



# ***Shopping und Freizeit in der Innenstadt halten.***

## ***Der Ansatz von Lugano***

Städtekonferenz Mobilität

*4 Juni 2018*

*Municipale, Avv. Angelo Jelmini*

# Inhalt

---

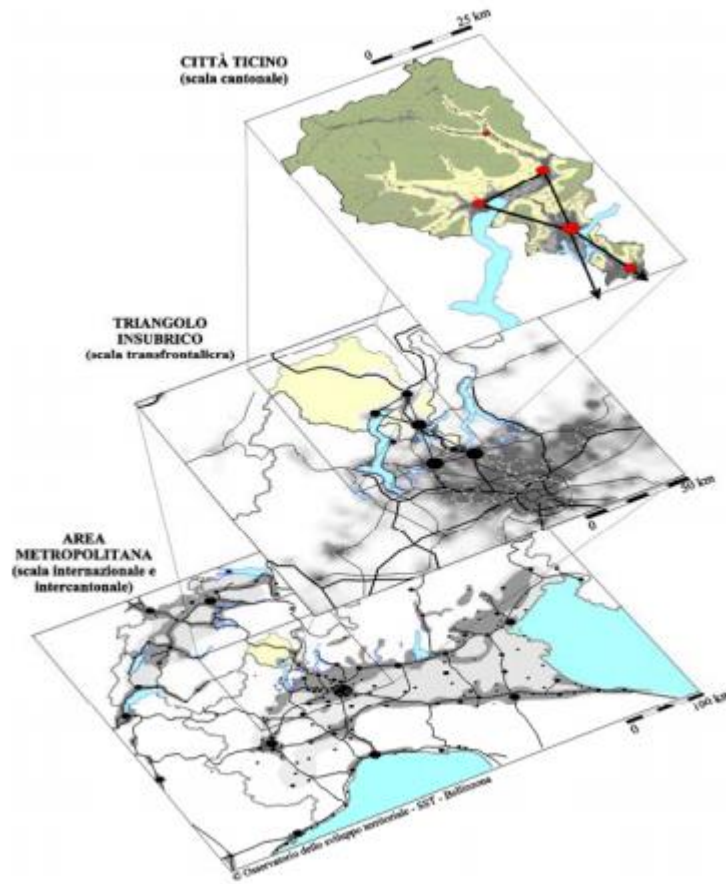
1. Räumliche Lage und Eckdaten
2. Planerische Instrumente
3. Mobilität
4. Ökonomischer Ansatz

# Inhalt

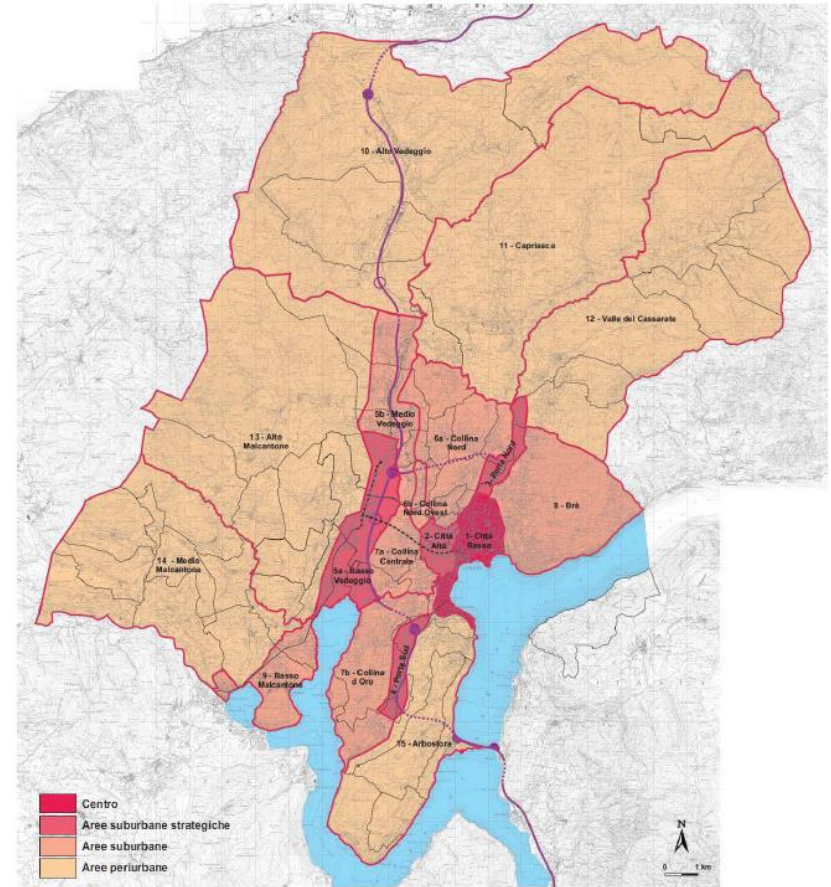
---

1. Räumliche Lage und Eckdaten
2. Planerische Instrumente
3. Mobilität
4. Ökonomischer Ansatz

# Entwicklungsschwerpunkte des APs



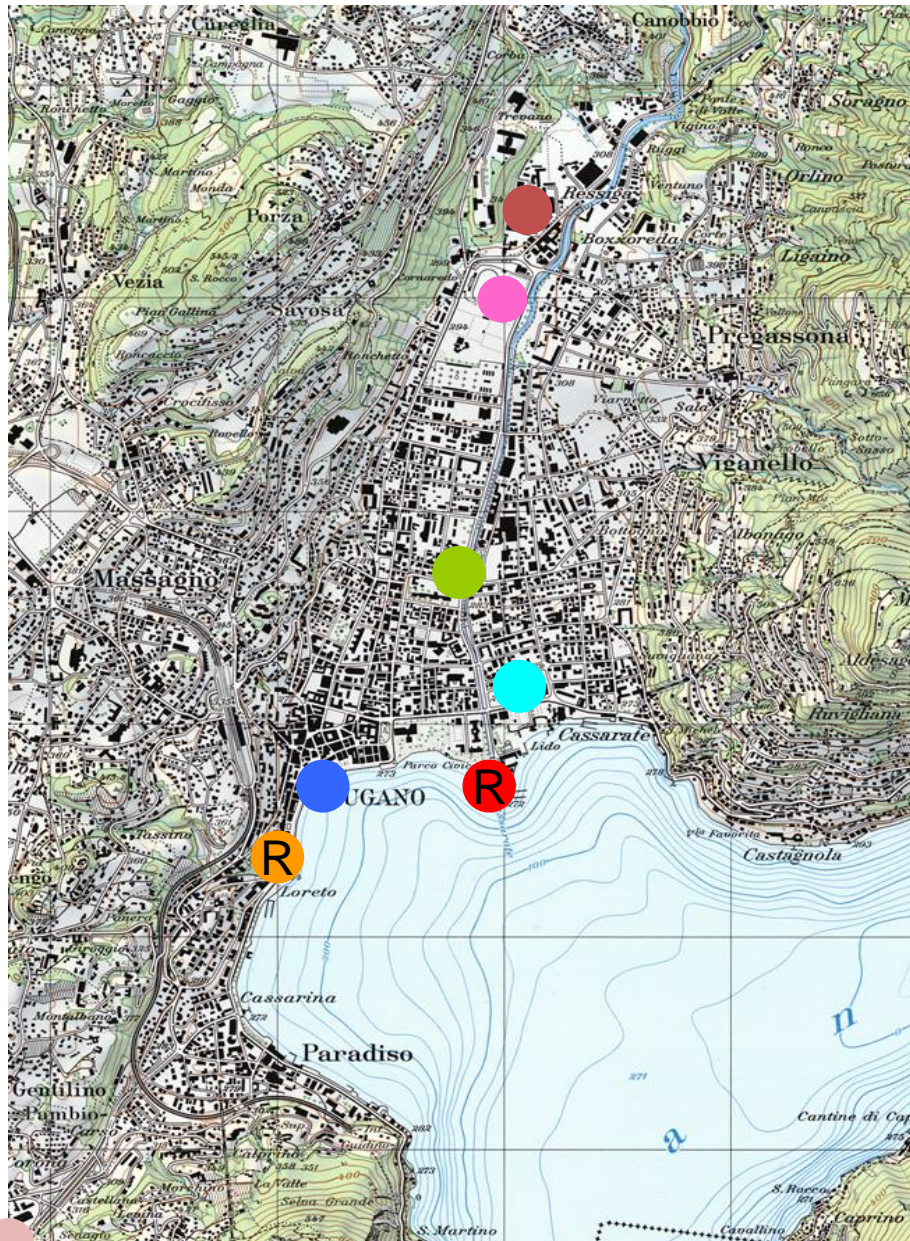
Quelle: *Lo sviluppo territoriale nel Cantone Ticino, Rapporto 2008*, OST-TI, 2008



Quelle: *Scheda di Piano direttore R/M 3, Agglomerato del Luganese*, Repubblica e Cantone Ticino, 2015



# Wichtige Projekte der Stadt



Quelle: [www.map.geo.admin.ch](http://www.map.geo.admin.ch)

