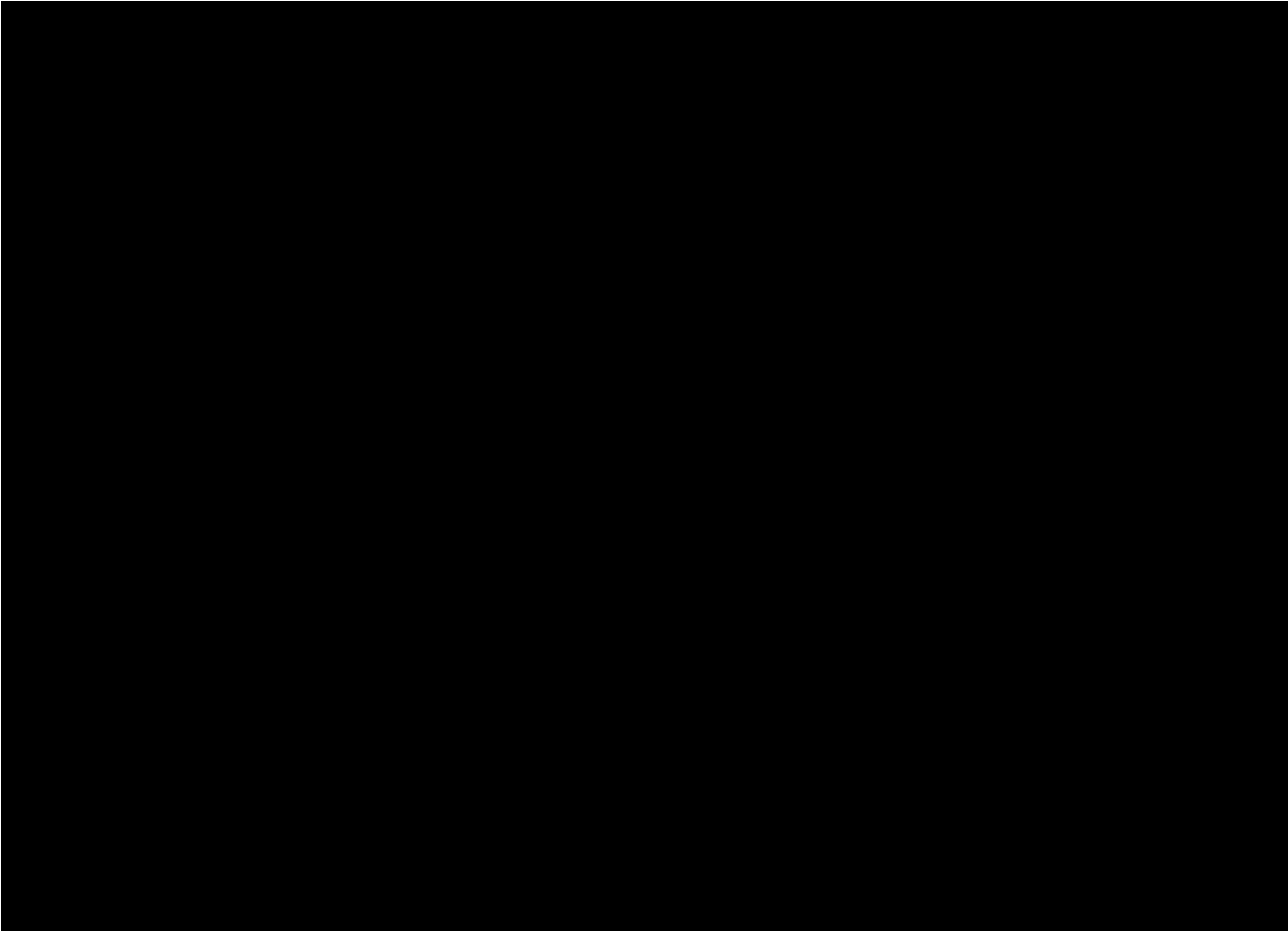
FIRST FLOOR

0 | | | | 35



SECOND FLOOR

0 | | | | 35

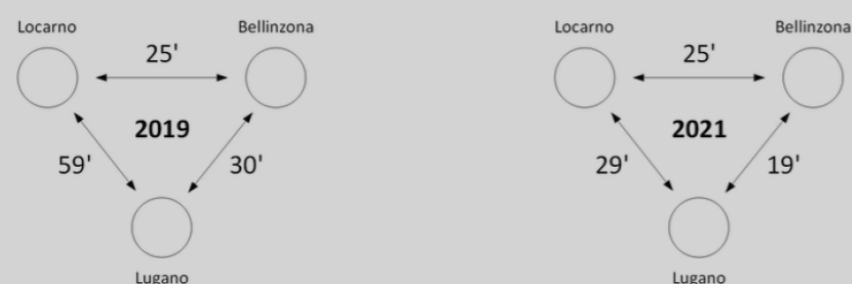


# APPENDIX

## Der Ceneri-Basistunnel stärkt den ÖV im Tessin

Ein hoher Motorisierungsgrad und eine tiefe ÖV-Nutzung – so lässt sich der Verkehr im Tessin treffend umschreiben. Vor allem der Pendlerverkehr findet auf der Strasse, im Auto statt. Bund, Kanton und Gemeinden wollen nun Gegensteuer geben. Die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels wird genutzt, um ein schnelleres und dichteres Angebot zu fahren. Im Fernverkehr, im Regionalverkehr und im Ortsverkehr des Südkantons. Christian Marti hat recherchiert, was sich ändert.

Im Dezember 2020 geht der Ceneri-Basistunnel (CBT) in Betrieb. Neben schnelleren und häufigeren nationalen und internationalen Bahnverbindungen eröffnet dies auch neue Möglichkeiten für den Regionalverkehr und die Raumstruktur im Kanton Tessin: Die Reisezeiten zwischen Sopra- und Sottoceneri halbieren sich (siehe Abbildung 1 und Tabelle 1).



von / nach	Bellinzona		Locarno		Lugano		Mendrisio	
	2019	2021	2019	2021	2019	2021	2019	2021
Biasca	15	14	46	49	51	40	72	62
Bellinzona			25	25	30	19	51	41
Locarno					59	29	80	45
Lugano							15	15

Damit nähern sich insbesondere die Agglomerationen Bellinzona–Locarno nördlich des Ceneri und Lugano im Süden zeitlich stark an. Es besteht damit die Möglichkeit, dass die stark urbanisierten Teile des Kantons zu einer «Città Ticino», einer einzigen grossen Agglomeration, zusammenwachsen.

Die Regierung des Kantons Tessin will zusammen mit den Gemeinden die Chancen des neu eröffneten CBT ausschöpfen. Aus diesem Grund wird das gesamte Angebot des öffentlichen Verkehrs mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 angepasst und stark ausgebaut. Nach langjähriger Planung wurde das neue Angebot im Oktober dieses Jahres vorgestellt.

