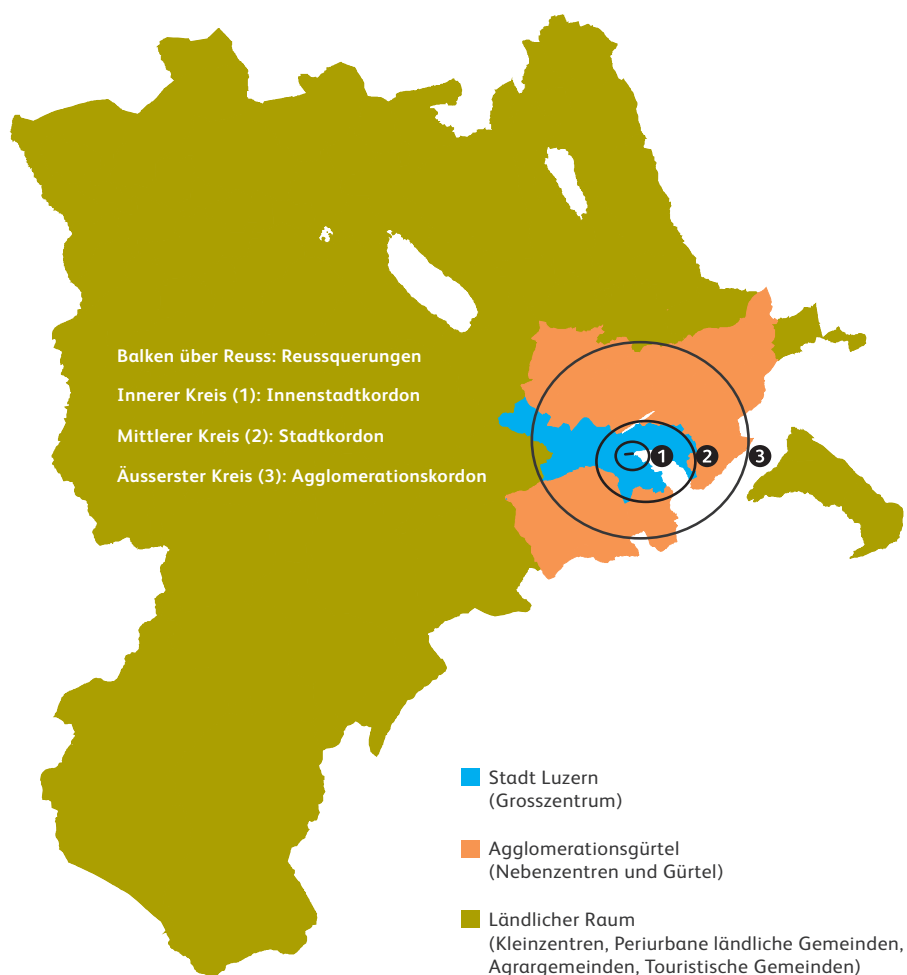


Einleitung

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 (Modal Split) 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 2021 beschreibt die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Luzern seit 2015 bis zum aktuellen Datenstand des vergangenen Jahres 2020. Die Kennzahlen werden nach vier Kordons – wie in Abbildung 1 dargestellt – unterschieden: Reussquerungen im Stadtzentrum, Innenstadt, Stadt und Agglomeration. In dieser Ausgabe des Kennblatts werden zudem die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Verkehrsaufkommen anhand von Veränderungen auf der Seebrücke und dem Schweizerhofquai dargestellt. Mit dem Inkrafttreten der ausserordentlichen Lage am 16. März 2020 und der besonderen Lage am 20. Juni 2020 gingen Massnahmen einher, die einschneidende Auswirkungen auf den Verkehr hatten.