## “Stadt und See”

- Palace – Nuovo polo culturale
- Sistemazione del lungolago
- Foce del Cassarate + Lido

## “Stadt und Fluss”

- Polo congressuale Campo Marzio
- Campus Universitario
- Polo sportivo
- Nuovo Quartiere Cornaredo

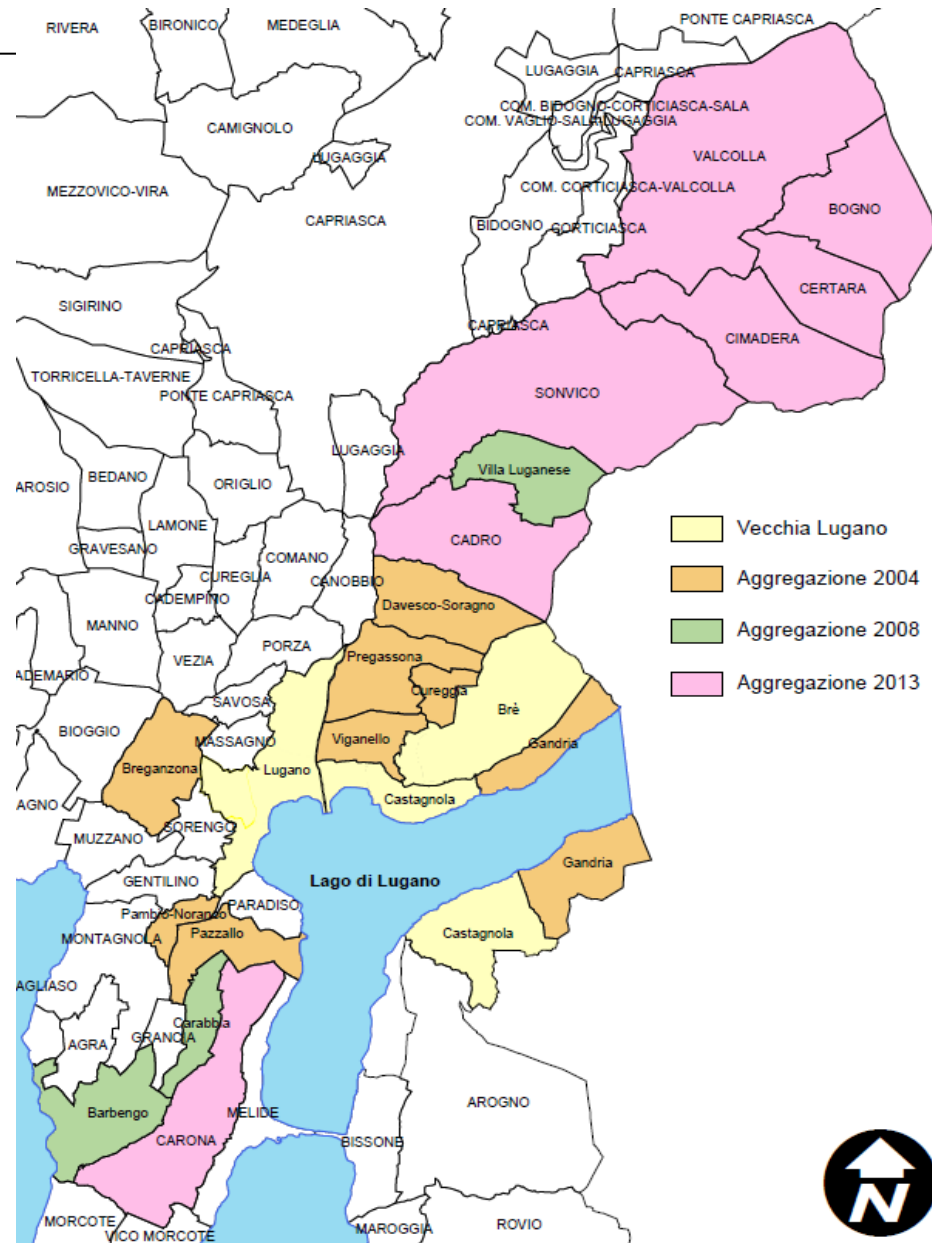
## “Pian Scairolo”

- PR-CIPPS
- Realisiert

# Das neue Stadtgebiet

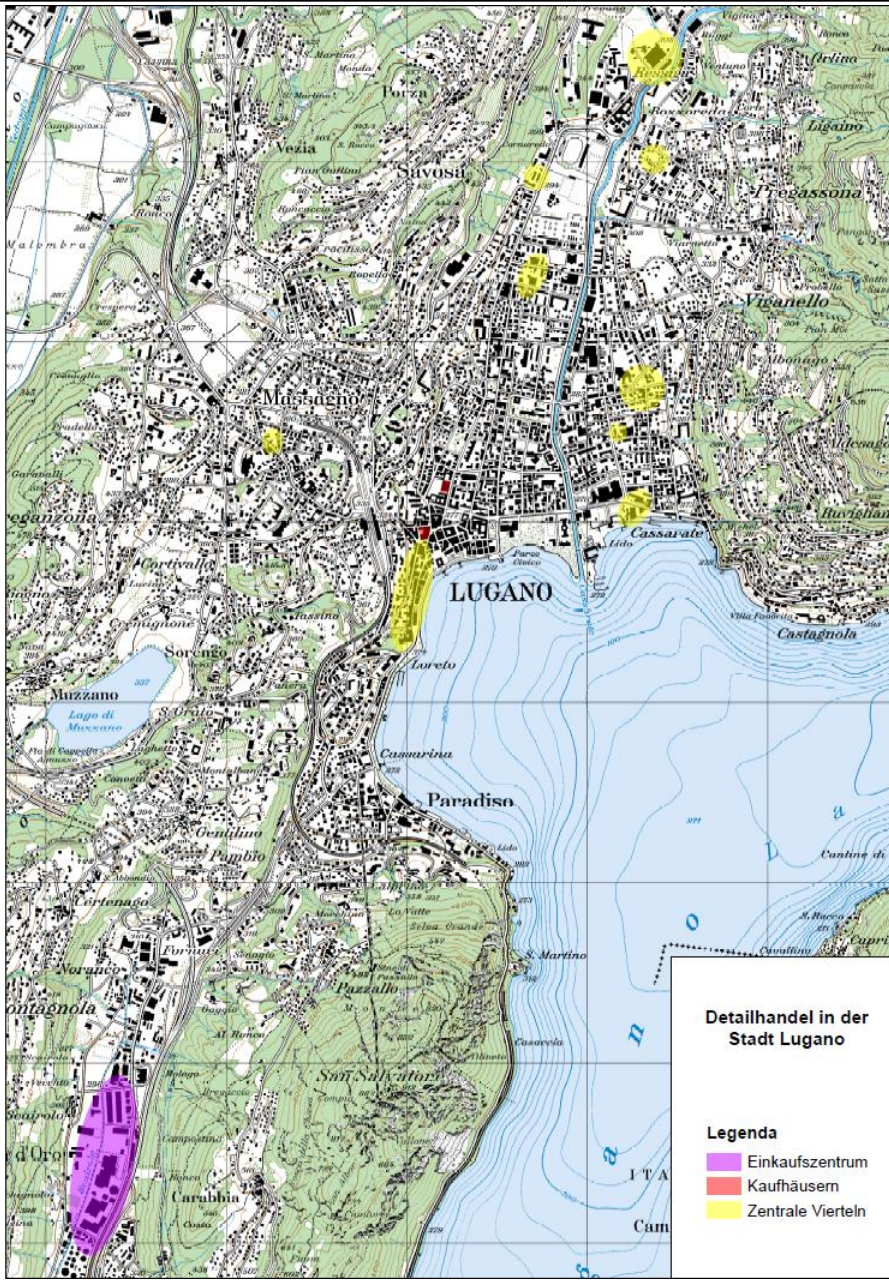
## Die neue Zahlen der Stadt Lugano

Jahr	Einwohner	Fläche [km <sup>2</sup> ]
2003	29'000	11.73
2004	55'000	24.36
2008	58'000	32.09
2013	65'000	71.13
2017	68'000	75.80





# Detailhandel in der Stadt Lugano



Quelle: [www.map.geo.admin.ch](http://www.map.geo.admin.ch)

- Ung. **800** Geschäfte in der Stadt
- Ung. **600** Geschäfte im Stadtzentrum (zentrale Viertel – Centro, Besso, Molino Nuovo, Cassarate, Loreto)
- **1** Einkaufszentrum (Grancia)
- **2** Kaufhäusern MMM Migros und Manor (Stadtzentrum)