Quelle: litra.ch, 16.12.2019

## Kosten und Abgeltungen

Der Kanton Tessin, die Tessiner Gemeinden und der Bund lassen sich den Ausbau des öffentlichen Verkehrs einiges kosten: Im Vergleich zum Fahrplanjahr 2018 nehmen die Abgeltungen für das Angebot 2021 über 55% zu, der Anteil des Kantons sogar um über 75%. Der Kanton wird pro Jahr rund 40 Millionen Franken mehr als heute an Abgeltungen bezahlen, die Gemeinden zusätzlich rund 20 Millionen Franken mehr (siehe Tabelle 2).

	Leistung (Mio. Fzkm)	Kosten (Mio. CHF)	Abgeltungen				
			Total (Mio. CHF)	CH (Mio. CHF)	Kt. TI (Mio. CHF)	Gemeinden (Mio. CHF)	
2018	Regionalverkehr	14.2	175.3	115.8	60.0	40.5	15.3
	Stadtverkehr	4.2	47.0	27.3	0.0	13.7	13.7
	<b>Total</b>	<b>18.4</b>	<b>222.3</b>	<b>143.1</b>	<b>60.0</b>	<b>54.2</b>	<b>29.0</b>
2021	Regionalverkehr	22.5	257.8	183.0	79.5	75.1	28.4
		(+59%)	(+47%)	(+58%)	(+33%)	(+85%)	(+86%)
	Stadtverkehr	6.2	61.6	40.9	0.0	20.5	20.5
	(+47%)	(+31%)	(+50%)	(+0%)	(+50%)	(+50%)	
<b>Total</b>	<b>28.7</b>	<b>319.4</b>	<b>223.9</b>	<b>79.5</b>	<b>95.6</b>	<b>48.9</b>	
	(+56%)	(+44%)	(+56%)	(+33%)	(+76%)	(+67%)	

Tabelle 2: Leistung, Kosten und Abgeltungen für den ÖV im Kt. Tessin 2018 und 2021

Tabelle 2 zeigt auch, dass die Kosteneffizienz pro Fahrzeugkilometer sowohl im Regional- wie auch im Stadtverkehr zunimmt, da die prozentuale Kostensteigerung geringer ausfällt als die Zunahme des Angebots in Fahrzeugkilometern. Allerdings geht der Kanton von einer geringen Zunahme der Einnahmen aus, um 26% im Regional- und 5% im Stadtverkehr. Der Kostendeckungsgrad nimmt dadurch ab: von 34% auf 29% im Regionalverkehr und von 42% auf 34% im Stadtverkehr.

