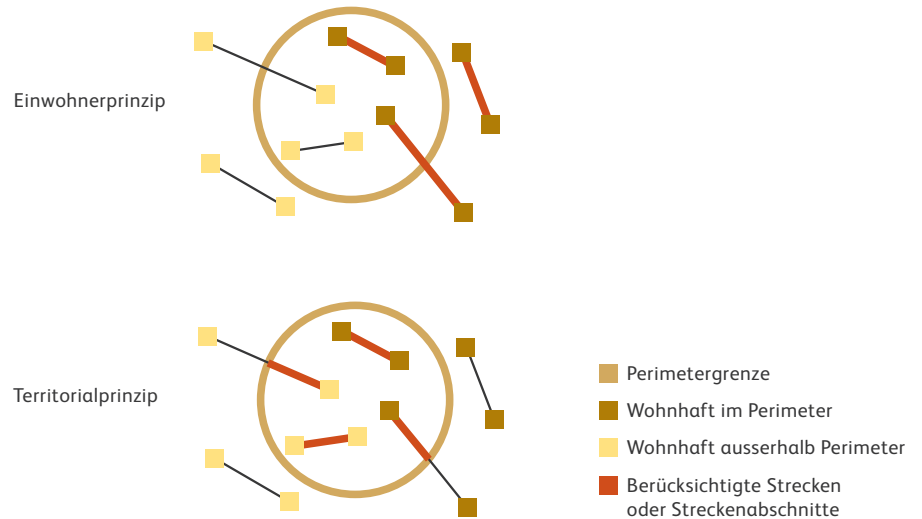


Abb. 36: Schematische Darstellung der Bezugsräume des Modal Split. Oben nach dem Einwohnerprinzip und unten nach dem Territorialprinzip.



4.2.4. Modal Split Stadt Luzern

Die Abbildung 37 illustriert die Modal Split Anteile in Prozent der Stadt Luzern für das Jahr 2015. Der grösste Anteil an der Tagesdistanz der Stadt Luzerner Bevölkerung wird mit dem MIV (45 %) zurückgelegt, 42 % mit dem ÖV und die übrigen 13 % fallen auf den Veloverkehr inklusive E-Bike, den Fussverkehr und sonstige Verkehrsmittel (Säule Nr. 4). Betrachtet man jedoch die Verkehrsleistung nach dem Territorialprinzip (Säule Nr. 5), zeigt sich, dass die auf Stadtgebiet zurückgelegten Distanzen mehrheitlich mit dem MIV zurückgelegt werden (47 %) und 32 % mit dem ÖV. Wird das effektive Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmittel aufteilung an der Innengrenze betrachtet (Säule 6), zeigt sich ein Modal Split von 55 % MIV, 42 % ÖV und 3 % Veloverkehr.

