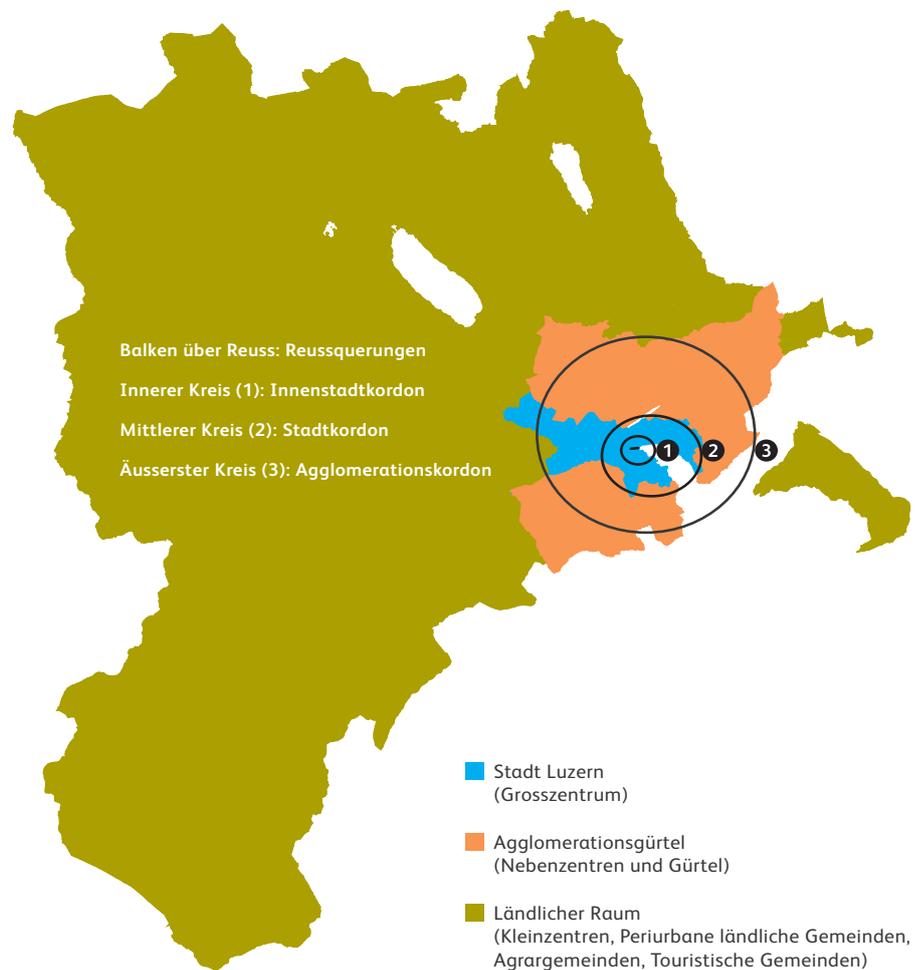


Einleitung

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 dokumentiert. Die jährlich erscheinenden Kennblätter und der Gesamtbericht stehen für Politik, Fachleute sowie für interessierte Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung. Das vorliegende Kennblatt 2022 beschreibt die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Luzern seit 2016 bis zum aktuellen Datenstand des vergangenen Jahres 2021. Die Kennzahlen werden nach vier Kordons – wie in Abbildung 1 dargestellt – unterschieden: Reussquerungen im Stadtzentrum, Innenstadt, Stadt und Agglomeration. Während der Coronapandemie wurden ab März 2020 bis einschliesslich 2021 Massnahmen zur Eindämmung der Pandemie umgesetzt. Deren Einfluss auf das Verkehrsgeschehen werden anhand der Luzerner Seebrücke (MIV), dem Schweizerhofquai (Velo) und dem Schwanenplatz (ÖV) in Abbildung 6 dargestellt. Es erfolgt eine Gegenüberstellung der Kennzahlen für die Jahre 2019 (Vor-Corona-Niveau), 2020 und 2021.

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 2021 ein durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) von rund 149'000 Personen verzeichnet (Abb. 2). Das sind rund 1% Personen mehr als im Vorjahr. Mit Blick auf den DTV haben der motorisierte Individualverkehr (MIV) (+3%) und der öffentliche Verkehr (ÖV) (+2%) im Vergleich zum Vorjahr zugenommen. Der Veloverkehr verzeichnet dagegen eine Abnahme (-4%). Der Fussverkehr bleibt aufgrund der Datenlage aus dem Jahre 2020 unverändert. Im Vergleich zu 2019 – Vor-Corona-Niveau – liegen die 2020/21er-Werte gesamthaft noch 15% tiefer. Die ÖV-Nachfrage hat sich gegenüber 2019 noch nicht erholt (-32%). Der MIV liegt ebenfalls tiefer (-6%). Der Veloverkehr liegt um 5% höher als 2019.

