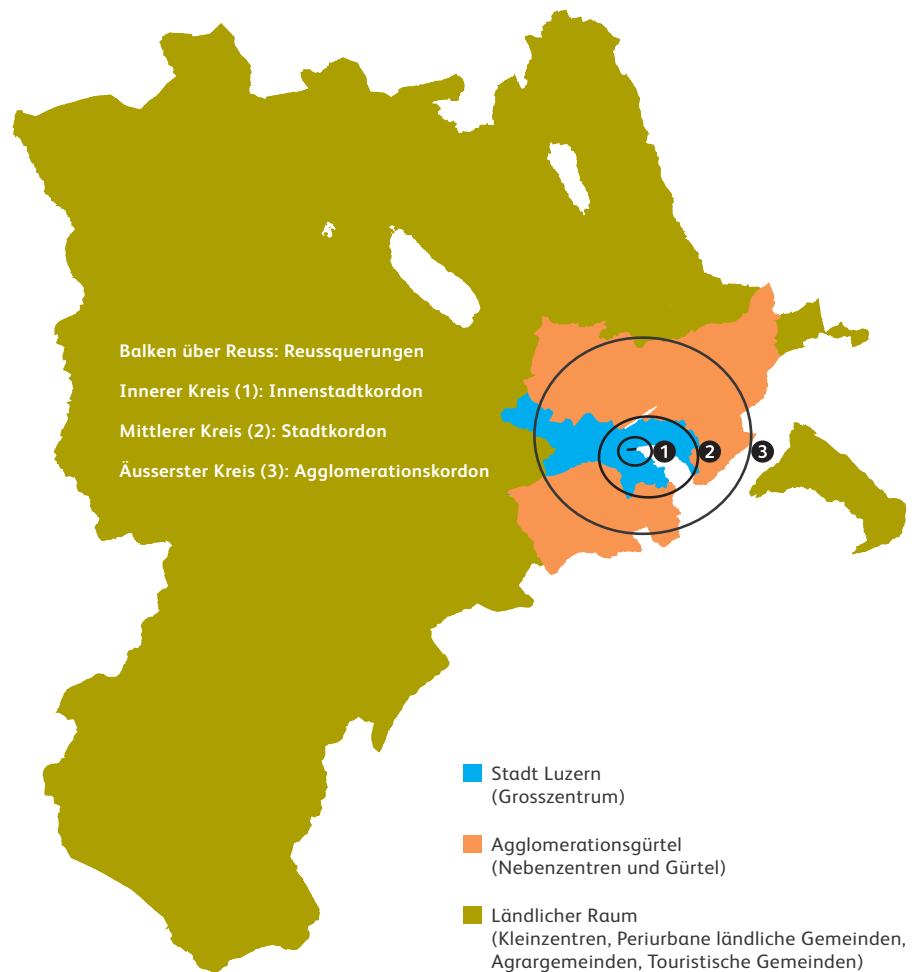


Einleitung

Das „Monitoring Gesamtverkehr Luzern“ ist ein Gemeinschaftsprodukt der Stadt Luzern, des Kantons Luzern und des Verkehrsverbunds Luzern. Mit dem Monitoring wird die Verkehrsentwicklung und die Zusammensetzung des Verkehrs (Modalsplit) in verschiedenen Bezugsräumen im Kanton Luzern basierend auf gemessenen Daten über die Jahre hinweg dokumentiert. Die jährlich erscheinenden Kennblätter und der Gesamtbericht stehen für Politik, Fachleute sowie für interessierte Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung. Das vorliegende Kennblatt 2020 beschreibt die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Luzern seit 2014 bis zum aktuellen Datenstand des vergangenen Jahres 2019. Die Kennzahlen werden nach vier Kordons – wie in Abbildung 1 dargestellt – unterschieden: Reussquerungen im Stadtzentrum, Innenstadt, Stadt und Agglomeration. In dieser Ausgabe des Kennblatts wird zusätzlich ein Vergleich zwischen den Morgen- und Abendspitzen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) im Innenstadtkordon vorgestellt.

Abb. 1: **Kordons**
Reussquerungen, Innenstadt, Stadt und Agglomeration.