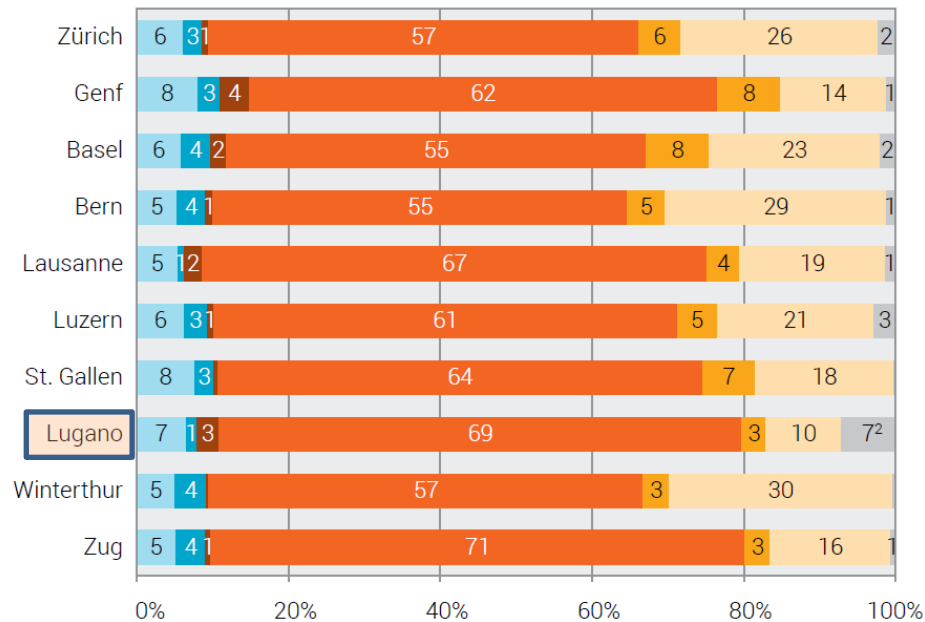
# Verkehrsmittel

## Bedeutung der Verkehrsmittel in den zehn bevölkerungsreichsten Agglomerationen<sup>1</sup>, 2015

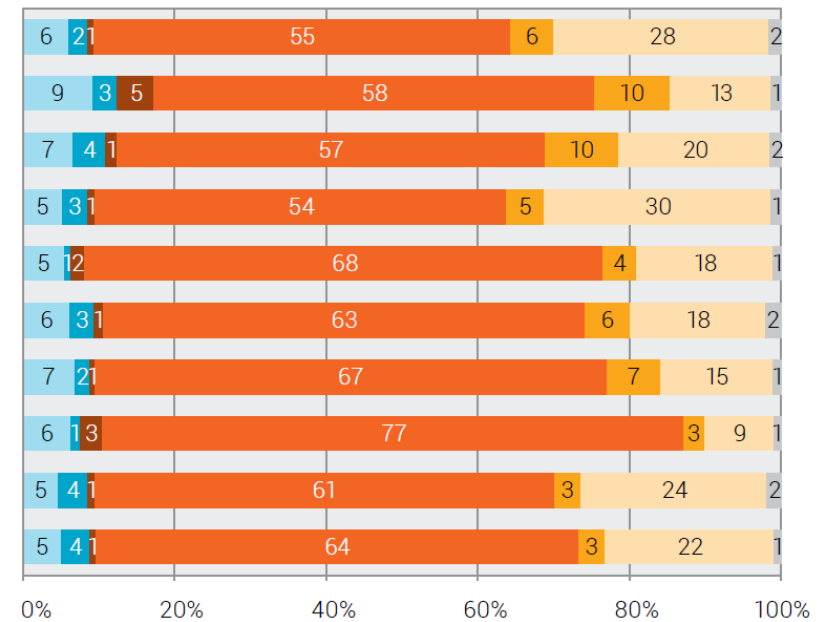
nach Wohnort- und nach Territorialprinzip

G 3.6.3

Anteile der Verkehrsmittel an den **von den Einwohner/innen** der jeweiligen Agglomeration<sup>1</sup> im Inland zurückgelegten Distanzen



Anteile der Verkehrsmittel an den **auf dem Territorium** der jeweiligen Agglomeration<sup>1</sup> zurückgelegten Distanzen



zu Fuss    Velo (inkl. E-Bike)    motorisierte Zweiräder    Auto    öffentl. Strassenverkehr    Eisenbahn    übrige

<sup>1</sup> Agglomerationen gemäss BFS-Nomenklatur «Raum mit städtischem Charakter 2012»; Bevölkerungszahl Ende 2012. Bei grenzüberschreitenden Agglomerationen wurde nur der schweiz. Teil berücksichtigt.

<sup>2</sup> Grosses Vertrauensintervall.

Basis: Wohnortprinzip: 22 994 Zielpersonen mit Wohnort in den zehn bevölkerungsreichsten Agglomerationen; Basis Territorialprinzip: 57 090 Zielpersonen



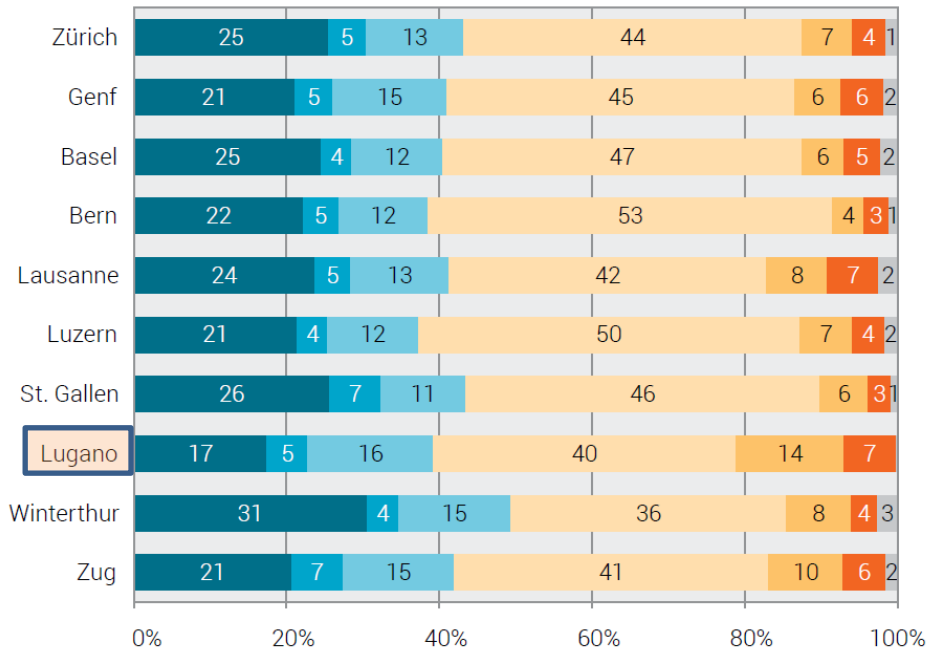
# Verkehrszwecke

## Bedeutung der Verkehrszwecke in den zehn bevölkerungsreichsten Agglomerationen<sup>1</sup>, 2015

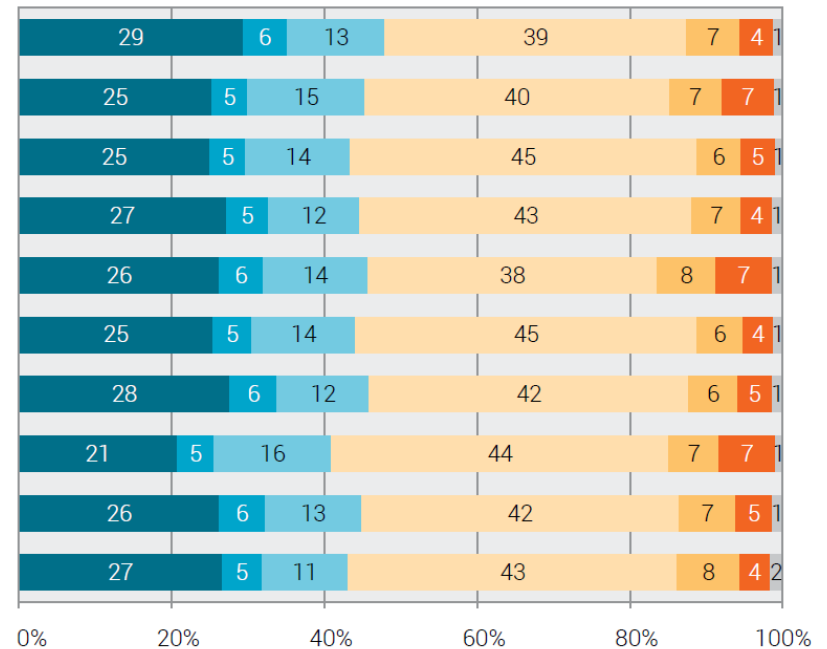
nach Wohnort- und nach Territorialprinzip

G 3.6.5

Anteile der Verkehrszwecke an den **von den Einwohner/innen** der jeweiligen Agglomeration<sup>1</sup> im Inland zurückgelegten Distanzen



Anteile der Verkehrszwecke an den **auf dem Territorium** der jeweiligen Agglomeration<sup>1</sup> zurückgelegten Distanzen



■ Arbeit 
 ■ Ausbildung 
 ■ Einkauf 
 ■ Freizeit 
 ■ geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt 
 ■ Service und Begleitung 
 ■ übrige