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



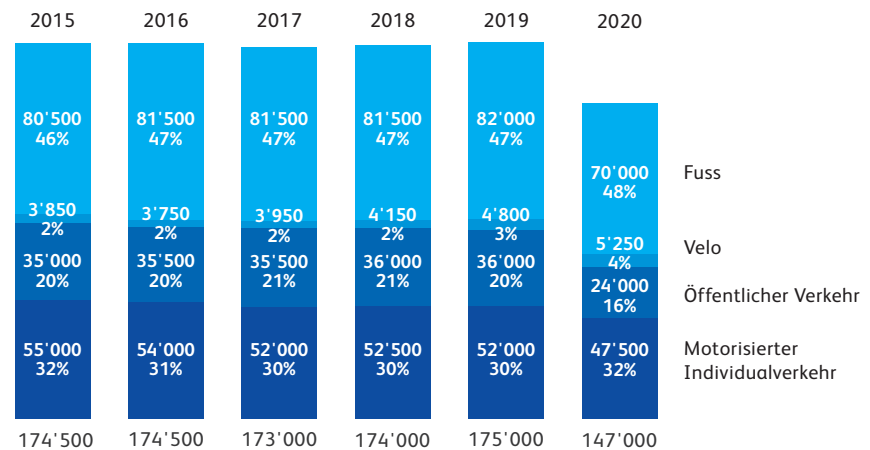
Basis: Gemeindetypologie ARE
Siehe auch unter <https://map.geo.admin.ch> > Geokatalog > Grundlagen und Planung > Raumplanung > Gemeindetypologie ARE

Reussquerungen im Stadtzentrum

Auf den fünf Brücken im Stadtzentrum (Seebrücke, Kapellbrücke, Rathaussteg, Reussbrücke und Spreuerbrücke) wurde im Jahr 2020 ein durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) von rund 147'000 Personen verzeichnet (Abb. 2). Das sind rund 16% weniger Personen als im Vorjahr. Die Personenzahlen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) reduzierten sich gar um ein Drittel. Der Fussverkehr reduzierte sich um 15%, und der motorisierte Individualverkehr (MIV) nahm um 9% ab. Der Veloverkehr stieg dagegen um 9% an. Dadurch sind Verschiebungen im Modal Split aufgetreten. Die Abnahme beim ÖV beträgt 4 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr, beim Fussverkehr erfolgte eine Zunahme von 1 Prozentpunkt. Der MIV hat um 2 Prozentpunkte und der Veloverkehr um 1 Prozentpunkt zugenommen. Diese im Vergleich zu den vorherigen Jahren starken Veränderungen sind Folgen der im Jahre 2020 eingetretenen Corona-Pandemie, wodurch sich die Bewegungsmuster der Bevölkerung verändert haben.

Abb. 2: Reussquerungen

Anzahl Personen pro Tag (DTV, in 500er- bzw. 50er-Schritten gerundet) je Verkehrsmittel und daraus resultierender Modal Split (Prozentangaben) auf den fünf Reussbrücken im Stadtzentrum. Datenverfügbarkeit: MIV (1,5 Personenbesetzungsgrad je Fahrzeug), ÖV und Veloverkehr 2015 bis 2020, Fussverkehrszählung 2017 und Messung 2020 (nur Seebrücke und Zeitraum September bis Dezember).