Basis: Gemeindetypologie ARE
Siehe auch unter <https://map.geo.admin.ch> > Geokatalog > Raumplanung > Gemeindetypologie ARE

Weiterführende Informationen:

www.vvl.ch/kennzahlen

<https://mobilitaet.lu.ch>

www.luzernmobil.ch

Lustat Jahrbuch «Mobilität und Verkehr»

Gesamtbericht 2013 «Monitoring Gesamtverkehr Luzern»

Gesamtbericht 2017 «Monitoring Gesamtverkehr Luzern»

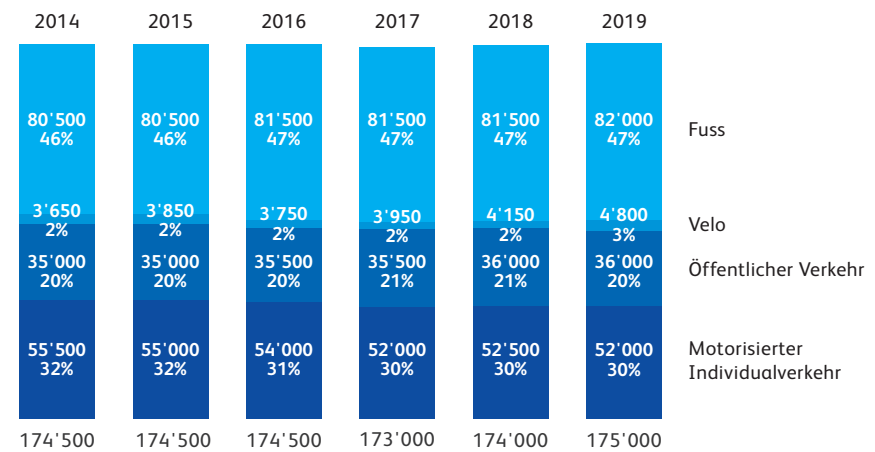
Kennblätter 2013-2016, 2018-2020 «Monitoring Gesamtverkehr Luzern»

Reussquerungen im Stadtzentrum

Auf den fünf Brücken im Stadtzentrum (Seebrücke, Kapellbrücke, Rathaussteg, Reussbrücke und Spreuerbrücke) wurde im Jahr 2019 ein durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) von rund 175'000 Personen verzeichnet (Abb. 2). Das Personenaufkommen im Jahr 2019 bewegt sich mit zusätzlichen 1'000 Personen über dem Vorjahresniveau. Seit 2014 ist ein geringfügiger Anstieg um rund 500 Personen (< 1 %) zu verzeichnen. Bei der Zählung des Fussverkehrs wurde auf der Seebrücke zwischen 2018 und 2019 eine Zunahme von rund 500 Personen festgestellt (< 1 %). Die Hälfte aller gezählten Personen überquerte im Jahr 2019 die Reuss zu Fuss oder mit dem Velo. Der Modalsplit bezogen auf das Aufkommen ist über die vergangenen sechs Jahre annähernd konstant geblieben. Tendenziell erfolgt seit 2014 eine leichte Abnahme der Anteile im MIV (-2 Prozentpunkte). 2019 erfolgte eine Verschiebung der Anteile vom ÖV (-1 %) zum Veloverkehr (+1 %).

Abb. 2: Reussquerungen

Anzahl Personen pro Tag (DTV, in 500er- bzw. 50er-Schritten gerundet) je Verkehrsmittel und daraus resultierender Modalsplit (Prozentangaben) auf den fünf Reussbrücken im Stadtzentrum. Datenverfügbarkeit: MIV (1,5 Personenbesetzungsgrad je Fahrzeug), ÖV und Veloverkehr 2014 bis 2019, Fussverkehr 2017 und 2019.



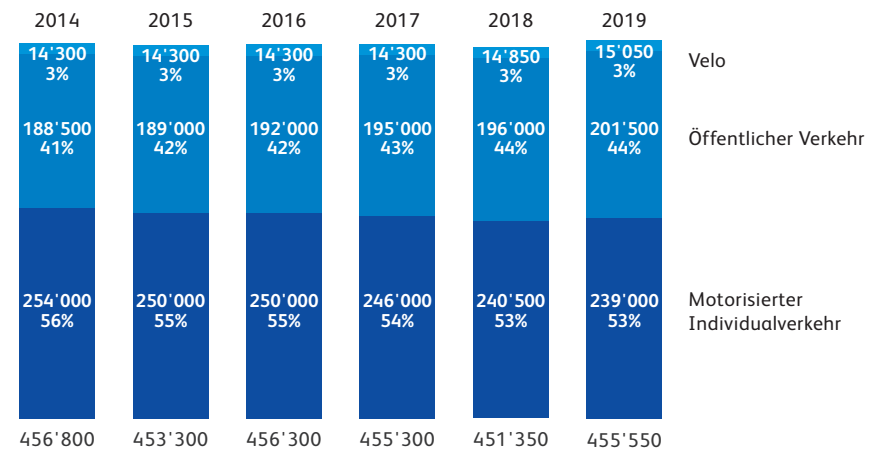
Quelle: Stadt Luzern, VVL, vif

Innenstadtkordon

Am Innenstadtkordon betrug der durchschnittliche Tagesverkehr im Erhebungsjahr 2019 rund 455'550 Personen. Erfasst wird hierbei der Verkehr (ohne Fussverkehr), der die Grenze des Innenstadtkordons überquert (Abb. 3). Generell unterliegt das Personenverkehrsaufkommen im Innenstadtkordon stärkeren Schwankungen als bei den Reussquerungen. Velo und ÖV verzeichnen gegenüber 2018 gemäss den absoluten Zahlen eine Zunahme. Beim MIV ist eine leichte Abnahme erkennbar. Der Anteil des ÖV am Modalsplit nimmt seit 2014 zu (+3 Prozentpunkte), während derjenige des MIV abnimmt (-3 Prozentpunkte).