## Ausblick

Die Botschaft des Staatsrates und der zugehörige Kreditantrag wurden am 16. Oktober 2019 publiziert. Eine Genehmigung durch den Grossen Rat wird Ende 2019 oder Anfang 2020 erwartet. Vom 27. Mai bis 14. Juni 2020 können im Rahmen des Fahrplanverfahrens Stellungnahmen zum Detailkonzept eingereicht werden. Die Inbetriebnahme des neuen Angebots ist auf den Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 geplant.

Quelle: litra.ch, 16.12.2019

## Der öV im Kanton Tessin

Im Vergleich zu den meisten anderen Kantonen war das öV-Angebot im Kanton Tessin lange dürftig; zudem erschwert die Topographie mit zahlreichen abgelegenen Tälern und Ortschaften eine flächendeckende Versorgung. Kennzahlen verdeutlichen dies: Der Modalsplit im Pendlerverkehr lag 2017 bei 18.1% öV-Anteil (Schweiz: 30.6%) und 68.3% motorisiertem Individualverkehr (Schweiz: 53.8%). Die Agglomerationen des Tessins zeigen ein ähnliches Bild beim Modalsplit im Gesamtverkehr (Abbildung 2). Zudem weist das Tessin einen hohen Motorisierungsgrad von 635 Personenwagen pro 1000 EinwohnerInnen auf (Schweiz: 543).