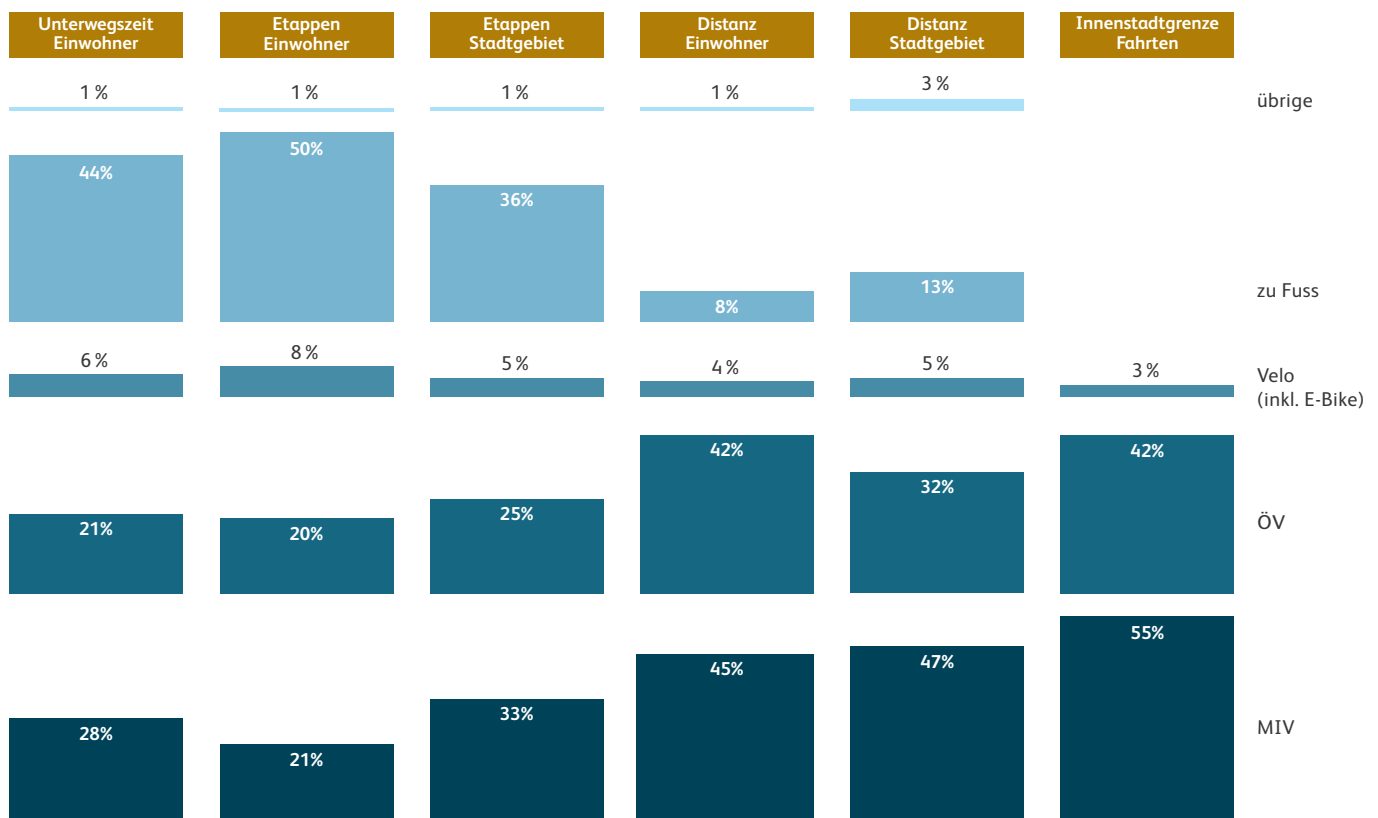


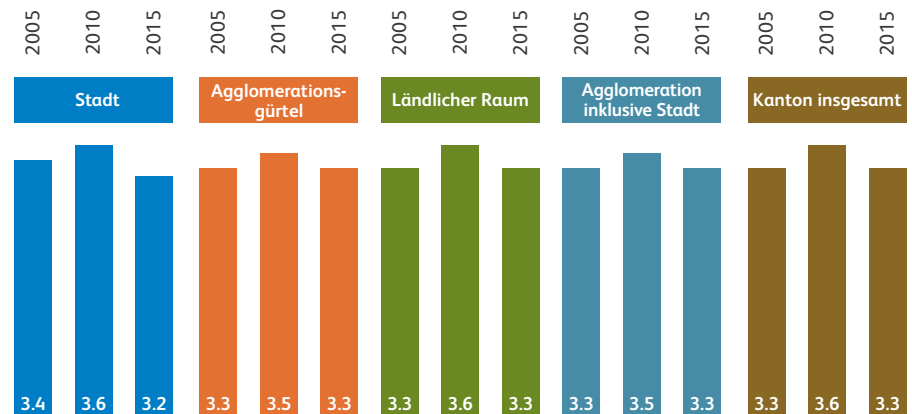
Abb. 37: Übersicht der Modal Split Anteile (%) der Stadt Luzern 2015. Säulen 1 bis 5 auf Basis Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 und Säule 6 auf Basis Verkehrszählungen.

