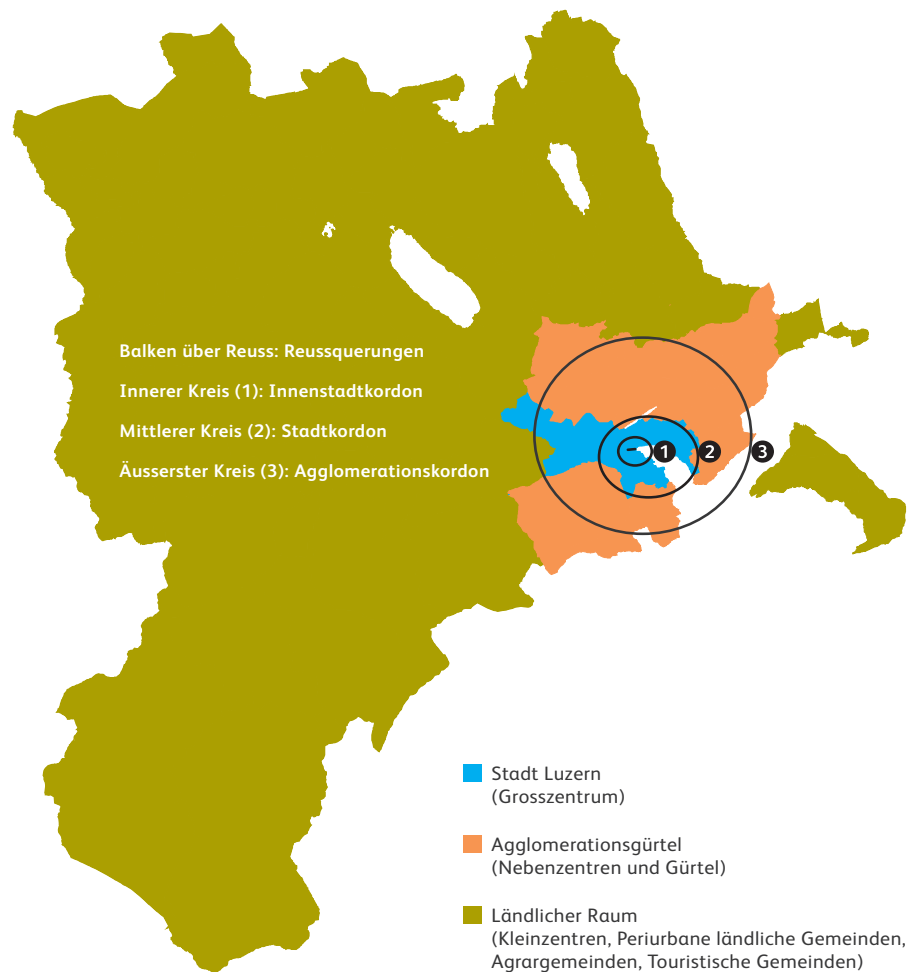


## Einleitung

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, der alle fünf Jahre erarbeitet wird, stehen für Politik, Fachleute sowie für interessierte Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung. Das vorliegende Kennblatt 2019 beschreibt die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Luzern ab 2013 bis zum aktuellen Datenstand des vergangenen Jahres 2018. 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 zusätzlich die Tagesganglinien für ausgewählte Verkehrsabschnitte 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](http://www.vvl.ch/kennzahlen)

[www.vif.lu.ch/kantonsstrassen/strategische\\_planung](http://www.vif.lu.ch/kantonsstrassen/strategische_planung)

[www.luzernmobil.ch](http://www.luzernmobil.ch)

Lustat Jahrbuch 2018 «Mobilität und Verkehr»

Gesamtbericht 2013 «Monitoring Gesamtverkehr Luzern»

Gesamtbericht 2017 «Monitoring Gesamtverkehr Luzern»