<sup>1</sup> Agglomerationen gemäss BFS-Nomenklatur «Raum mit städtischem Charakter 2012»; Bevölkerungszahl Ende 2012. Bei grenzüberschreitenden Agglomerationen wurde nur der schweiz. Teil berücksichtigt. Basis Wohnortprinzip: 22 994 Zielpersonen mit Wohnort in den zehn bevölkerungsreichsten Agglomerationen; Basis Territorialprinzip: 57 090 Zielpersonen

# Inhalt

---

1. Räumliche Lage und Eckdaten
- 2. Planerische Instrumente**
3. Mobilität
4. Ökonomischer Ansatz

# PR-CIPPS: Entwicklung des Gebiets

1950



Quelle: [www.map.geo.admin.ch](http://www.map.geo.admin.ch)

# PR-CIPPS: Entwicklung des Gebiets

1977



Quelle: [www.map.geo.admin.ch](http://www.map.geo.admin.ch)



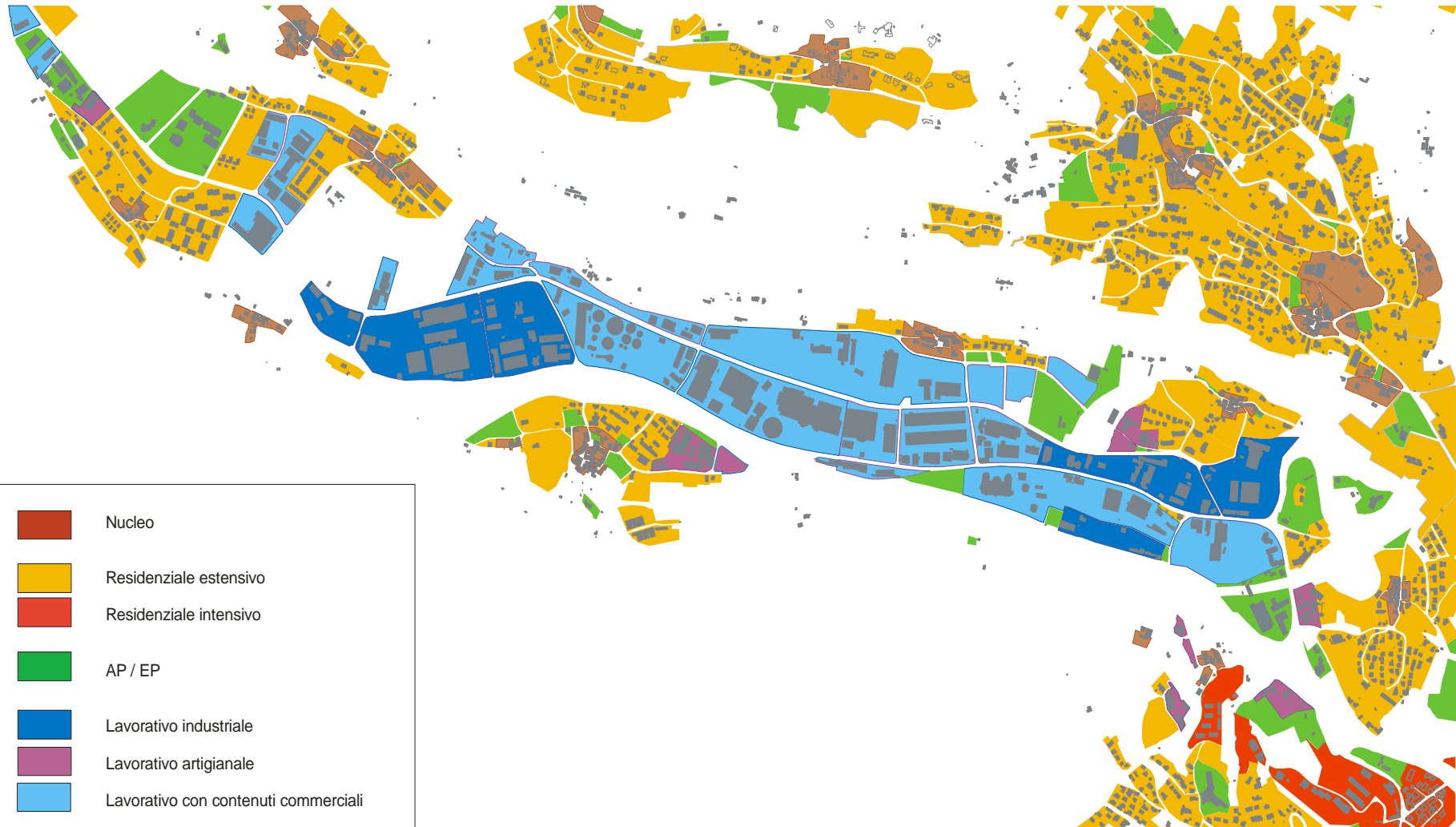
# PR-CIPPS: Entwicklung des Gebiets

2017



Quelle: [www.map.geo.admin.ch](http://www.map.geo.admin.ch)