4.3. Modal Split der Bevölkerung

4.3.1. Wege und Etappen

Die Anzahl der – unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel – pro Person und Tag zurückgelegten Wegen liegt über alle drei Zeitpunkte 2005, 2010 und 2015 in allen Teilräumen des Kantons relativ konstant bei rund 3.3 Wegen (Abbildung 38). Der schweizweite Durchschnitt betrug 2015 3.4 Wege pro Person pro Tag. Gegenüber den Erhebungen des Mikrozensus 2010 entspricht dies für das Jahr 2015 für den Gesamtkanton Luzern einer Abnahme von durchschnittlich 0.3 Wegen pro Person und Tag.

Abb. 38: Durchschnittliche Anzahl Wege pro Person und Tag in den Jahren 2005, 2010 und 2015 (LUSTAT²).

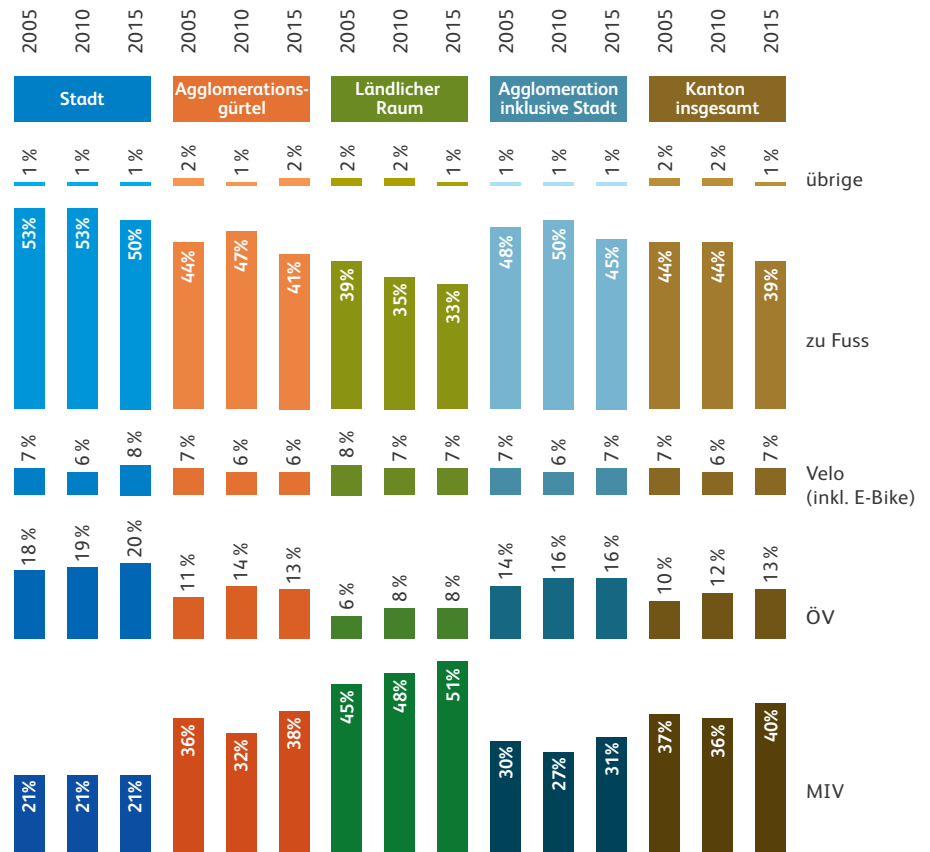


Bei der Betrachtung des Modal Splits der Etappen in der Abbildung 39 sollte berücksichtigt werden, dass der Fussverkehrs-Anteil bei dieser Berechnungsweise grundsätzlich hoch ausfällt, weil alle mit einem singulären Verkehrsmittel zurückgelegten Strecken über 25 Meter als Etappen zählen, was zum Beispiel bereits schon bei Wegen von oder zu einem Parkplatz oder beim Umsteigen vom Bus in die Bahn der Fall sein kann. Der Modal Split der Etappen für das Jahr 2015 zeigt, dass kantonsweit je vier von zehn Etappen zu Fuss und mit dem MIV zurückgelegt werden, 13 % mit dem ÖV, 7 % mit dem Velo