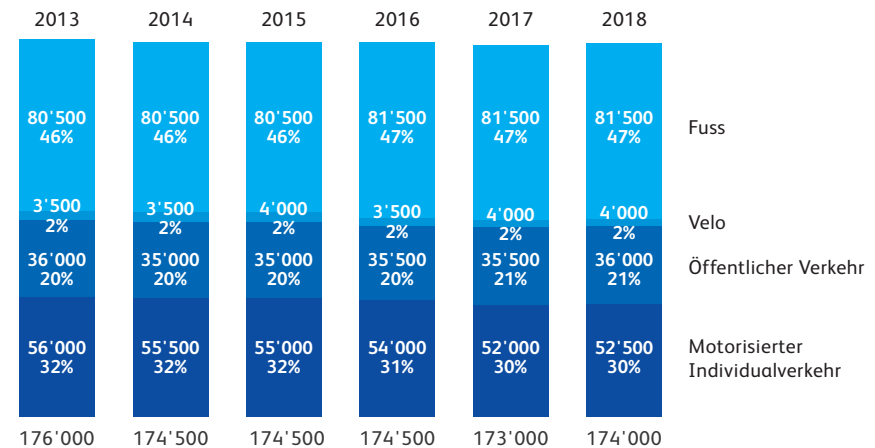
Kennblätter 2013-2016, 2018 «Monitoring Gesamtverkehr Luzern»

## Reussquerungen im Stadtzentrum

Auf den fünf Brücken im Stadtzentrum (Seebrücke, Kapellbrücke, Rathaussteg, Reussbrücke und Spreuerbrücke) wurde im Jahr 2018 ein durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) von rund 174'000 Personen verzeichnet (Abb. 2). Das Personenaufkommen im Jahr 2018 bewegt sich leicht über dem Vorjahresniveau. Seit 2013 ist jedoch ein Rückgang um 2'000 Personen festzustellen. Fast die Hälfte aller gezählten Personen überquert 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 2013 eine leichte Abnahme der Anteile im MIV (-2 Prozentpunkte) zugunsten einer leichten Zunahme der Anteile des Zufussgehens und des öffentlichen Verkehrs (jeweils +1 Prozentpunkte). Gegenüber dem Vorjahr 2017 sind keine Veränderungen des Modalsplits zu verzeichnen.

Abb. 2: **Reussquerungen**

Anzahl Personen pro Tag (DTV, in 500er-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 2013 bis 2018, Fussverkehr 2012 und 2016.



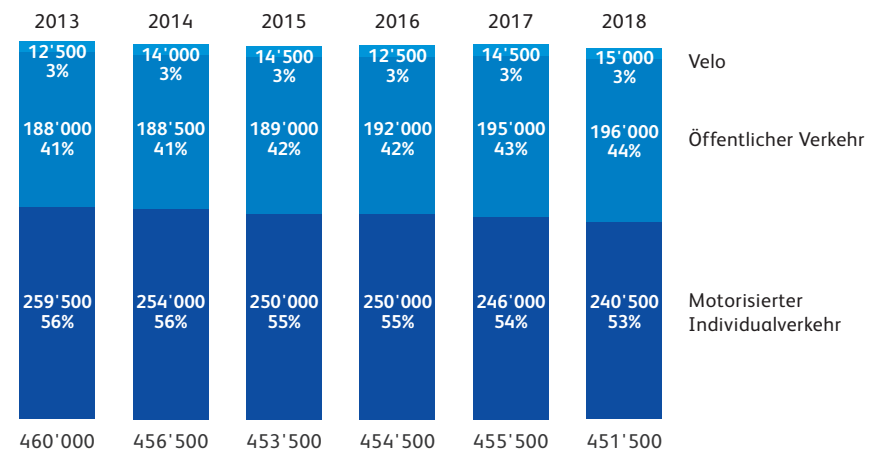
Quelle: Stadt Luzern, VVL, vif

## Innenstadtkordon

Am Innenstadtkordon betrug der durchschnittliche Tagesverkehr (ohne Fussverkehr) im Erhebungsjahr 2018 rund 451'500 Personen. Erfasst wird hierbei der Verkehr, der die Grenze des Innenstadtkordons überquert. In diesem Kordon wird kein Fussverkehr erfasst. Das Personenaufkommen im Jahr 2018 bewegt sich unter dem Vorjahresniveau. Seit 2013 ist insgesamt ein Rückgang um 8'500 Personen zu verzeichnen (Abb. 3). Der Modalsplit verschiebt sich seit 2013 leicht in Richtung des ÖVs (+3 Prozentpunkte). Dagegen hat seit 2013 der Anteil des MIV um insgesamt drei Prozentpunkte abgenommen.