# PR-CIPPS: Zonenplan rechtskräftig

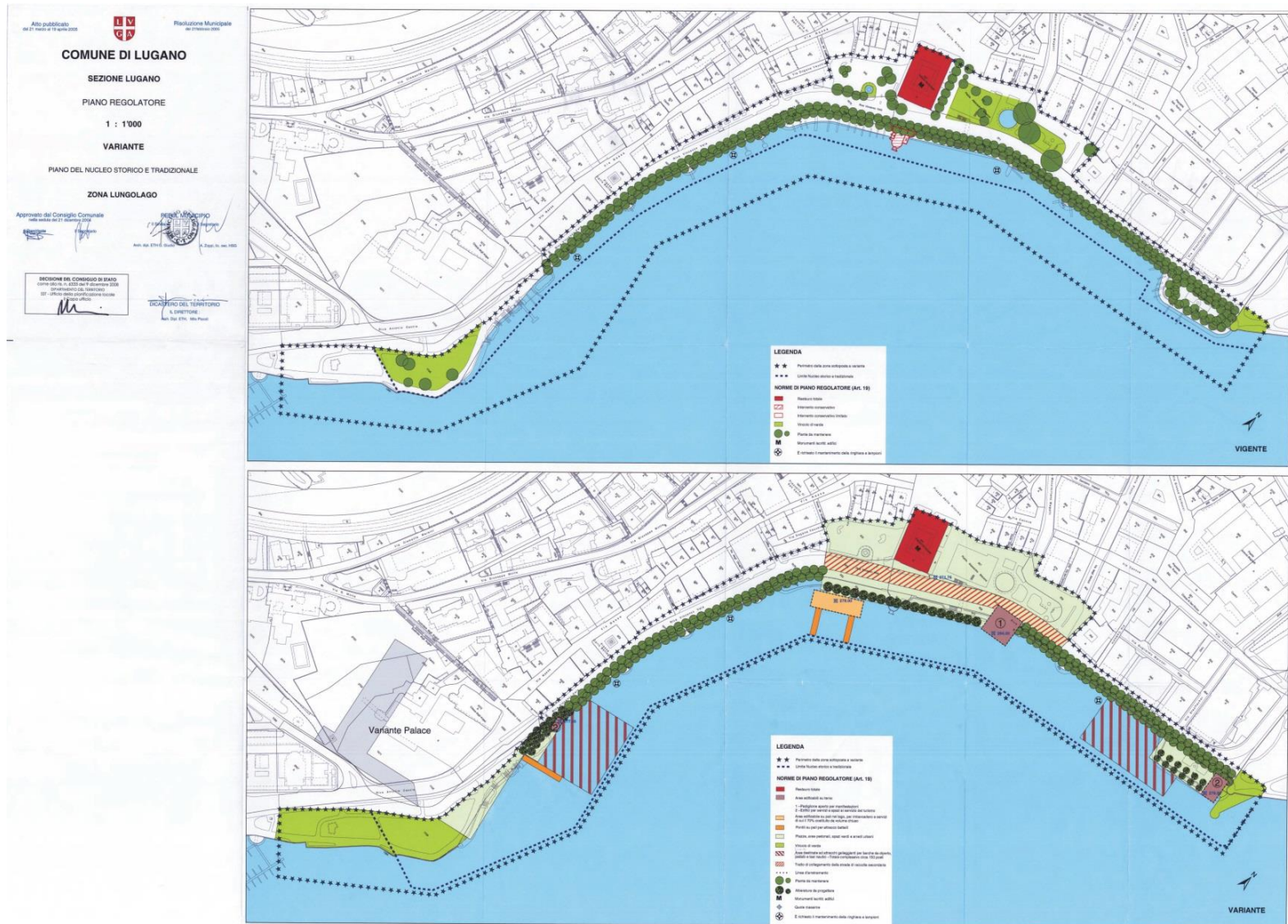








# Zonenplan des Kerngebiets – Änderung 2008

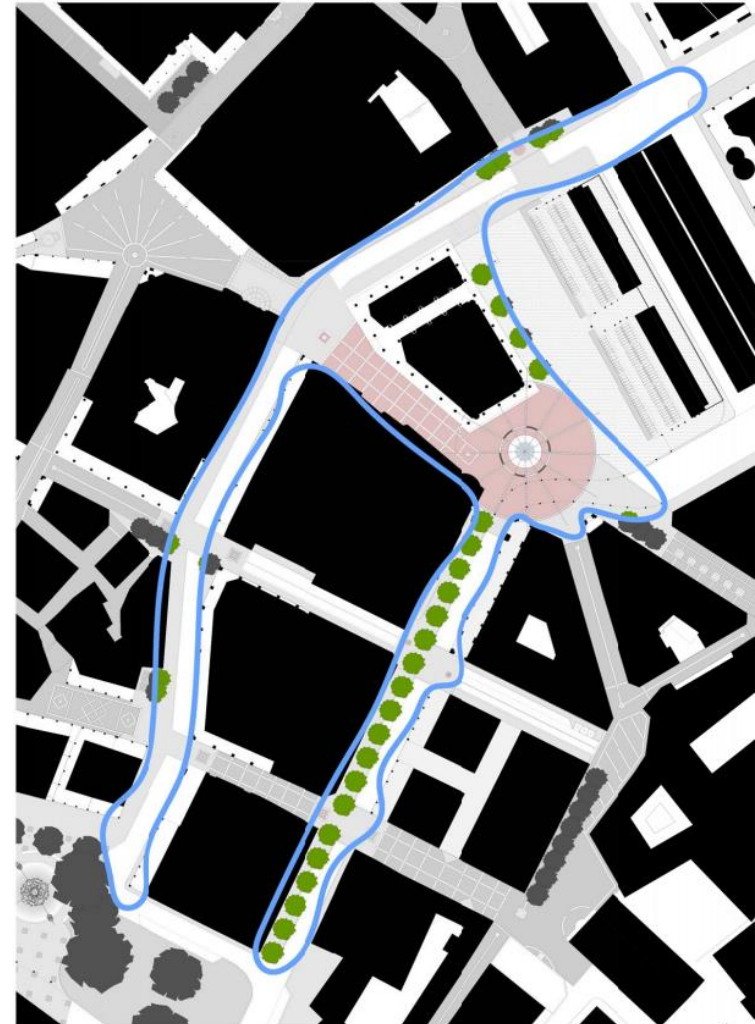




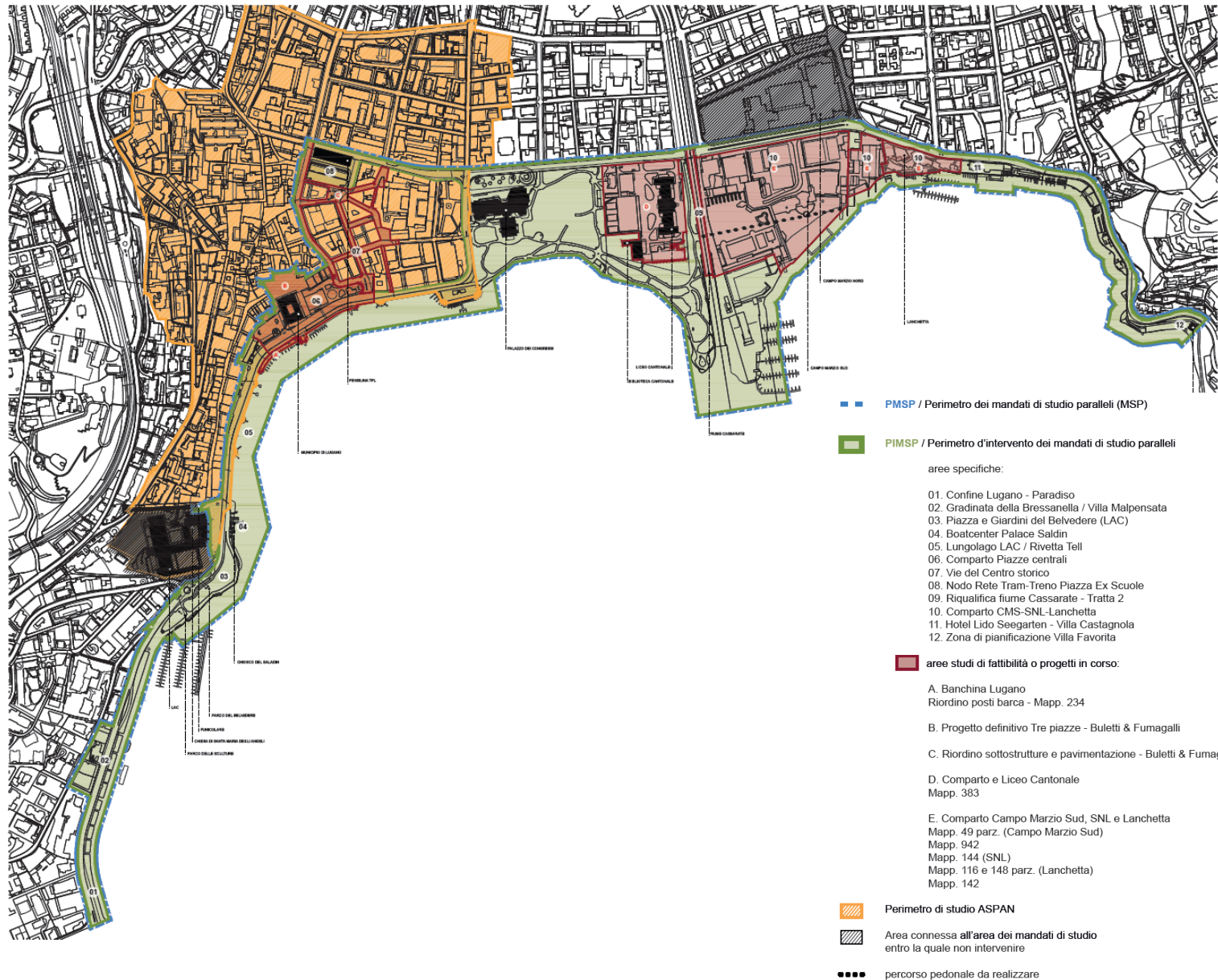
# Fussgängerzone im Kerngebiet

## Erweiterung der Fussgängerzone des Zentrums 2018-2021

- Verbindung der vorhandenen Fussgängerzonen (Altstadt und Quartiere Maghetti)
- Verbesserung des Bodenbelags mit Pflasterstein
- Attraktiver Weg durch Ausstattung



# Masterplan Lungolago – laufendes Projekt



# Netzwerk Altstadt – laufendes Projekt

---

- VLP-ASPAN
- Analyse ökonomische und räumliche Aspekte
- Bericht: August
- Empfehlungen und mögliche Entwicklungen im Bereich:
  - Handel und Gaststättengewerbe
  - Wohnen
  - Öffentliche Räumen
  - Verkehr