oder E-Bike und der Rest mit übrigen Verkehrsmitteln (z.B. Taxi, Cars, Schiffe, aber auch fahrzeugähnliche Geräte wie Trottinette oder Skateboards). Im Mikrozensus 2015 wurden zum ersten Mal detaillierte Informationen zu den E-Bikes erfasst. Diese werden im vorliegenden Bericht jedoch nicht separat, sondern in der Kategorie Velo aufgeführt.

Im Stadt-Land-Vergleich zeigen sich deutliche Unterschiede beim Modal Split der Etappen. In der Stadt wird die Hälfte aller Etappen zu Fuss zurückgelegt und etwa gleich viele mit dem ÖV wie mit dem MIV (20 % respektive 21 %). Dagegen werden im ländlichen Teil des Kantons nur 33 % aller Etappen zu Fuss zurückgelegt und 8 % mit dem ÖV, dafür 51 % mit dem MIV. Der Velo-Anteil am Modal Split der Etappen ist dagegen in allen Teilräumen des Kantons mit 6 bis 8 % annähernd gleich.

Im Vergleich mit dem Jahr 2005 haben die Anteile der Weg-Etappen mit dem ÖV in allen Teilräumen zugenommen. Nach einer kleinen Abnahme im Jahr 2010 sind die MIV Anteile an den Etappen im Agglomerationsgürtel nun deutlich gestiegen.

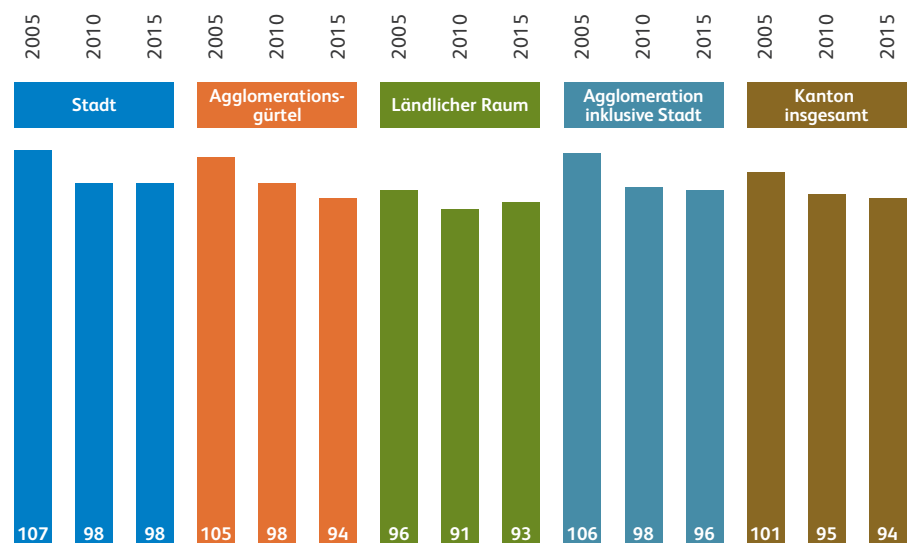
Abb. 39: Anteile der Verkehrsmittel (Modal Split) an Etappen der Bevölkerung in den Jahren 2005, 2010, 2015. Seit 2015 werden E-Bikes mitgezählt und in der Kategorie „Velo“ aufgeführt (LUSTAT²).