Abb. 2: Reussquerungen auf den fünf Reussbrücken im Stadtzentrum
Anzahl Personen pro Tag (DTV, in 500er-Schritten gerundet, beim Veloverkehr in 50er-Schritten gerundet) und daraus resultierender Modal Split (Prozentangaben). Datenverfügbarkeit: MIV (1,5 Personenbesetzungsgrad je Fahrzeug), ÖV und Veloverkehr 2016 bis 2021, Fussverkehrszählungen in den Jahren 2017, 2019 und 2020 (nur Seebrücke und Zeitraum September bis Dezember).

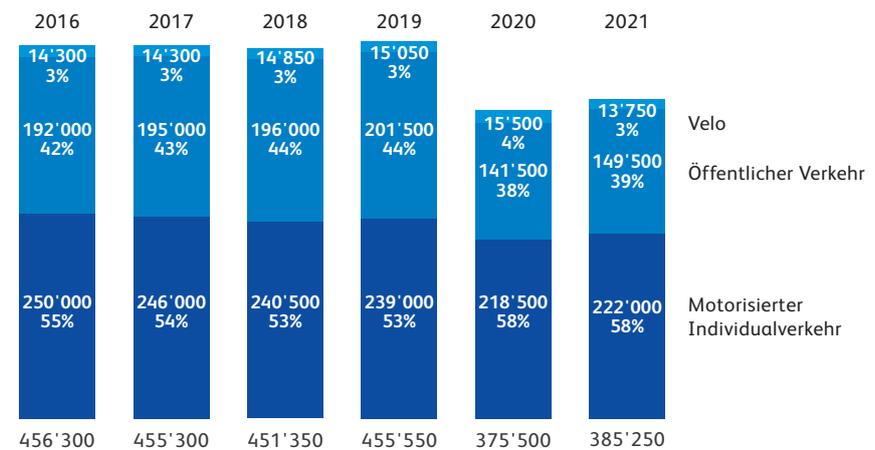


Quelle: Stadt Luzern, VVL, vif

Innenstadtkordon

Am Innenstadtkordon betrug der durchschnittliche Tagesverkehr im Erhebungsjahr 2021 rund 385'250 Personen. Das entspricht einer Zunahme von 3% gegenüber dem Vorjahr. Im Vergleich zu 2019 liegt der Wert gesamthaft 15% tiefer. Der MIV legt gegenüber 2020 um 2% zu, der ÖV um 6%. Der Veloverkehr verzeichnet eine Abnahme von 11% und liegt damit nach einer Zunahme von 2% im Jahr 2020 unter dem Wert von 2019. Der Rückgang des Veloverkehrs im Jahresvergleich lässt sich auf den Dauerregen im Monat Juli 2021 zurückführen (Hochwassermonat). Der MIV mit -7% und der ÖV mit -26% liegen unter dem Wert des Jahres 2019.

Abb. 3: Innenstadtkordon
Anzahl Personen pro Tag (DTV, in 500er-Schritten gerundet, beim Veloverkehr in 50er-Schritten gerundet) und daraus resultierender Modal Split. Der ÖV beinhaltet auch den Fernverkehr. Datenverfügbarkeit: MIV, ÖV und Veloverkehr 2016 bis 2021.



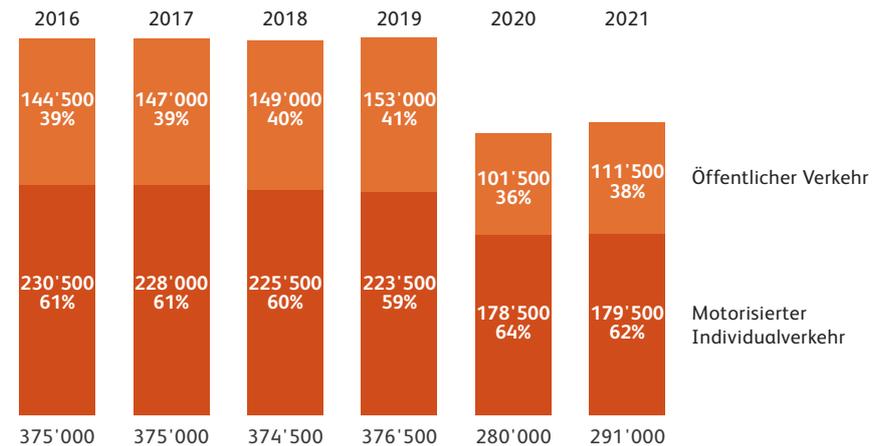
Quelle: Stadt Luzern, VVL, vif

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 2021 rund 291'000 Personen (Abb. 4). Das entspricht einer Zunahme von rund 4% gegenüber dem Vorjahr. Der ÖV nimmt um 10% zu. Für den MIV beträgt die Zunahme 1%. Hinsichtlich des Modal Splits nimmt der ÖV um 2 Prozentpunkte zu und liegt damit bei 38%. Der MIV hat einen Anteil von 62% (- 2 Prozentpunkte). Trotz der Zunahme des Verkehrs im Stadtkordon liegt der durchschnittliche Tagesverkehr im Vergleich zu 2019 noch immer 23% tiefer (MIV -20%, ÖV -27%). Im täglichen Schnitt passieren gegenüber 2019 85'500 weniger Personen die Stadtgrenze mit dem MIV oder dem öffentlichen Verkehr.