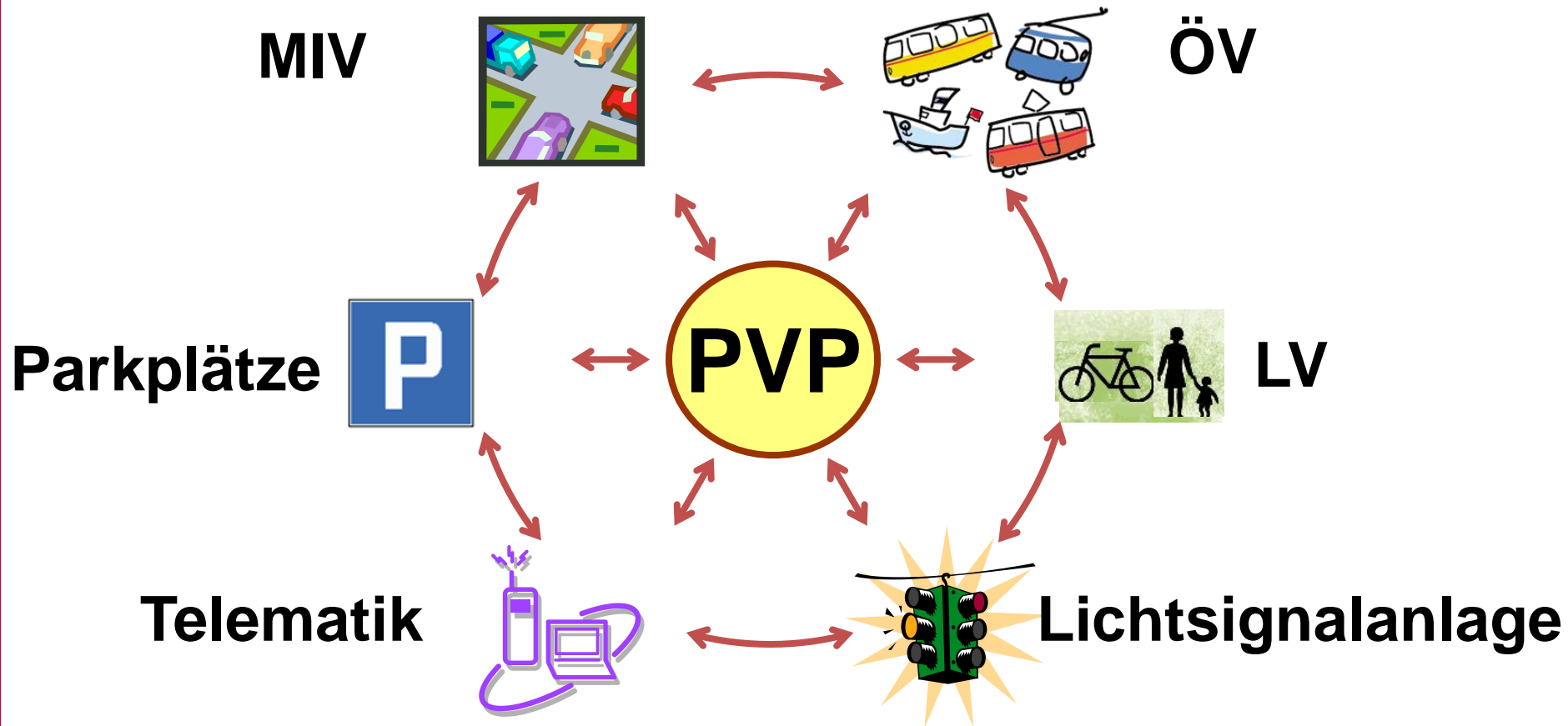
# Inhalt

---

1. Räumliche Lage und Eckdaten
2. Planerische Instrumente
- 3. Mobilität**
4. Ökonomischer Ansatz



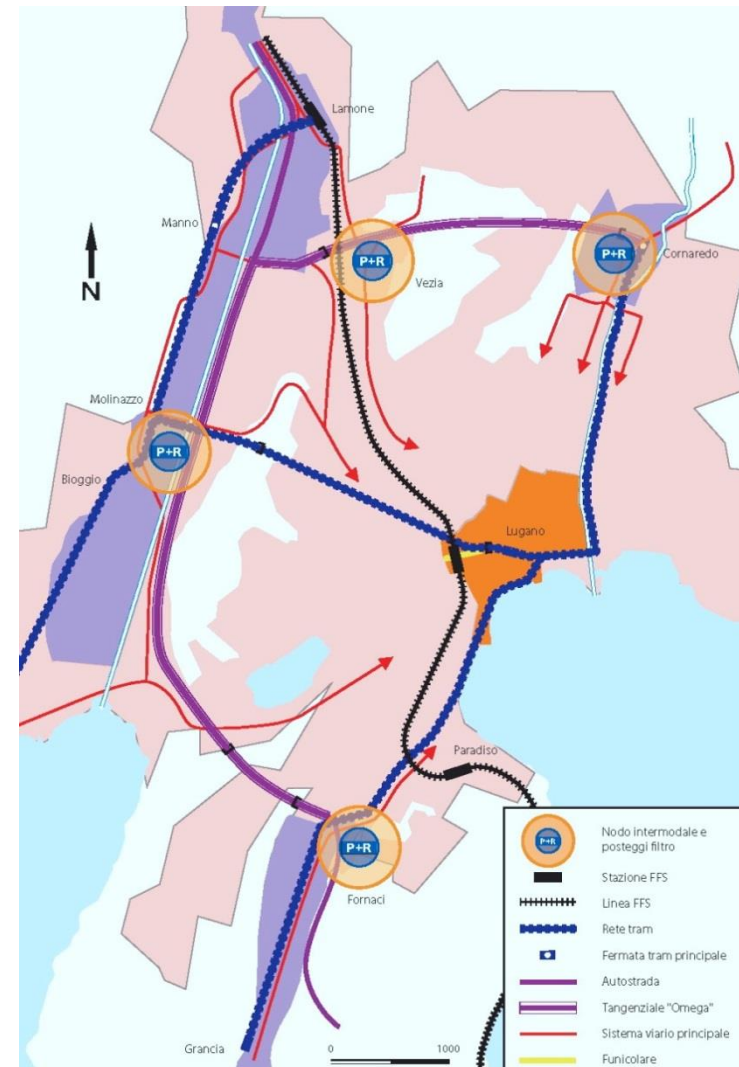
# Piano della viabilità del Polo Luganese PVP



# Piano della viabilità del Polo Luganese PVP

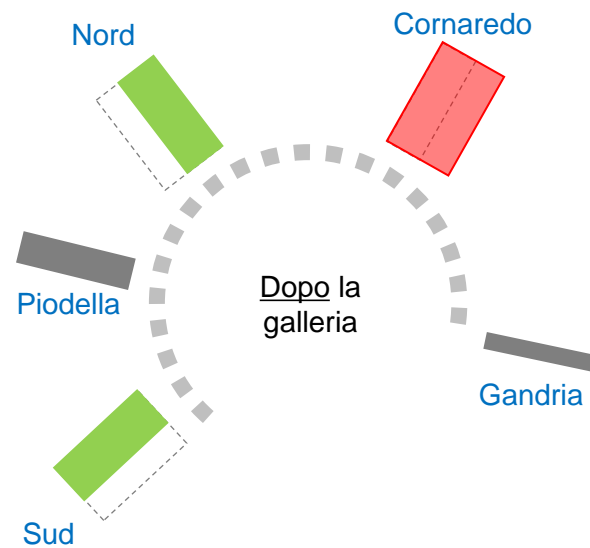
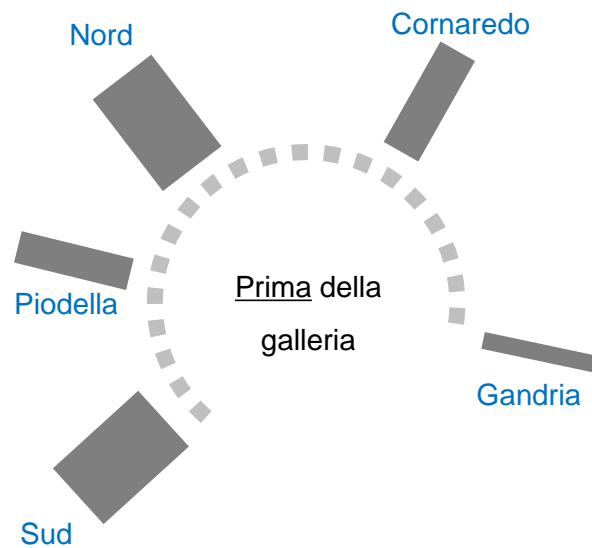
## Ziele

- Erhöhung des Lebensqualität
- Weniger Durchgangsverkehr
- Erhöhung der Attraktivität
- Verbesserung der Umweltbedingungen



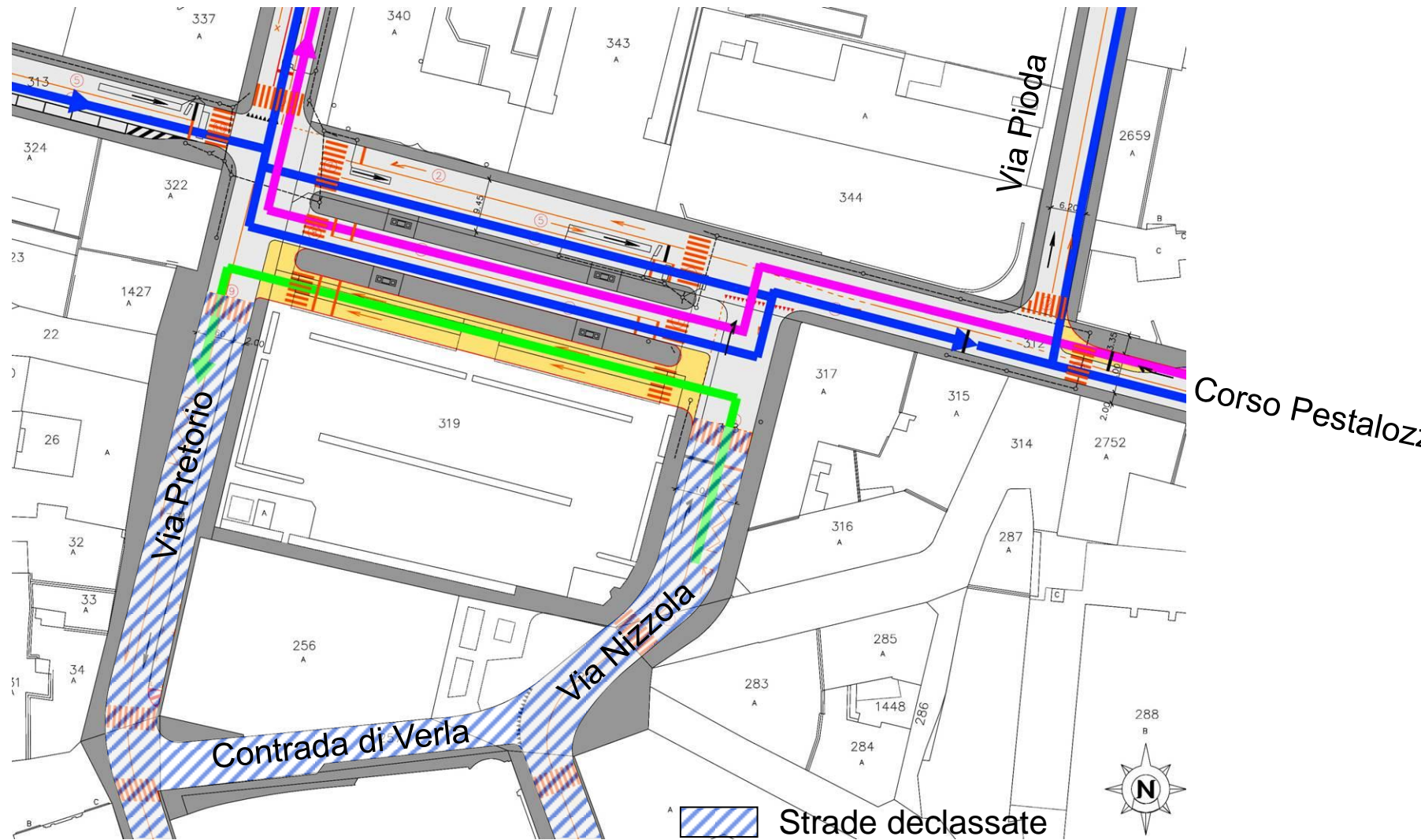
# Piano della viabilità del Polo Luganese PVP