4.3.2. Tagesunterwegszeit

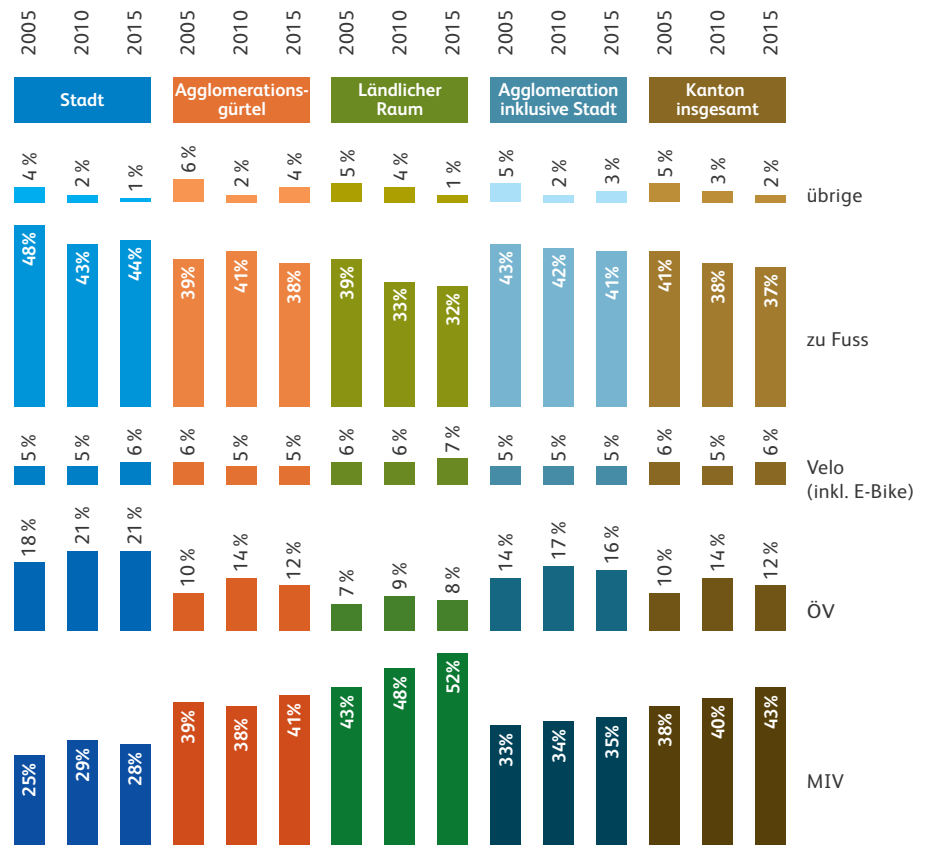
Obwohl die Bevölkerung der Agglomeration inklusive Stadt im Durchschnitt nicht mehr Wege pro Tag zurücklegt als diejenige des ländlichen Raums, ist sie im Mittel etwas länger unterwegs, nämlich 96 statt 93 Minuten (Abbildung 40). Im Vergleich zum Jahr 2005 haben die mittleren Tagesunterwegszeiten in allen Teilräumen für das Jahr 2015 abgenommen, jedoch stieg die mittlere Tagesunterwegszeit im ländlichen Raum seit 2010 wieder leicht an.

Abb. 40: Durchschnittliche Tagesunterwegszeit (in Minuten, inkl. Warte- und Umsteigezeiten) pro Person und Tag in den Jahren 2005, 2010 und 2015 (LUSTAT²).



Über den gesamten Kanton Luzern gesehen, wurde im Jahr 2015 43 % der Tagesunterwegszeit mit dem MIV verbracht und rund 37 % dieser Zeit war die kantonale Bevölkerung zu Fuss unterwegs (Abbildung 41). 12 % der Tagesunterwegszeit entfallen auf den öffentlichen Verkehr (ÖV), 6 % auf das Velo inklusive E-Bikes und 2 % auf übrige Verkehrsmittel. Zwischen den Jahren 2010 und 2015 sind die Anteile der Verkehrsmittel an den Tagesunterwegszeiten in der Stadt Luzern und der Agglomeration inklusive Stadt in etwa gleich geblieben. Hingegen stieg der Anteil im MIV im Agglomerationsgürtel und im ländlichen Raum im selben Zeitraum sichtbar an. Der Vergleich der drei Zeitpunkte 2005, 2010 und 2015 zeigt eine Tendenz hin zu einer Zunahme des Anteils des MIVs an den Tagesunterwegszeiten.