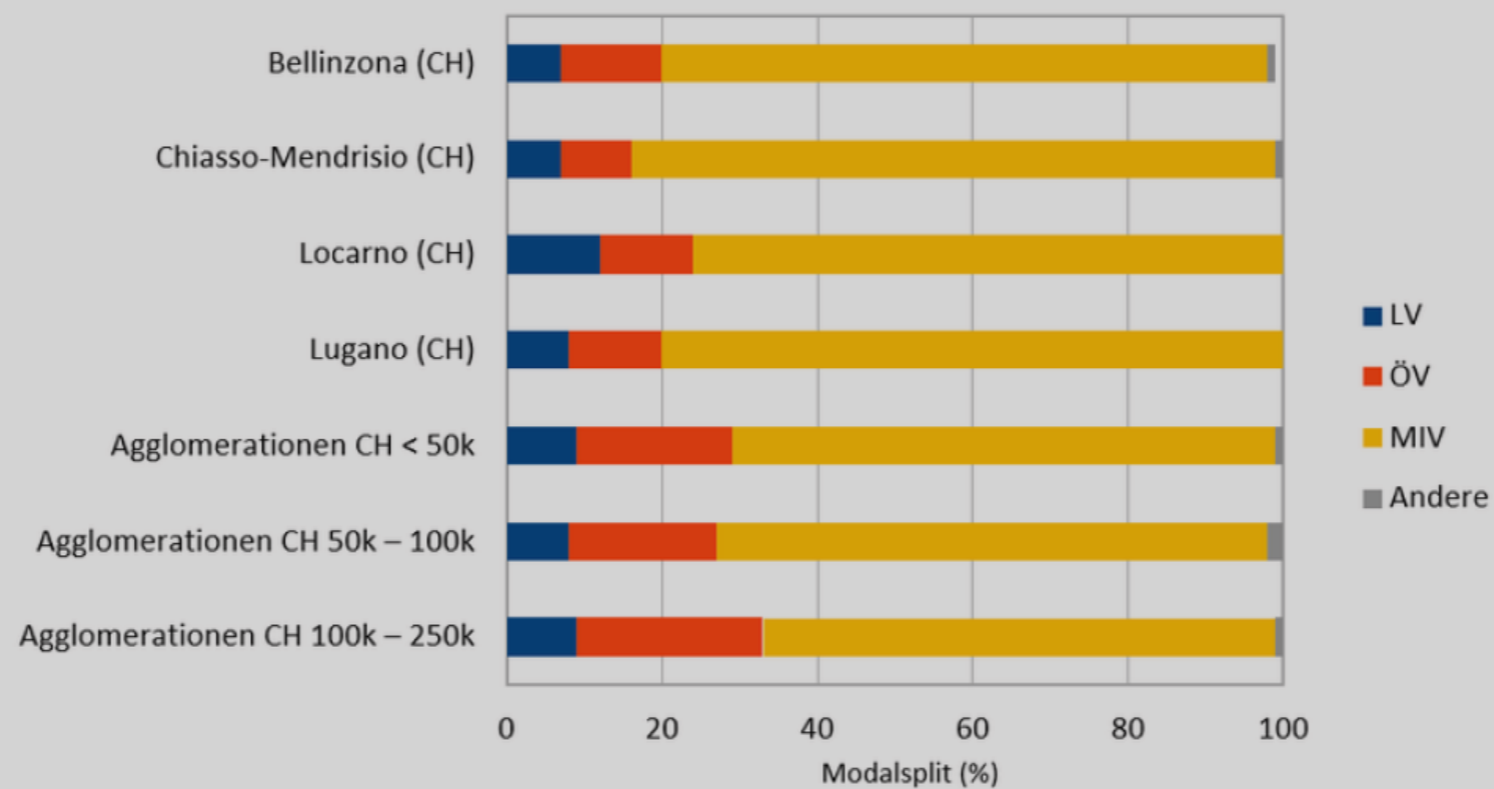


Abbildung 2: Modalsplit in Agglomerationen des Kantons Tessin (nach dem Territorialprinzip, nur Fahrten von EinwohnerInnen der Schweiz) gemäss Mikrozensus 2015

Allerdings wurden in den letzten Jahren zahlreiche Anstrengungen von Kanton und Gemeinden unternommen, um eine koordinierte Verkehrspolitik zu gestalten und den öV im Kanton sowohl für BewohnerInnen und TouristInnen attraktiver zu gestalten. Insbesondere die Einführung des binationalen S-Bahn-Systems TILO ab Dezember 2004 sowie dessen zahlreiche Erweiterungen in den Folgejahren hat den öV für Fahrten zwischen den vier Agglomerationen Locarno, Bellinzona, Lugano und Mendrisio und einigen Städten in Italien attraktiv gemacht. Für Fahrten von und nach abgelegenen Gebieten und für Freizeit- oder Einkaufsreisen bleibt der öV allerdings wenig konkurrenzfähig gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.

---

# STRATEGIE MENDRISIO 2030

Mendrisio è preoccupata per la saturazione dell'asse autostradale. Collabora con il Cantone alla ricerca di nuove formule per ulteriormente agevolare l'uso del trasporto pubblico (sistema TILO e nuovo Piano dei trasporti del Mendrisiotto), così come il carpooling a favore di un decongestionamento dell'autostrada.

Mendrisio is concerned about the saturation of the motorway axis. It collaborates with the Canton in the search for new formulas to further facilitate the use of public transport (the TILO system and the new Mendrisiotto Transport Plan), as well as carpooling in favour of decongesting the motorway.

Mendrisio favorisce in maniera generale la mobilità sostenibile lenta e collettiva per migliorare complessivamente l'accessibilità alla regione.

Mendrisio generally promotes slow and collective sustainable mobility to improve the overall accessibility of the region.

Mendrisio incentiva i suoi cittadini all'utilizzo dei trasporti pubblici.