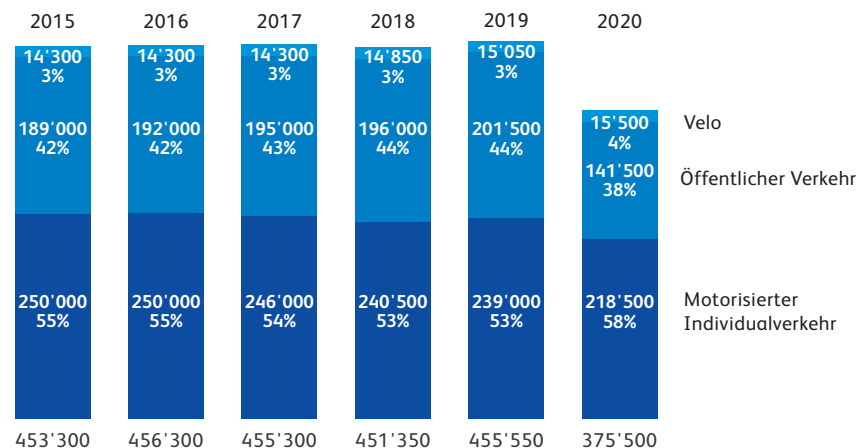
Quelle: Stadt Luzern, VVL, vif

Innenstadtkordon

Am Innenstadtkordon betrug der durchschnittliche Tagesverkehr im Erhebungsjahr 2020 rund 375'500 Personen. Das sind rund 18% Personen weniger als noch im Jahr 2019. Nach einer kontinuierlichen Zunahme des ÖV über die vorangehenden Jahre der Zeitreihe findet 2020 eine deutliche Abnahme statt. 2020 wurden im ÖV rund 30% weniger Personen verzeichnet. Die Zahlen des MIV nahmen seit 2016 kontinuierlich im Bereich von 1 bis 2% pro Jahr ab. Die Abnahme 2020 liegt mit 9% deutlich höher. Der Veloverkehr verzeichnet eine Zunahme von rund 2%. Der Modal Split verschiebt sich zugunsten des MIV (+5 Prozentpunkte) und des Veloverkehrs (+1 Prozentpunkt), während der ÖV um 6 Prozentpunkte abnimmt.

Abb. 3: Innenstadtkordon

Anzahl Personen pro Tag (DTV, in 500er- bzw. 50er-Schritten gerundet) je Verkehrsmittel und daraus resultierender Modal Split am Innenstadtkordon. Der ÖV beinhaltet auch den Schienenfernverkehr. Datenverfügbarkeit: MIV, ÖV und Veloverkehr 2015 bis 2020.



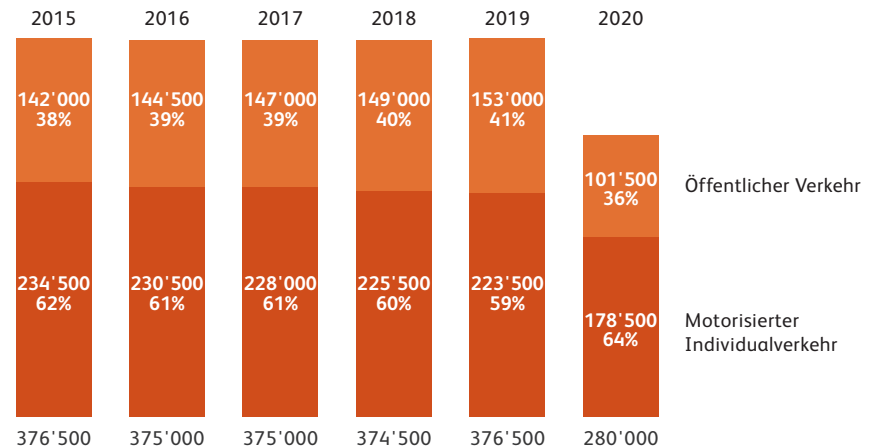
Quelle: Stadt Luzern, VVL, vif

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 2020 rund 280'000 Personen (Abb. 4). Das entspricht einer Abnahme von rund 26% gegenüber dem Vorjahr. Der ÖV hat sich gegenüber dem Vorjahr um ein Drittel reduziert. Die Abnahme beim MIV beträgt rund 20%. Weil die Abnahme beim ÖV verhältnismässig grösser ausfällt, verschiebt sich der Modal Split zu Gunsten des MIV, der nun 64% des Verkehrsaufkommens ausmacht.

Abb. 4: Stadtkordon

Anzahl Personen pro Tag (DTV, in 500er-Schritten gerundet) je Verkehrsmittel und daraus resultierender Modal Split am Stadtkordon. Der ÖV beinhaltet den Fernverkehr. Datenverfügbarkeit: 2015 bis 2020.



