

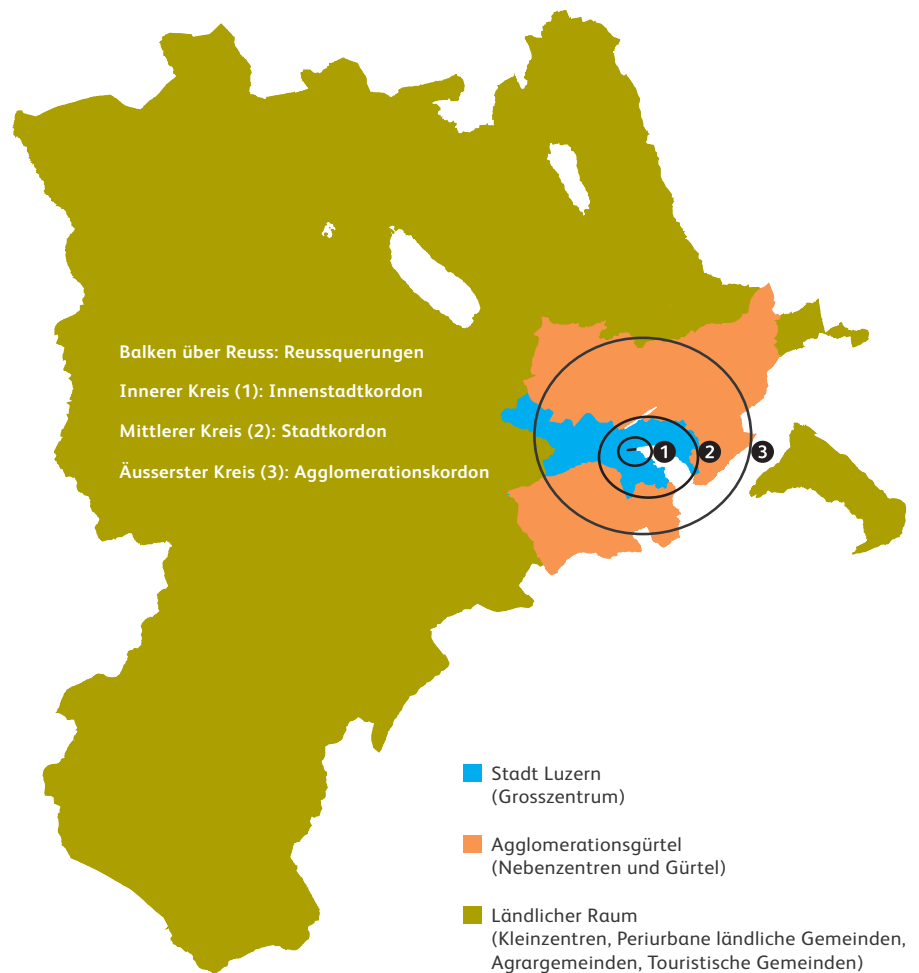
Einleitung

Das „Monitoring Gesamtverkehr Luzern“ ist ein Gemeinschaftsprodukt von Stadt Luzern, Kanton Luzern und dem Verkehrsverbund Luzern. Mit dem Monitoring wird die Verkehrsentwicklung und die Zusammensetzung des Verkehrs (Modal Split) in verschiedenen Bezugsräumen im Kanton Luzern basierend auf gemessenen Daten dokumentiert. Durch eine jährliche Aktualisierung des Gesamtberichts 2013 in Form von Kennblättern sollen Entwicklungen und Veränderungen aufgezeigt werden. Zudem ist für 2017 ein weiterer Gesamtbericht geplant.

Das Monitoring ist eine Grundlage für die Festsetzung und Überprüfung von Zielen und für die Planung zukünftiger Verkehrsmassnahmen. Die Kennblätter und der Gesamtbericht stehen für Stadt Luzern, Kanton Luzern, Verkehrsverbund Luzern sowie für interessierte Bürgerinnen und Bürger, Politiker und Fachleute zur Verfügung.