Abb. 4: Stadtkordon

Anzahl Personen pro Tag (DTV, in 500er-Schritten gerundet) und daraus resultierender Modal Split. Der ÖV beinhaltet auch den Fernverkehr. Datenverfügbarkeit: 2016 bis 2021.



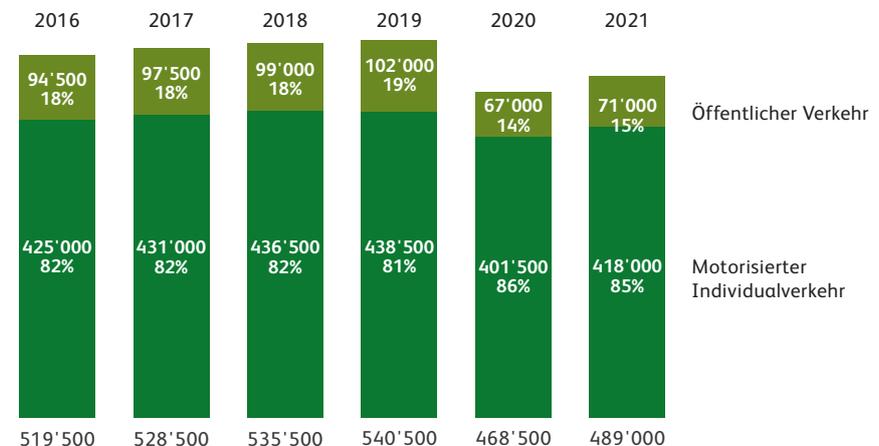
Quelle: Stadt Luzern, VVL, vif

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 2021 rund 489'000 Personen (Abb. 5). Das entspricht einer Zunahme von 5% gegenüber dem Vorjahr. Die Zunahme beim ÖV beträgt 8%, beim MIV 4%. Im Vergleich zu 2020 zeigt sich, dass der Busverkehr um 32% zugenommen hat, während die Zunahme bei der Bahn 3% beträgt. Die Fahrgastzahlen in Busverbindungen über die Autobahn liegen rund 1% tiefer. Die Autobahnzählstelle A14 Rathausen verzeichnet eine Zunahme von 4%. Das Verkehrsaufkommen im Agglomerationskordon liegt im Vergleich zum Jahr 2019 immer noch 10% tiefer (51'500 weniger Personen pro Tag).