Abb. 41: Anteile der Verkehrsmittel (Modal Split) an den Tagesunterwegszeiten in den Jahren 2005, 2010, 2015 (LUSTAT²).



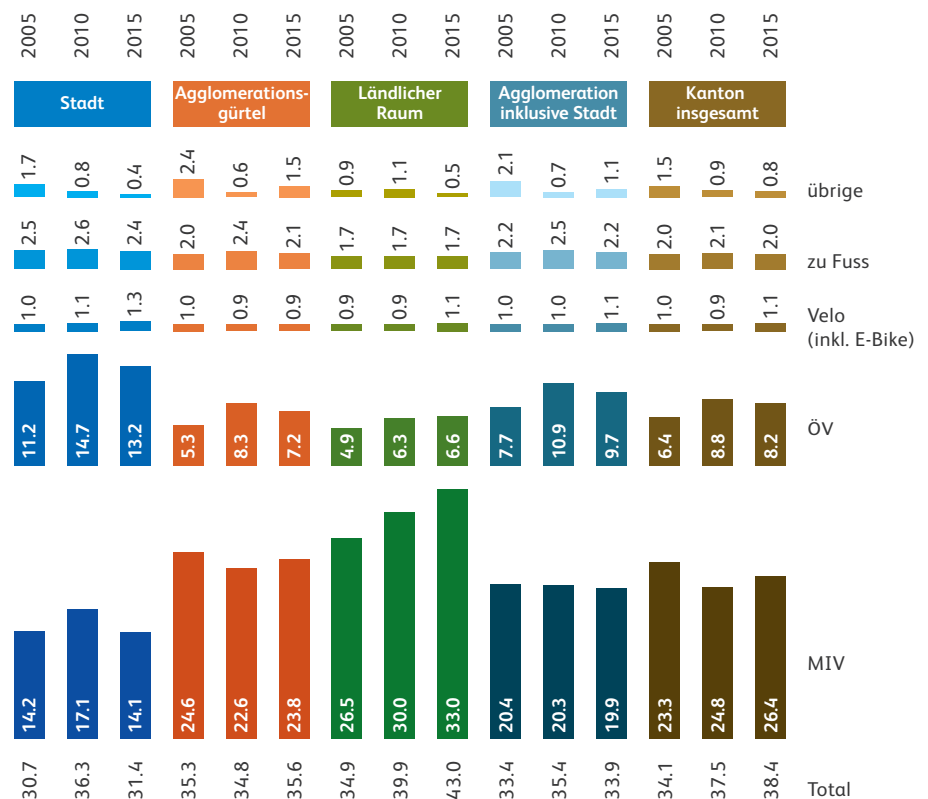
4.3.3. Tagesdistanzen

Im Gegensatz zu den Etappen und Wegzeiten zeigt sich bei den Tagesdistanzen eine deutliche Dominanz des MIV über alle Zeitpunkte (Abbildung 42). Von den 38.4 Kilometern im Jahr 2015, die die Bevölkerung des Kantons Luzern pro Person und Tag im Durchschnitt zurücklegt, entfallen 26.4 km auf den MIV. Daneben legen die Bewohner/-innen des Kantons täglich im Durchschnitt 8.2 km mit dem ÖV, 2 km zu Fuss und je circa 1 km mit dem Velo und mit übrigen Verkehrsmitteln zurück.