Abb. 3: **Innenstadtkordon**

Anzahl Personen pro Tag (DTV, in 500er-Schritten gerundet) je Verkehrsmittel und daraus resultierender Modalsplit am Innenstadtkordon. Der ÖV beinhaltet auch den Schienenfernverkehr. Datenverfügbarkeit: MIV, ÖV und Veloverkehr 2013 bis 2018.



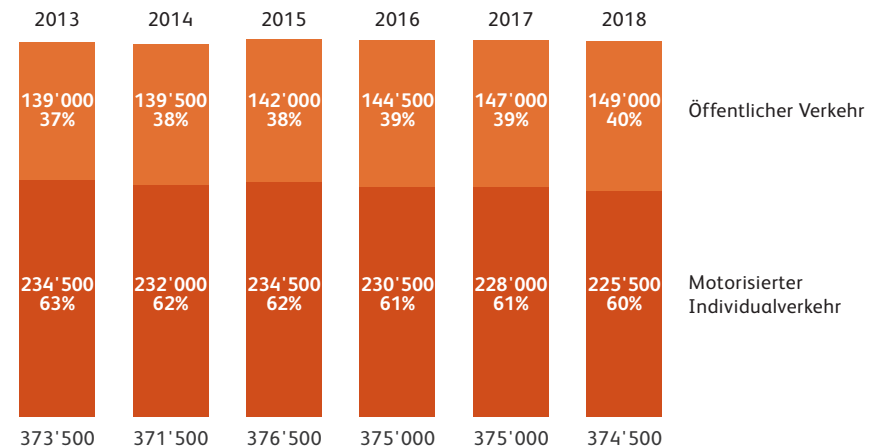
Quelle: Stadt Luzern, VVL, vif

## 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 2018 rund 374'500 Personen (Abb. 4). In diesem Kordon wird kein Fuss- und Veloverkehr erfasst. Das Personenaufkommen im Jahr 2018 bewegt sich auf dem Niveau des Vorjahres und ist geringfügig höher als im Jahr 2013 (Abb. 3). Der Modalsplit weist einen Anteil des MIV von 60 % aus. Der Anteil des MIV am Modalsplit nahm seit 2013 um 3 Prozentpunkte ab. Die restlichen 40 % entfallen auf den ÖV, der gegenüber 2013 um drei Prozentpunkte angewachsen ist. Für das Jahr 2018 ist eine Zunahme des ÖVs um 2'000 Personen und für den MIV eine Abnahme von 2'500 Personen gegenüber dem Vorjahr zu beobachten.

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: 2012 bis 2017.



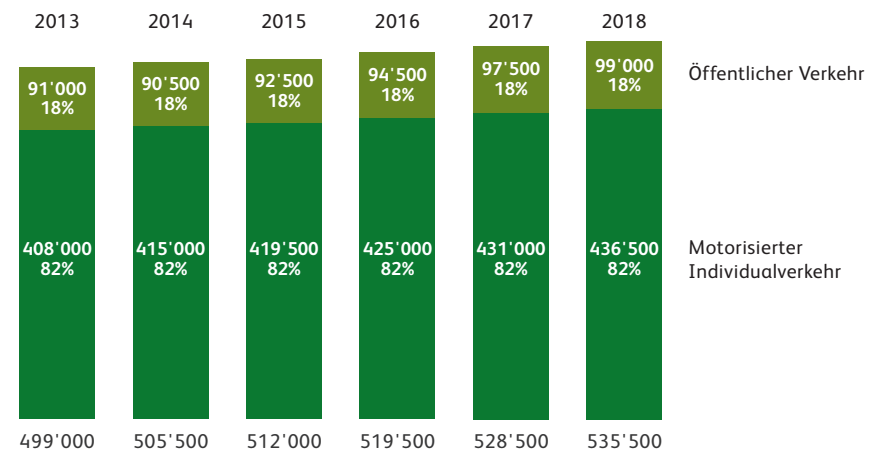
Quelle: Stadt Luzern, VVL, vif

## 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 2018 rund 535'500 Personen (Abb. 5). 82 % davon entfallen auf den MIV, die restlichen 18 % auf den ÖV. Der Modalsplit hat sich während den sechs Erhebungsjahren nicht verändert. Jedoch ist eine stetige Zunahme des Aufkommens im MIV und ÖV zu beobachten: der MIV hat seit 2013 um 28'500 Personen (+7 %) zugelegt, der ÖV ist um 8'000 Personen angewachsen (+9 %). Die Zunahme des MIV seit 2013 wurde mehrheitlich auf den Autobahnabschnitten der A14 in Rathausen (+10'500 Personen), der A2 bei Ennethorw (+4'000 Personen) und A2 bei Rothenburg (+9'000) verzeichnet.