Abb. 1: Kordons

Das vorliegende Kennblatt für das Jahr 2015 enthält die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Kanton Luzern unterschieden nach den vier 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

www.luzernmobil.ch

Lustat Jahrbuch 2014 «Mobilität und Verkehr»

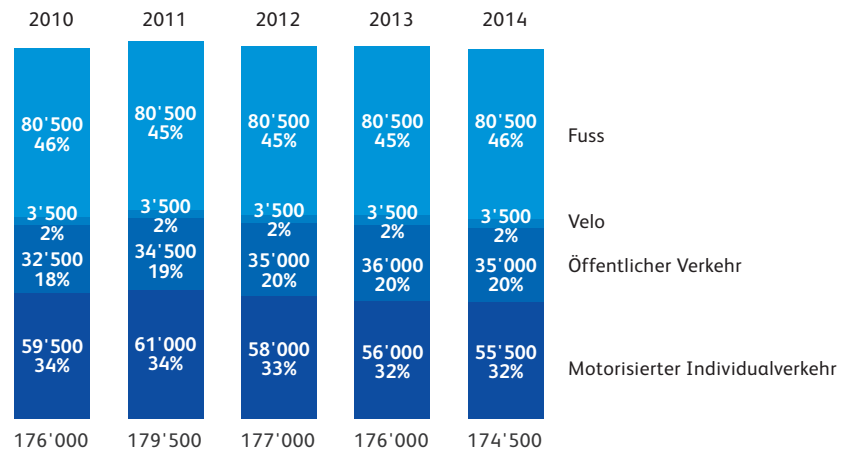
Kennblatt 2014 «Monitoring Gesamtverkehr Luzern»

Reussquerungen im Stadtzentrum

Auf den fünf die Reuss querenden Brücken im Stadtzentrum (Seebrücke, Kapellbrücke, Rathaussteg, Reussbrücke und Spreuerbrücke) wurde im Erhebungszeitraum 2014 insgesamt ein durchschnittlicher Tagesverkehr von rund 174'500 Personen erfasst (Abb. 2). Dieser Wert hat in den letzten Jahren hauptsächlich wegen des Rückgangs beim motorisierten Individualverkehr (MIV) stetig abgenommen. Während auf der Seebrücke alle Verkehrsmittel zugelassen sind, dienen die übrigen Brücken fast ausschliesslich dem Fussverkehr. Knapp die Hälfte aller gezählten Personen quert die Reuss im Luzerner Stadtzentrum zu Fuss oder mit dem Velo. Die Seebrücke queren im Durchschnitt täglich rund 29'000 Personen zu Fuss und die vier Fussgängerbrücken überqueren zusätzlich über 50'000 weitere Passanten. Der Modal Split über die vergangenen vier Jahre ist annähernd konstant.

Abb. 2: Reussquerungen

Durchschnittlicher Tagesverkehr in Anzahl Personen (in 500er-Schritten gerundet) je Verkehrsmittel und daraus resultierender Modal Split (Prozentangaben) auf den fünf Reussbrücken im Stadtzentrum. Erhebungsjahre: Motorisierter Individualverkehr (Personenbesetzungsgrad je Fahrzeug 1.5) und öffentlicher Verkehr 2010 bis 2014, Veloverkehr 2011 bis 2014; Fussverkehr 2012 (Nur ein Erhebungszeitpunkt).