Abb. 3: Innenstadtkordon

Anzahl Personen pro Tag (DTV, in 500er- bzw. 50er-Schritten gerundet) je Verkehrsmittel und daraus resultierender Modalsplit am Innenstadtkordon. Der ÖV beinhaltet auch den Schienenfernverkehr. Datenverfügbarkeit: MIV, ÖV und Veloverkehr 2014 bis 2019.



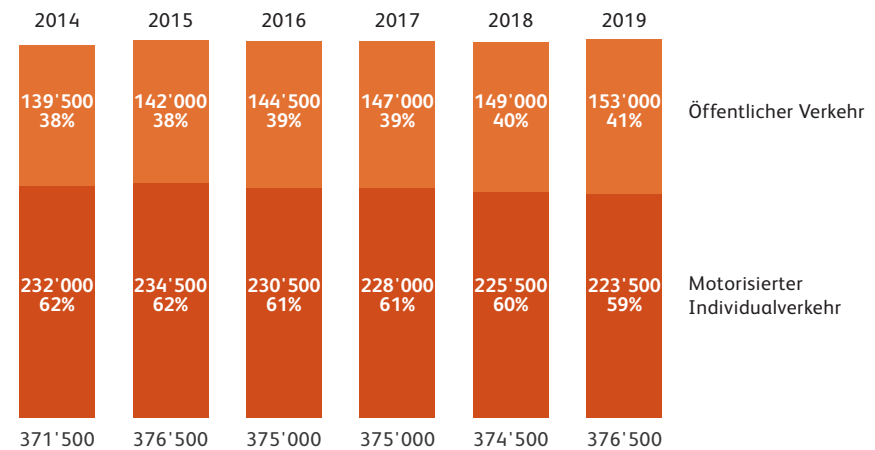
Quelle: Stadt Luzern, VVL, vif

Stadtkordon

An dem die Stadt umfassenden Kordon, der näherungsweise an der alten Stadtgrenze entlangführt (wo heute der Stadtteil Littau beginnt), betrug der durchschnittliche Tagesverkehr im Jahr 2019 rund 376'500 Personen (Abb. 4). In diesem Kordon wird kein Fuss- und Veloverkehr erfasst. Das Personenaufkommen im Jahr 2019 liegt rund 2'000 Personen über dem Niveau des Vorjahres (+0.5%). Seit 2014 lässt sich am Stadtkordon eine mengen- und anteilmässige Zunahme des ÖV bei einer gleichzeitigen Abnahme des MIV feststellen, die sich auf den Modalsplit auswirken. Der Anteil des MIV am Modalsplit nahm seit 2014 um rund 3 Prozentpunkte ab und fällt in diesem Zeitraum um rund 8'500 Personen tiefer aus. Im Jahr 2019 beträgt der Anteil des MIV 59%. Die restlichen 41% entfallen auf den ÖV, der mengenmässig seit 2014 um rund 13'500 Personen zugenommen hat. Für das Jahr 2019 ist eine Zunahme des ÖV von rund 4'000 Personen gegenüber dem Vorjahr zu beobachten (+1 Prozentpunkt im Modalsplit) und für den MIV eine Abnahme von 2'000 Personen (-1 Prozentpunkt im Modalsplit).

Abb. 4: Stadtkordon

Anzahl Personen pro Tag (DTV, in 500er-Schritten gerundet) je Verkehrsmittel und daraus resultierender Modalsplit am Stadtkordon. Der ÖV beinhaltet den Fernverkehr. Datenverfügbarkeit: 2014 bis 2019.