Vergleich vorher und nachher der Inbetriebnahme des PVPs





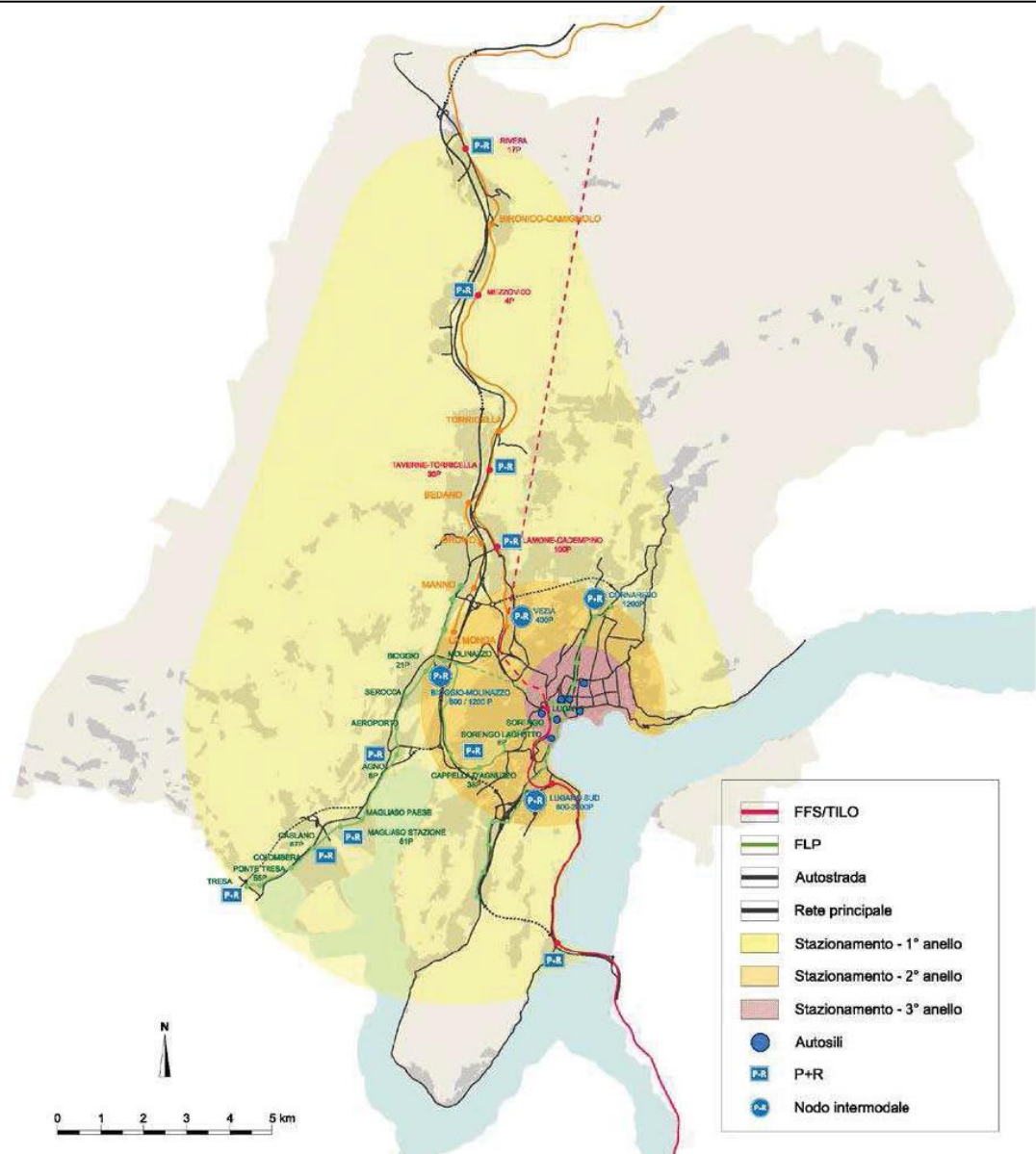
# ÖV- Angebot



- Angebotsverbesserung
- Rückstufung der Quartierstrassen

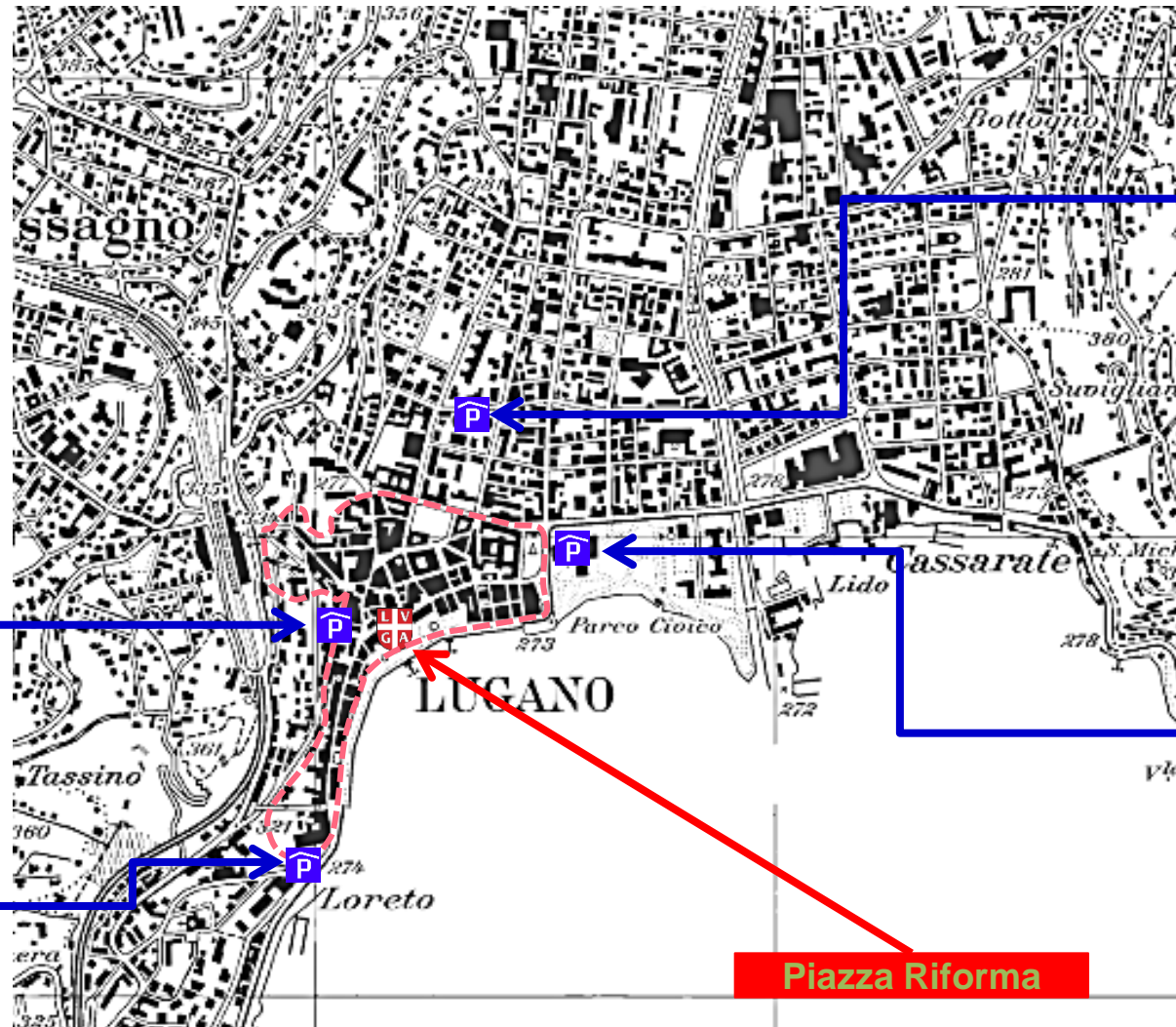
# Parkplatzverordnung

- Vierräder:
  - Regelung der P+R als möglicher Zugang zur Innenstadt mit ÖV
  - Regelung PP am Rand und ausserhalb des Fussgängerperimeters (4 Parkhäuser, 1150 PP: LAC; Motta; Balestra; Piazza Castello)
- Zweiräder:
  - Nachrüstung des Angebots