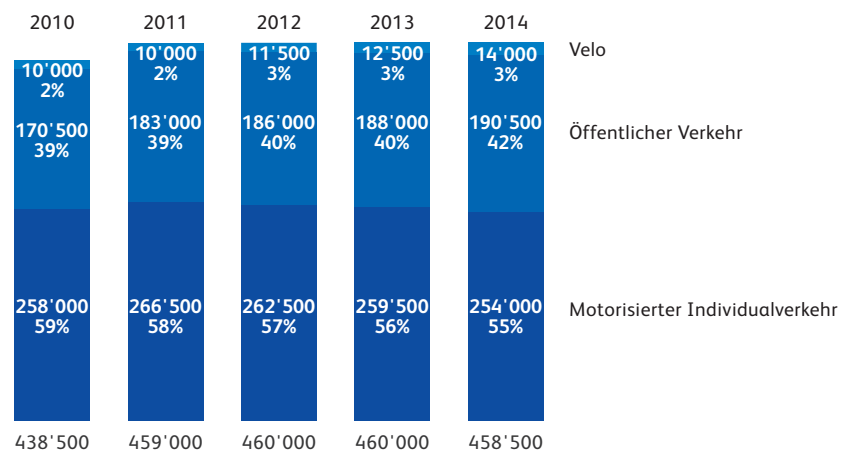
Quelle: TBA Stadt Luzern, VVL, vif

Innenstadtkordon

Am Innenstadtkordon betrug der durchschnittliche Tagesverkehr im Erhebungszeitraum 2014 rund 458'500 Personen (Abb. 3). Beim öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem Veloverkehr fand 2014 gegenüber dem Vorjahr absolut eine leichte Zunahme statt (ÖV von 187'832 auf 190'587 Personen, Veloverkehr von 12'693 auf 13'969 Personen). Die Zunahme beim ÖV entstand unter anderem durch Taktverdichtungen. Über alle fünf Zeitpunkte kann keine eindeutige Tendenz beim MIV festgestellt werden. Schwankungen beim MIV sind auf Auswirkungen grösserer Baustellen (u.a. Cityring, Seetalplatz) zurückzuführen. Der Modal Split im Innenstadtkordon verschiebt sich tendenziell zugunsten des ÖVs. Es liegen keine Erhebungen zum Fussverkehr über den Innenstadtkordon vor. Die Zahlen des Veloverkehrs sind erst ab dem Jahr 2012 vergleichbar, da im Erhebungszeitraum davor zwei Velo-Zählstellen weniger in Betrieb waren. Ausserdem ist anzumerken, dass der innerhalb des Stadtzentrums zirkulierende Verkehr am Innenstadtkordon nicht erfasst wird. Die Zählraten geben Auskunft über das tatsächliche Verkehrsaufkommen (Fahrten) über die Kordongrenzen hinweg. Ob die Quelle oder das Ziel der Fahrt im Innenstadtkordon liegen oder ob es sich um eine Transitfahrt durch den Innenstadtkordon handelt, kann hierbei nicht unterschieden werden. Beim ÖV ist das Wachstum zwischen 2010 und 2011 auf erhebungstechnische Unterschiede zurückzuführen.

Abb. 3: Innenstadtkordon

Durchschnittlicher Tagesverkehr (Anzahl Personen in 500er-Schritten gerundet) je Verkehrsmittel und daraus resultierender Modal Split am Innenstadtkordon. Der öffentliche Verkehr beinhaltet auch den Schienenfernverkehr. Erhebungsjahre: Motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr 2010 bis 2014, Veloverkehr 2010 bis 2014. Hinweise: Velo: Seit 2012 sind zwei neue Zählstellen im Veloverkehr in Betrieb; Öffentlicher Verkehr: Erhebungstechnische Unterschiede sind zwischen 2010 und 2011 vorhanden.



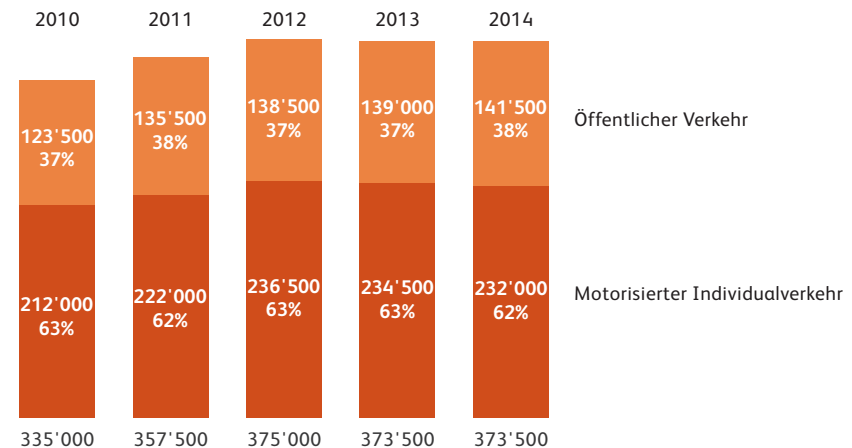
Quelle: TBA Stadt Luzern, VVL, vif

Stadtkordon

Am die Stadt umfassenden Kordon (näherungsweise der alten Stadtgrenze entlang) betrug der durchschnittliche Tagesverkehr in den letzten beiden Jahren rund 373'500 Personen (Abb. 4). Der Modal Split hat sich leicht zugunsten des ÖVs verschoben. 62 % entfallen auf den MIV und 38 % auf den ÖV. In diesem Kordon wird kein Langsamverkehr erfasst. Zwischen 2012 und 2014 stellte sich eine leichte absolute Zunahme des ÖVs (von 138'655 auf 141'595) und eine leichte Abnahme des MIVs (von 236'522 auf 231'827) ein. Im Jahr 2012 wurden vier zusätzliche MIV Zählstellen hinzugefügt. Ohne diese neuen Zählstellen gab es 2012 im MIV einen durchschnittlichen Tagesverkehr von 211'700 Personen, was einem Rückgang gegenüber den Vorjahren entsprach.

Abb. 4: **Stadtkordon**

Durchschnittlicher Tagesverkehr (Anzahl Personen in 500er-Schritten gerundet) je Verkehrsmittel und daraus resultierender Modal Split am Stadtkordon. Der öffentliche Verkehr beinhaltet den Fernverkehr. Erhebungsjahre: 2010 bis 2014.