Abb. 5: Agglomerationskordon

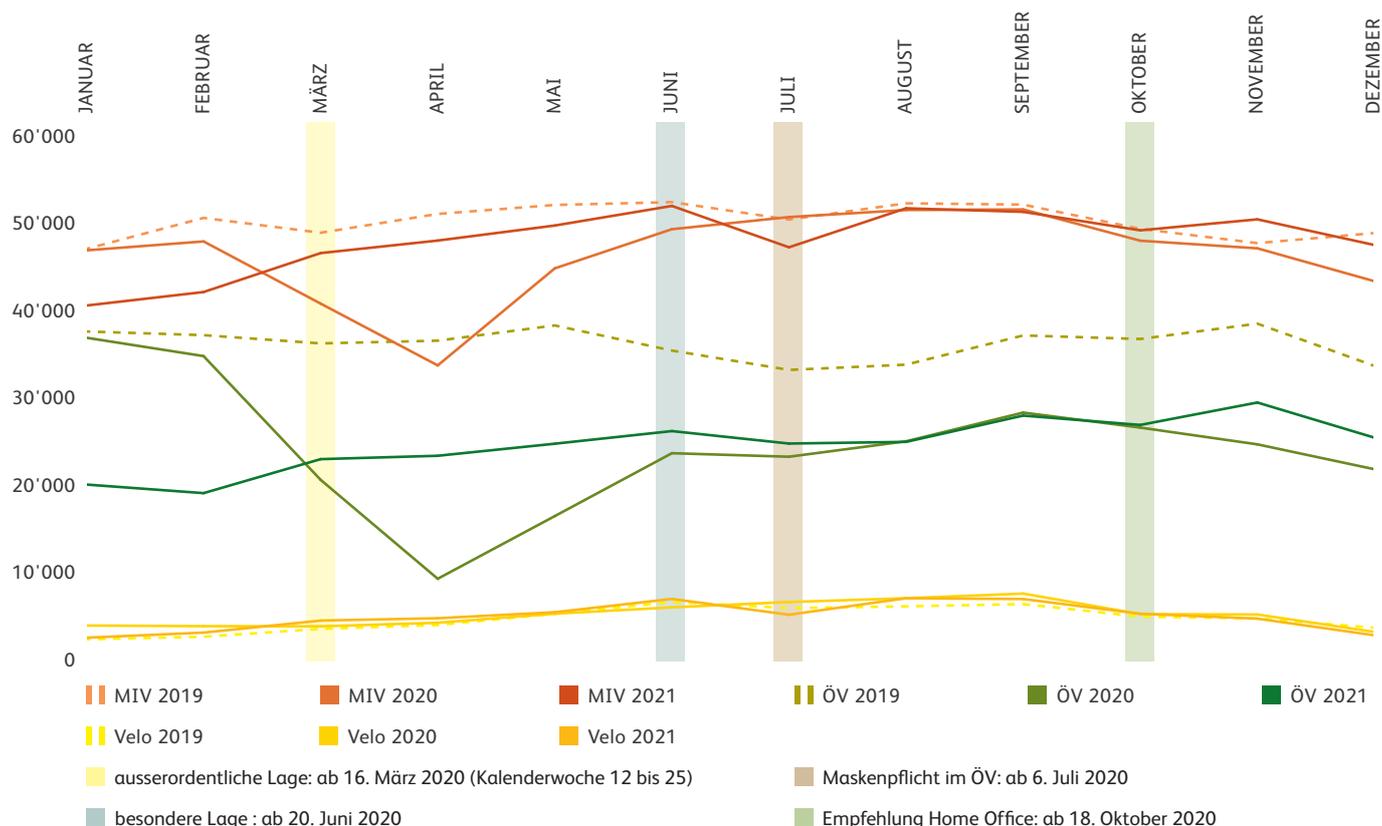
Anzahl Personen pro Tag (DTV, in 500er-Schritten gerundet) und daraus resultierender Modal Split. Der ÖV beinhaltet auch den Fernverkehr. Datenverfügbarkeit: 2016 bis 2021. Hinweise: Für die Zählstellen A2 Ennetthorw und A2 Rothenburg sind keine Daten für 2021 verfügbar. Diesen Kennzahlen liegt die Annahme zugrunde, dass die Veränderung sich entsprechend der Zählstelle A14 Rathausen verhält.



Quelle: ASTRA, VVL, vif

Seebrücke, Schweizerhofquai und Schwanenplatz im Dreijahresvergleich: 2019 (Vor-Corona- Niveau), 2020 und 2021

Die Auswirkungen der Pandemiemassnahmen auf die Verkehrsnachfrage können exemplarisch anhand der Luzerner Seebrücke (MIV), dem Schweizerhofquai (Velo) und dem Schwanenplatz (ÖV) im Dreijahresvergleich dargestellt werden. Das Jahr 2019 steht stellvertretend für das Vor-Corona-Niveau. Das Aufkommen im MIV und ÖV in den ersten beiden Quartalen der Corona-Jahre 2020 und 2021 ist deutlich tiefer im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau 2019. In den letzten zwei Quartalen 2021 erreicht der MIV in der Tendenz das Vor-Corona-Niveau. In den beiden Pandemie Jahren 2020 und 2021 sind die Fahrgastzahlen im ÖV dagegen auf deutlich tieferem Niveau. Dagegen steigen die Werte des Veloverkehrs mit der Umsetzung von Pandemiemassnahmen an. Der Rückgang des Verkehrs im Juli 2021 fiel stärker aus als in den Jahren zuvor (vermutlich aufgrund dem Nachholen von Ferienreisen). Der Rückgang des Veloverkehrs im Juli 2021 lässt sich auf den Dauerregen zurückführen (Hochwassermonat).



Quelle: Stadt Luzern, VVL, vif, Postauto

Abb. 6: Vergleich des durchschnittlichen Tagesverkehrs auf der Seebrücke (MIV), dem Schweizerhofquai (Velo) und dem Schwanenplatz (ÖV: Bus und Postauto) für die Jahre 2019 bis 2021.

Anzahl Personen pro Tag (DTV, in 500er-Schritten gerundet) als Monatsmittelwerte, MIV mit 1,5 Personenbesetzungsgrad je Fahrzeug.

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 2021

Erscheinungsdatum

19. September 2022

Umsetzung

Hochschule Luzern – Wirtschaft /
Kompetenzzentrum für Mobilität

Grafik-Design

blaumaus.ch