Quelle: Scheda di Piano direttore R/M 3, Agglomerato del Luganese, Repubblica e Cantone Ticino, 2015

# Parkplatzverordnung



Motta

Balestra

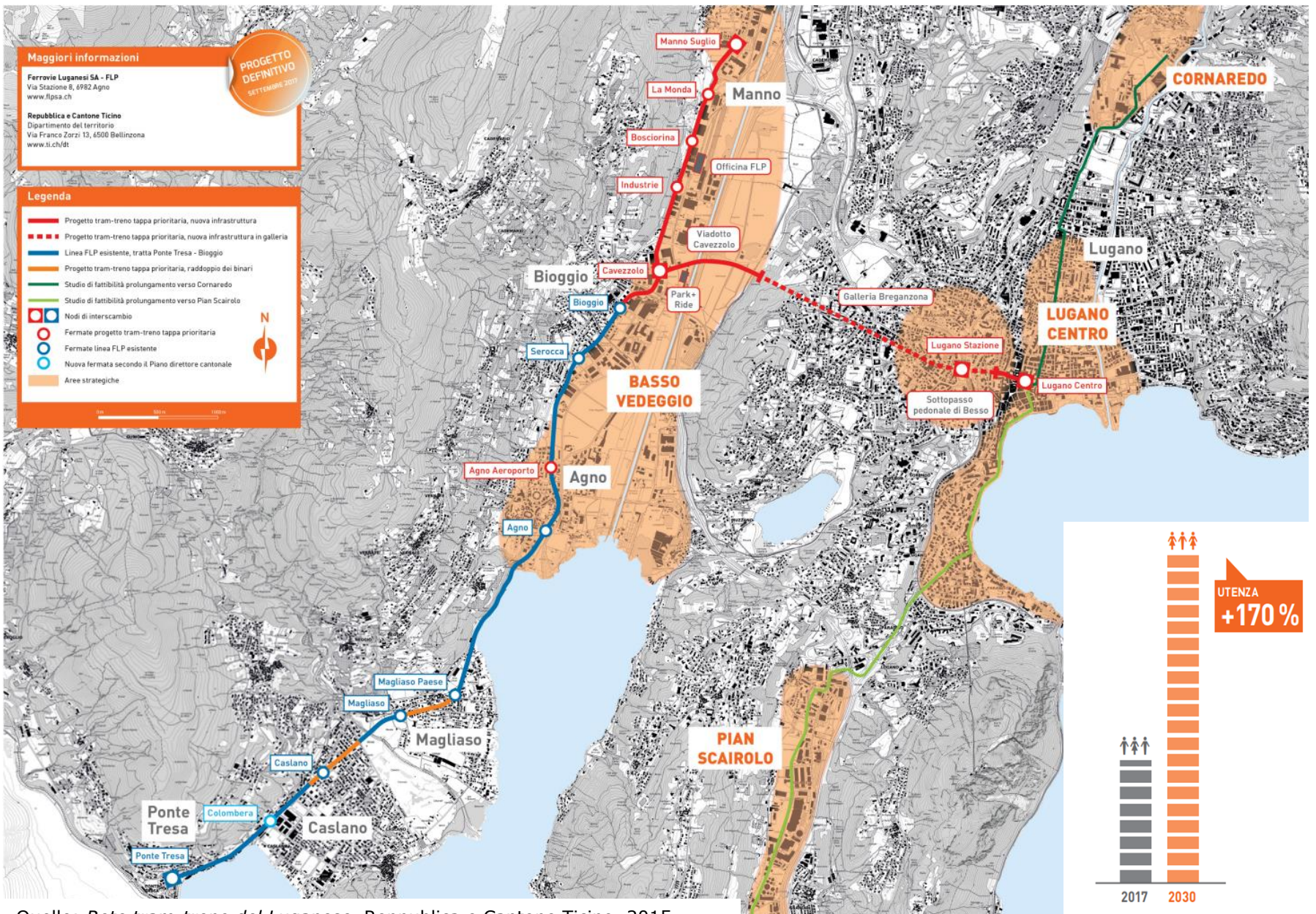
Piazza Castello

LAC

Piazza Riforma



# Tram-treno del Luganese - 2027

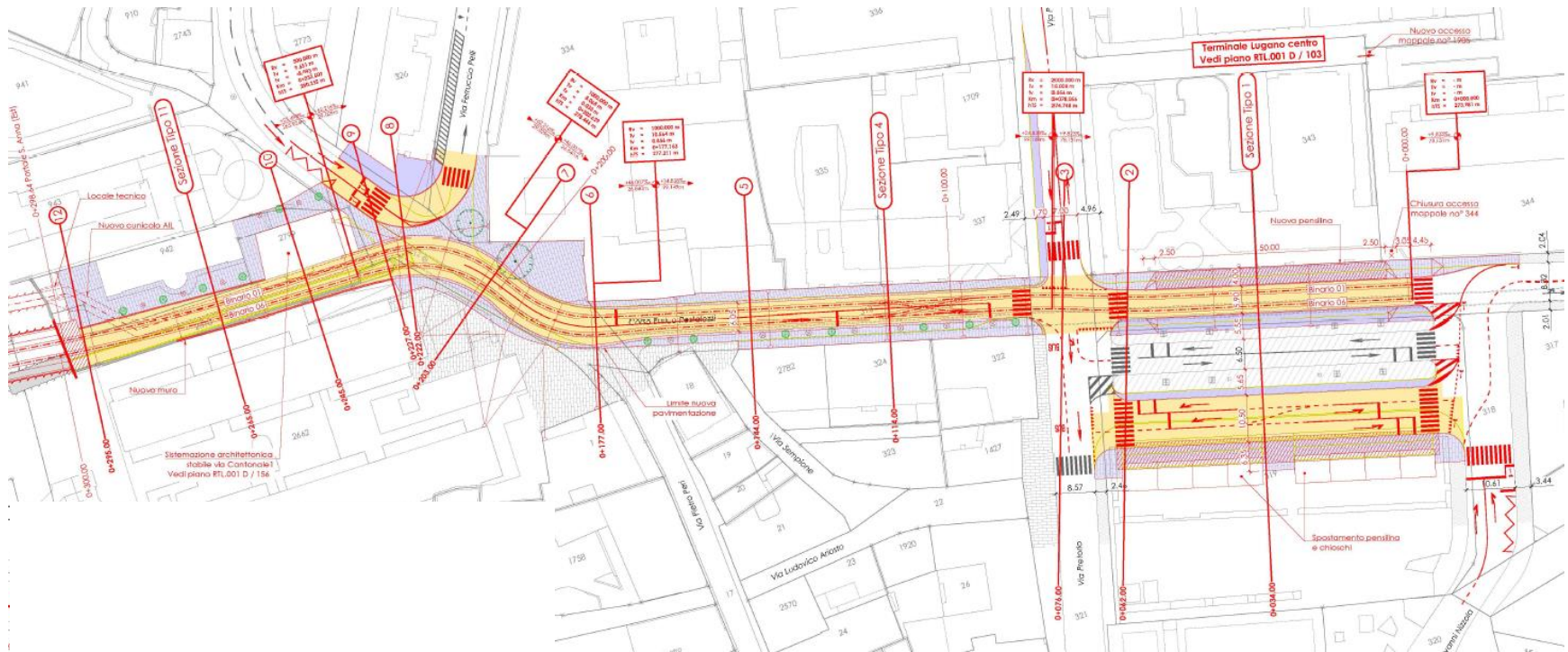


Quelle: Rete tram-treno del Luganese, Repubblica e Cantone Ticino, 2015



# Tram-treno del Luganese

- Reorganisation der Endstation
- 15'000 Fahrgäste pro Tag



# Inhalt

---

1. Räumliche Lage und Eckdaten
2. Planerische Instrumente
3. Mobilität
4. **Ökonomischer Ansatz**

# Entwicklung des Detailhandels

---

- Zahl der Geschäfte grundsätzlich stabil
- Einkaufszentren und Kaufhäusern im Allgemeinen befriedigend
- Kleingeschäfte leiden



## Mögliche Gründe für die aktuelle Lage

---

- Rückgang der Kaufkraft und Nachfrage
- Ungünstig Euro/CHF Wechselkurs
- Oft günstigeres Angebot in der Nähe (Italien)
- Geringe Einnahme von dem Bankensektor (Kunden)
- Höhe Miete für kommerzielle Liegenschaften
- Konsumentenpräferenzen bez. Auswahl und Konsum (inkl. e-commerce)
- Öffnungszeiten

# Ansatz und Massnahmen

---

- Begrenzter Interventionsraum
- Vielfältigkeit der Branche
- Leute –und potentielle Kunden– wieder im Stadtzentrum anzuziehen
- Kooperation mit dem Sektorverband
- VLP-ASPAN Projekt



*Danke für die Aufmerksamkeit*