Quelle: TBA Stadt Luzern, VVL, vif

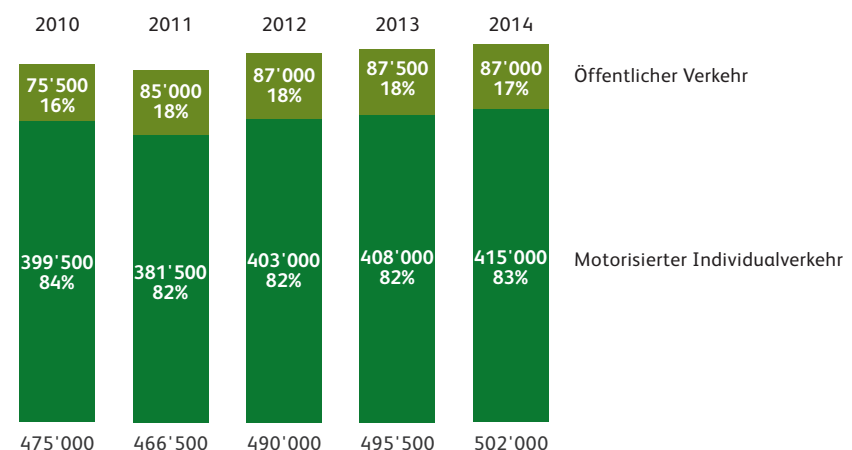
Agglomerationskordon

Am Agglomerationskordon, der den auf den Hauptachsen (Autobahn, Kantonsstrassen und Bahn) in die Agglomeration hinein- und aus ihr hinausfahrenden Verkehr erfasst (ohne Langsamverkehr), betrug der durchschnittliche tägliche Verkehr 2014 rund 502'000 Personen (Abb. 5). 83 % davon entfallen auf den MIV und 17 % auf den ÖV (Bahn und Bus). Der Modal Split hat sich während den fünf Erhebungsjahren kaum verändert, obwohl der MIV im Jahr 2014 absolut um 6'771 Personen zugenommen hat. Schwankungen beim MIV sind unter anderem auch auf Auswirkungen grösserer Baustellen (u.a. Cityring, Seetalplatz) zurückzuführen.

Abb. 5: **Agglomerationskordon**

Durchschnittlicher Tagesverkehr (Anzahl Personen in 500er-Schritten gerundet) je Verkehrsmittel und daraus resultierender Modal Split am Agglomerationskordon. Der öffentliche Verkehr beinhaltet den Fernverkehr. Erhebungsjahre: 2010 bis 2014.

Hinweise: Schwankungen beim motorisierten Individualverkehr sind bis zum Frühjahr 2012 grösstenteils auf die Baustelle am Cityring zurückzuführen.