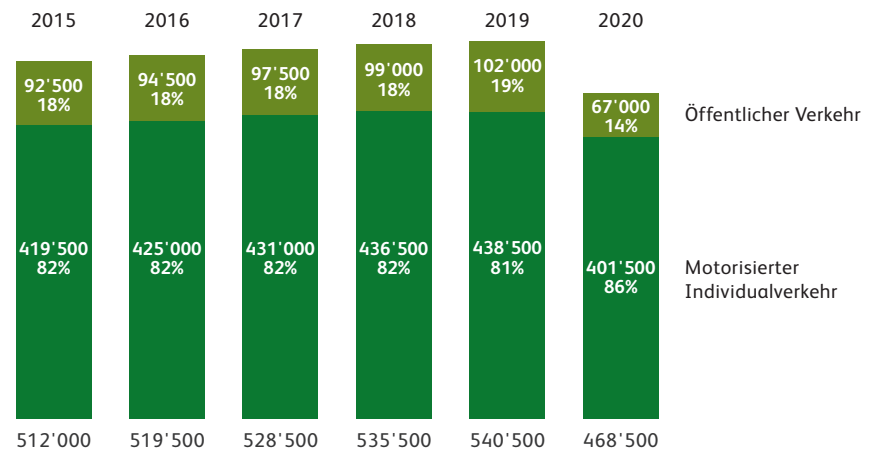
Quelle: Stadt Luzern, VVL, vif

Agglomerationskordon

Der Agglomerationskordon umfasst den auf den Hauptachsen in die Agglomeration hinein- und 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 2020 rund 468'500 Personen (Abb. 5). Das entspricht einer Abnahme von 13%. Die Abnahme beim ÖV beträgt dabei 34%, beim MIV 8%. Die Abnahme fand prozentual beim ÖV zu gleichen Teilen bei Bus und Bahn statt. Die Autobahnzählstellen verzeichnen eine Abnahme von 11% (A14 Rathausen) respektive 15% (A2 Rothenburg). Für die Zählstelle A2 Ennethorw sind keine Daten für 2020 verfügbar. Diesen Kennzahlen liegt die Annahme zugrunde, dass die Abnahme in A2 Ennethorw bei 11% lag.

Abb. 5: Agglomerationskordon

Anzahl Personen pro Tag (DTV, in 500er-Schritten gerundet) je Verkehrsmittel und daraus resultierender Modal Split am Agglomerationskordon. Der ÖV beinhaltet den Fernverkehr. Datenverfügbarkeit: 2015 bis 2020.



Quelle: ASTRA, VVL, vif

Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Verkehrsaufkommen 2020

Der Vergleich der Jahre 2020 und 2019 zeigt einen Rückgang von 8% beim MIV auf der Seebrücke. Im 1. Quartal beträgt der Rückgang -8%, im 2. Quartal -17%, im 3. Quartal -1% und im 4. Quartal -5%. Beim öffentlichen Verkehr liegt das Verkehrsaufkommen 2020 auf dem Schwanenplatz über das ganze Jahr gesehen rund ein Drittel tiefer als im Vorjahr. Ein deutlicher Einbruch zeigt sich in den Monaten März (-43%), April (-75%) und Mai (-57%). Der Veloverkehr liegt 2020 um 9% höher als im Vorjahr. Lediglich im 2. Quartal sank der Veloverkehr gegenüber 2019 um 2%. Im 1. Quartal nahm der Veloverkehr um 32%, im 3. Quartal um 15% und im 4. Quartal um 1% zu. Der Vergleich der Werte der Jahre 2018 und 2019 zeigt aber auf, dass die Schwankungen beim Veloverkehr auch hier zwischen 1 und 19% lagen. Der starke Rückgang 2020 in der Kalenderwoche 8 beim ÖV und beim MIV lässt sich auf die Luzerner Fasnacht zurückführen, die im Jahr 2019 eine Woche später begonnen hatte (selbes Muster in Kalenderwoche 9).