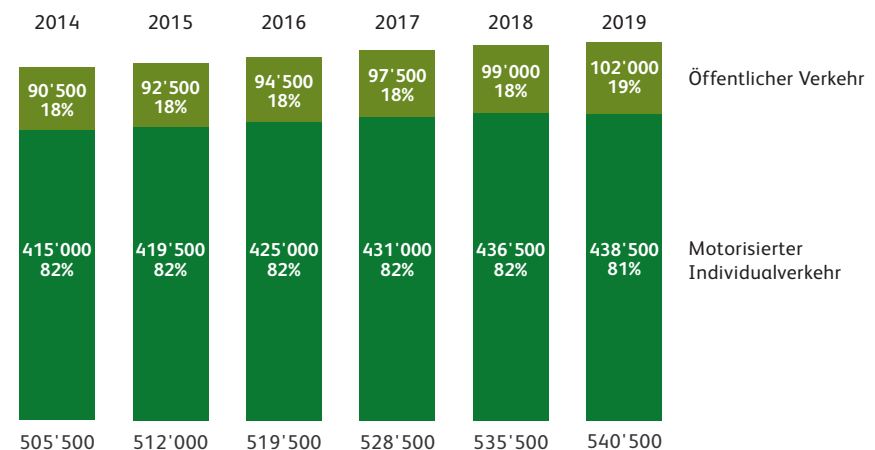
Quelle: Stadt Luzern, VVL, vif

Agglomerationskordon

Der Agglomerationskordon umfasst den auf den Hauptachsen in die Agglomeration hinein- und/oder aus ihm hinausfahrenden Verkehr (Autobahn, Kantonsstrassen und Bahn). In diesem Kordon wird kein Fuss- und Veloverkehr erfasst. Hier betrug der durchschnittliche tägliche Verkehr im Jahr 2019 rund 540'500 Personen (Abb. 5). 81% davon entfallen auf den MIV, die restlichen 19% auf den ÖV. Damit verschiebt sich der Modalsplit erstmals um einen Prozentpunkt in Richtung ÖV. Seit 2014 ist eine deutliche Zunahme des Aufkommens im MIV und ÖV zu beobachten: der MIV hat seit 2014 um 23'500 Personen (+6%) zugelegt, der ÖV ist um 11'500 Personen angewachsen (+13%). Insgesamt ist das Personenaufkommen zwischen 2014 und 2019 um 7% im Agglomerationskordon gestiegen.

Abb. 5: Agglomerationskordon

Anzahl Personen pro Tag (DTV, in 500er-Schritten gerundet) je Verkehrsmittel und daraus resultierender Modalsplit am Agglomerationskordon. Der ÖV beinhaltet den Fernverkehr. Datenverfügbarkeit: 2014 bis 2019.



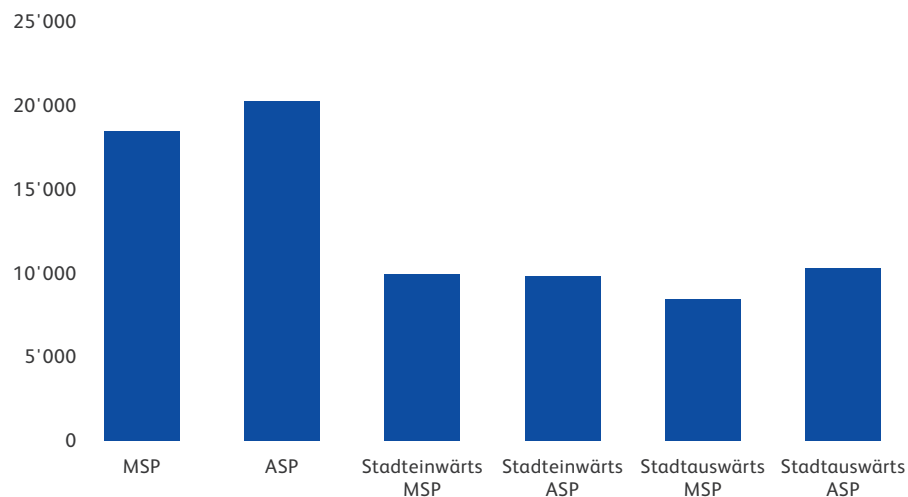
Quelle: ASTRA, VVL, vif

Vergleich Morgen- und Abendspitzen für den MIV im Innenstadt- kordon

Abb. 6: Vergleich Morgen- und Abendspitzen für den MIV im Innenstadtkordon

Anzahl Personen pro Spitze im Innenstadtkordon für den MIV. Datenverfügbarkeit: 2015 bis 2019 (Durchschnittswert).

Der Vergleich eines Mittelwertes über die letzten fünf Jahre (2015-2019) für den Innenstadtkordon zeigt, dass die Morgenspitze (MSP) rund 8% weniger Personen verzeichnet als die Abendspitze (ASP). Der meiste Verkehr findet somit abends statt. Der Unterschied hängt von der Fahrtzweckverteilung am Tag zusammen. Von 7 bis 8 Uhr (MSP) sind mehrheitlich Arbeits- und Schulpendingler unterwegs, während von 17 Uhr bis 18 Uhr (ASP) der Freizeit- und Einkaufsverkehr noch hinzukommt. Dieser Unterschied zeigt sich deutlich im Abendverkehr stadtauswärts.



Quelle: Stadt Luzern, vif

Erscheinungsdatum

14. September 2020

Umsetzung

Hochschule Luzern – Wirtschaft /
Kompetenzzentrum für Mobilität

Grafik-Design

blaumaus.ch