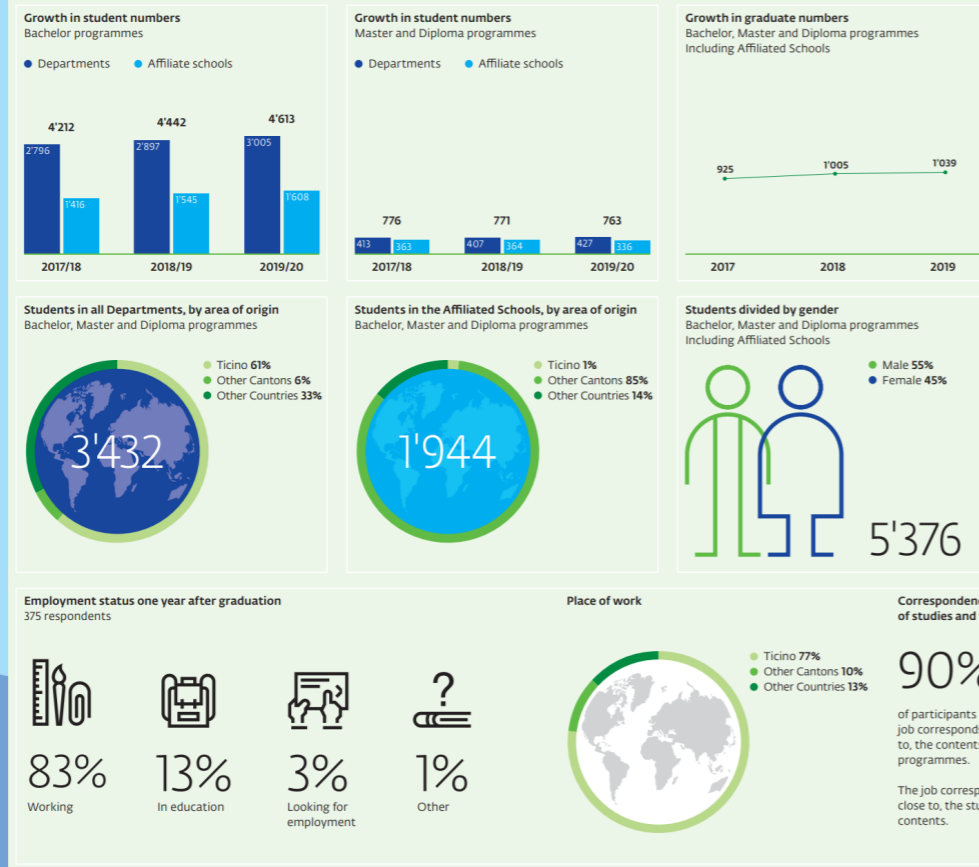
Mendrisio sostiene iniziative che promuovono la mobilità dolce, il potenziamento e l'ottimizzazione del trasporto pubblico su gomma e su rotaia.

Mendrisio encourages its citizens to use public transport.

Mendrisio supports initiatives that promote soft mobility and the expansion and optimisation of public transport by road and rail.

SUPSI plays an important role in informing, educating and promoting innovation, research and know-how on the regional and international scene. For this reason it wishes to highlight its commitment to sustainable development with the construction of a new Campus in line with this concept: from urban planning to mobility, from energy planning to eco-efficient and sustainable management of its buildings. In order for the principles of sustainable development to find concrete diffusion in today's society, the new Campus must serve as a showcase and a model for its users and the territory.

### Bachelor and Master Programmes (Bachelor, Master e Diploma)



Quelle: Annual Report SUPSI 2019

### Formazione di base

#### Evoluzione del numero di studenti

##### Formazione Bachelor

	09/10	10/11	11/12	12/13	13/14	14/15	15/16	16/17	17/18	18/19	19/20
DACD – Architettura e costruzioni	268	280	310	333	348	347	336	340	339	327	329
DACD – Design	223	238	238	264	273	269	265	253	260	265	260
DEASS – Economia aziendale	367	387	374	389	400	372	393	384	434	444	487
DEASS – Lavoro sociale	223	226	245	268	277	275	279	293	289	306	326
DEASS – Sanità Manno	296	307	324	368	396	437	479	505	541	574	602
DEASS – Sanità Landquart	92	120	131	126	129	129	127	127	137	155	163
DFA – Formazione insegnanti	163	168	161	170	171	180	227	274	288	284	275
DTI – Tecnica e tecnologia dell'informazione	302	330	343	358	400	419	430	453	508	542	563
<b>Totale dipartimenti</b>	<b>1'934</b>	<b>2'056</b>	<b>2'126</b>	<b>2'276</b>	<b>2'394</b>	<b>2'428</b>	<b>2'536</b>	<b>2'629</b>	<b>2'796</b>	<b>2'897</b>	<b>3'005</b>
SUM-CSI – Musica	61	45	48	43	32	36	36	42	35	36	43
FFHS – Economia	497	559	588	641	591	561	531	554	547	551	559
FFHS – Sanità	-	-	-	-	-	-	50	82	116	151	173
FFHS – Tecnica	196	275	337	382	430	445	519	603	678	768	797
ATD – Teatro	33	34	35	36	38	37	37	39	40	39	36
<b>Totale scuole affiliate</b>	<b>787</b>	<b>913</b>	<b>1'008</b>	<b>1'102</b>	<b>1'091</b>	<b>1'079</b>	<b>1'173</b>	<b>1'320</b>	<b>1'416</b>	<b>1'545</b>	<b>1'608</b>
<b>Totale generale</b>	<b>2'721</b>	<b>2'969</b>	<b>3'134</b>	<b>3'378</b>	<b>3'485</b>	<b>3'507</b>	<b>3'709</b>	<b>3'949</b>	<b>4'212</b>	<b>4'442</b>	<b>4'613</b>

Quelle: Annual Report SUPSI 2019