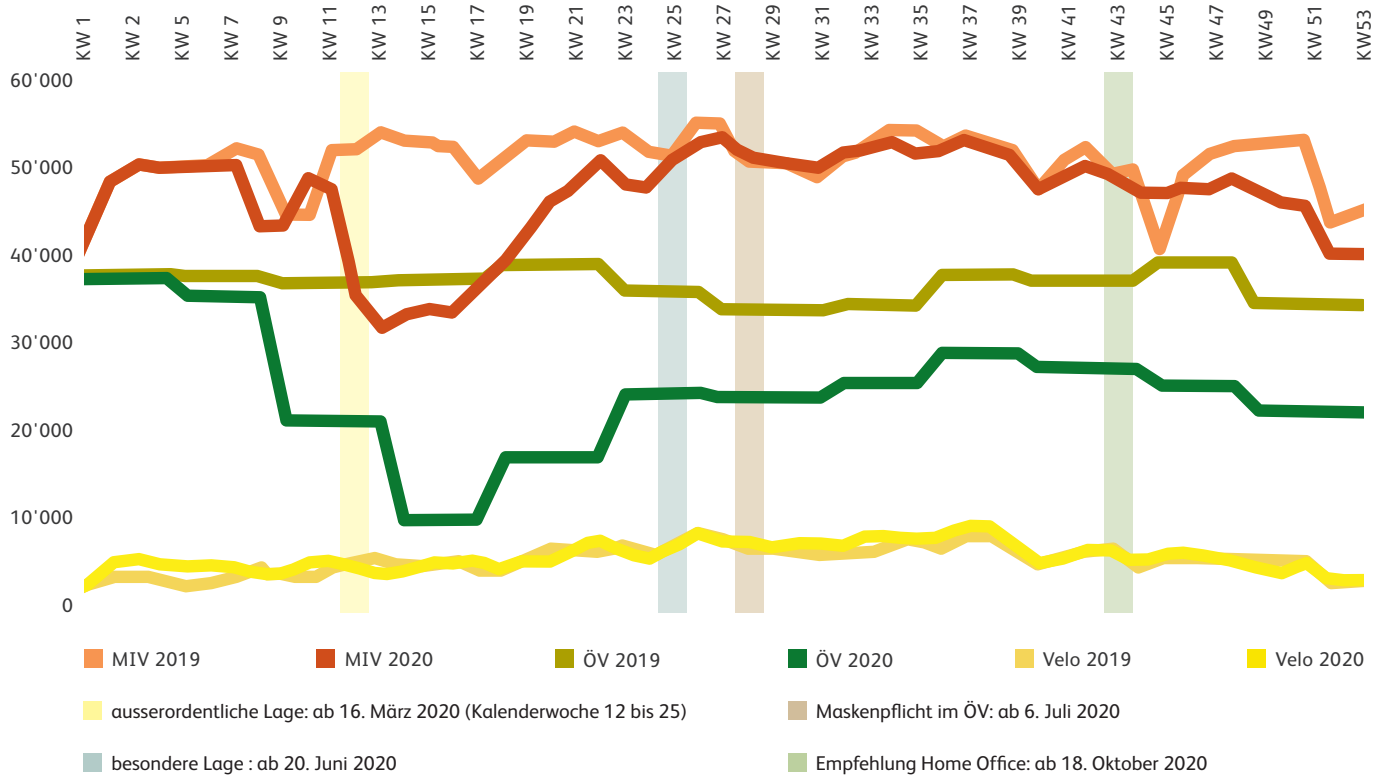


Abb. 6: Vergleich des durchschnittlichen Tagesverkehrs auf der Seebrücke (MIV), dem Schweizerhofquai (Velo) und dem Schwanenplatz (ÖV: Bus und Postauto) für die Jahre 2019 und 2020.

Anzahl Personen pro Tag (DTV, in 500er-Schritten gerundet) aufgeteilt in Kalenderwochen (KW) (MIV und Velo) und Monate (ÖV).

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, 2018-2021 «Monitoring Gesamtverkehr Luzern»
 Verkehrszählung Kanton Luzern 2020

Erscheinungsdatum

17. August 2021

Umsetzung

Hochschule Luzern – Wirtschaft /

Kompetenzzentrum für Mobilität

Grafik-Design

blaumaus.ch