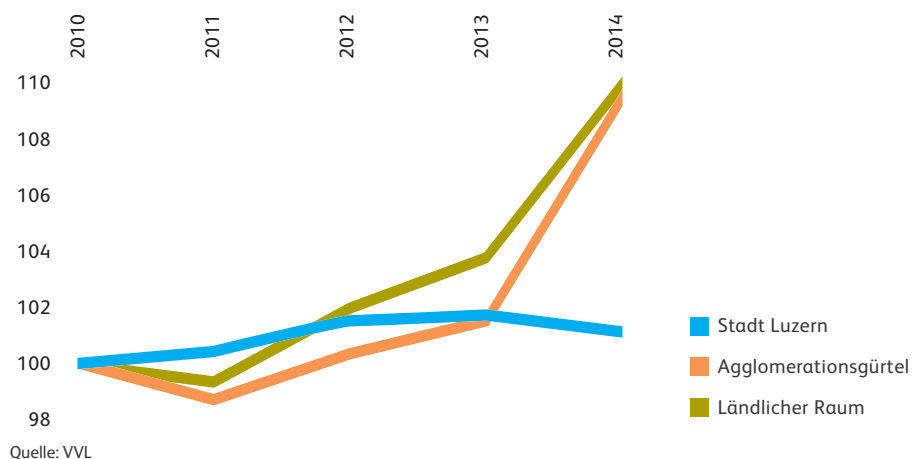


Quelle: TBA Stadt Luzern, VVL, vif

Haltestellenabfahrten im öffentlichen Verkehr

Die Haltestellenabfahrten pro Tag nahmen zwischen 2010 und 2013 in allen Teilräumen zu (Abb. 6). Der Anstieg in der Stadt zwischen 2011 und 2012 um rund 1.25 Prozent ist durch den Wechsel von einem 15 auf einen 7.5-Minutentakt bei der Buslinie 12 (Luzern - Littau) entstanden (rund +300 Abfahrten). Der leichte Anstieg im selben Teilraum zwischen 2012 und 2013 (von 45'406 auf 45'510 Haltestellenabfahrten, + 0.23 %) geht vorwiegend auf 70 zusätzliche Abfahrten an der Haltestelle Allmend/Messe zurück. Die Zunahme im Agglomerationsgürtel zwischen 2011 und 2012 erwuchs durch die Verlängerung der Buslinie 13 nach Rothenburg Bahnhof-Wahligen Nord (rund + 500 Abfahrten, + 1.7 %). Der Anstieg der täglichen Haltestellenabfahrten zwischen 2013 und 2014 um 1473 im ländlichen Raum (+ 6 %) ist vor allem auf die neuen Linien 70 (Rothenburg – Sempach) und 84 (Erschliessung Eichberg/Bäch) zurückzuführen. Trotz leichtem Rückgang der Haltestellenabfahrten in der Stadt Luzern zwischen 2013 und 2014 fanden auf dem Gebiet der Stadt rund 43 % (45'167) und in der Agglomeration Luzern (inkl. Stadt) 76 % (80'636) aller Haltestellenabfahrten im Kanton statt. Ein Drittel der insgesamt 106'692 täglich im Kanton Luzern verzeichneten Haltestellenabfahrten geschieht im Agglomerationsgürtel (35'469) und nur ein knappes Viertel im ländlichen Raum (26'056).

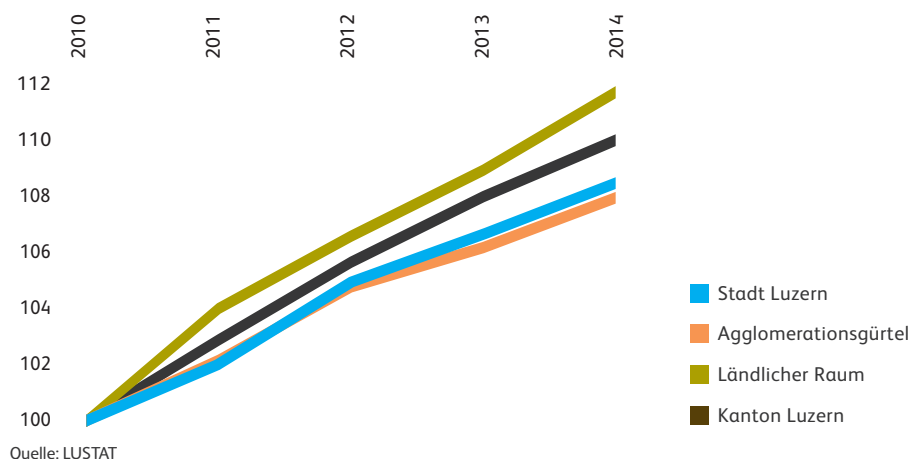
Abb. 6: Entwicklung Haltestellenabfahrten (Indexiert auf 100 im Jahr 2010)
Index der Haltestellenabfahrten pro Tag (Bahn und Bus), absolut 2010: 44'707 (Stadt); 32'352 (Agglomerationsgürtel); 23'680 (Ländlicher Raum). Entwicklung in den Jahren 2010-2014 (VVL).



Personenwagenbestand im Kanton Luzern

In allen Teilräumen des Kantons Luzern hat der Personenwagenbestand im Jahr 2014 (Total Kanton Luzern: 204'286) im Vergleich zum Referenzzeitpunkt 2010 (Total Kanton Luzern: 185'867) zugenommen, was einer Steigerung um annähernd 10 % gleichkommt. Die grösste Zunahme des Bestandes zwischen 2010 und 2014 wurde im ländlichen Raum mit fast 12 % verzeichnet (11'422 zusätzliche Personenwagen). In der Stadt Luzern waren 36'621 Personenwagen im Jahr 2014 immatrikuliert. Dies entspricht gegenüber 2010 einer Zunahme um 2'846 Fahrzeuge (circa 8 %).

Abb. 7: Personenwagenbestand in den Jahren 2010 bis 2013 (Indexiert auf 100 im Jahr 2010)
Index der immatrikulierten Personenwagen, absolut 2010: 33'775 (Stadt); 52'834 (Agglomerationsgürtel); 99'258 (Ländlicher Raum); 185'867 (Kanton).



Erscheinungsdatum

Oktober 2015

Umsetzung

Hochschule Luzern – Wirtschaft /
Kompetenzzentrum für Mobilität

Grafik-Design

blaumaus.ch