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: 2013 bis 2018.

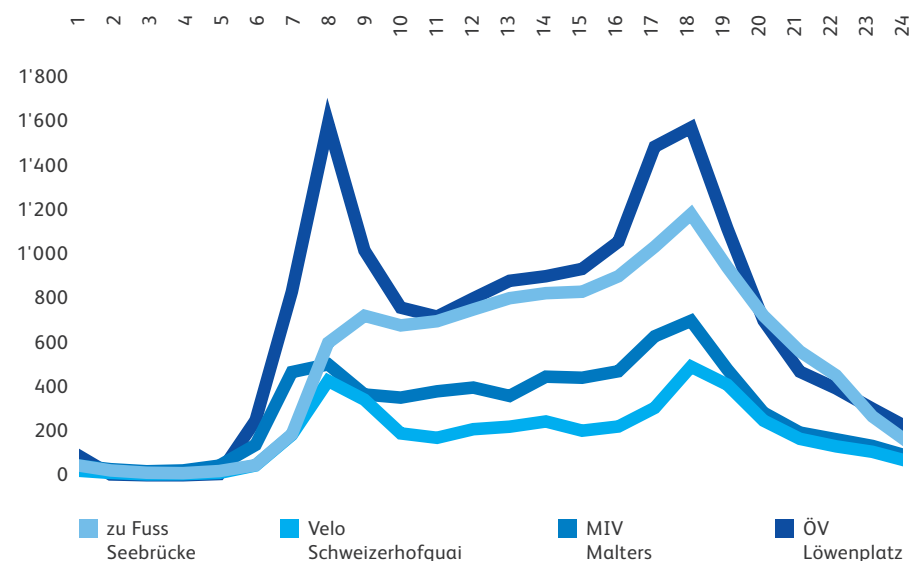


Quelle: ASTRA, VVL, vif

## Schwankungen des Verkehrs im Tagesverlauf

Die zu Beginn dargestellten Verkehrskennzahlen basieren alle auf dem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV). Jedoch ist das Verkehrsaufkommen geprägt von Schwankungen. Am stärksten kommen diese im Tagesverlauf für die Werktage zum Ausdruck. In Abbildung 6 werden Beispiele an unterschiedlichen Orten für vier Verkehrsträger dargestellt. Beim ÖV, MIV und Velo machen sich die Hauptverkehrszeiten am Morgen (6 – 9 Uhr) und am Abend (16 – 19 Uhr) bemerkbar. Die Nebenverkehrszeit (9 – 16 Uhr) ist nicht von einer Mittagsspitze geprägt. Vielmehr ist bei allen Verkehrsträgern ein Anstieg ab Nachmittag bis zur Abendspitze erkennbar. Der Fussverkehr setzt am Beispielort im Vergleich erst spät ein (7. Stunde) und wächst bis zur 18. Stunde an. Die Schwankungen im Tagesverlauf werden durch den Variationskoeffizienten vergleichbar<sup>1</sup> und können absteigend von Veloverkehr (0.76), ÖV (0.75), Fussverkehr (0.73) bis MIV (0.69) angeordnet werden. Am Beispielort des MIV ist erkennbar, dass das Personenaufkommen zwischen den Spitzen nicht so stark abnimmt.

**Abb. 6: Tagesganglinien im Vergleich**  
Anzahl Personen pro Tagesstunde (1 bis 24, DTV) je Verkehrsmittel. Ausgewählte Zählstellen: ÖV: Löwenplatz – Wesemlinrain (beide Richtungen, Linie 1, 19, 22, 23), MIV: Malters Blatten (Richtungen Luzern und Malters), Velo: Schweizerhofquai (Richtungen Bahnhof und Luzernerhof), Fussverkehr (Seebrücke, beide Richtungen).



Quelle: Stadt Luzern, VVL, vif

<sup>1</sup> Der Variationskoeffizient ist ein relatives Streuungsmass und somit unabhängig von der Art und Dimension des Wertebereichs.