Insgesamt legte im Jahr 2015 die städtische Bevölkerung im Mittel circa 31 km und diejenige des Agglomerationsgürtels etwa 36 km pro Tag zurück, während im ländlichen Raum mit 43 km eine deutlich längere Strecke pro Tag absolviert wurde. Der Vergleich der Tagesdistanzen pro Verkehrsmittel in den verschiedenen Teilen des Kantons zeigt, dass die mit dem Velo, zu Fuss und mit übrigen Verkehrsmitteln zurückgelegte durchschnittliche Tagesdistanz in allen Bezugsräumen des Kantons nahezu gleich ist und sich absolut über die drei Zeitpunkte gering verändert haben. Bei den anderen zwei Verkehrsmitteln gibt es dagegen deutlichere Unterschiede. Die durchschnittliche Tagesdistanz mit dem ÖV der Stadtbevölkerung ist mit über 13 km weitaus am höchsten. Die Bewohner/-innen im Agglomerationsgürtel legen rund 7 km und die Bevölkerung im ländlichen Raum 6.6 km mit dem ÖV zurück. Umgekehrt fährt jede/r Bewohner/in des ländlichen Raums im Mittel 33 km pro Tag mit dem MIV, im Agglomerationsgürtel sind es 24 km und in der Stadt nur noch 14 km pro Person und Tag. Die Bewohner/-innen der Agglomeration inkl. Stadt legen im Durchschnitt knapp 500 Meter mehr pro Tag zu Fuss zurück als die Bevölkerung des ländlichen Raums.

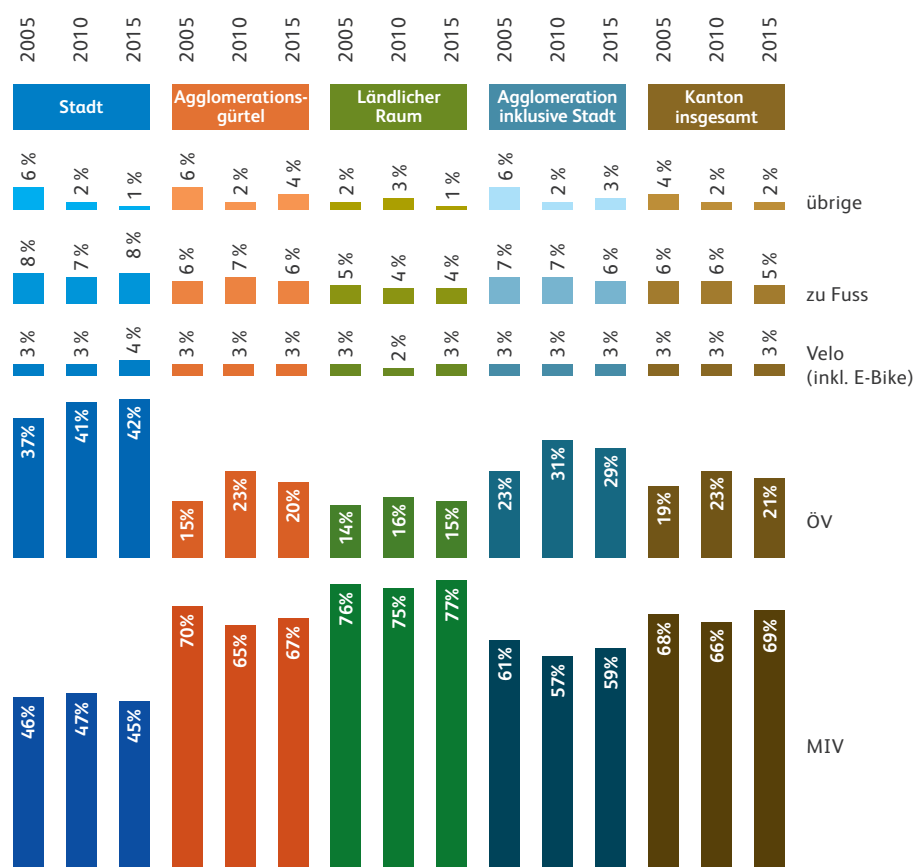
Bezogen auf die Teilräume kam es bei Bewohnern/-innen der Stadt zwischen 2010 und 2015 zu einer Abnahme der MIV Tagesdistanz um 3 km. In den beiden anderen Teilräumen sowie im Kanton insgesamt haben sich die MIV Tagesdistanzen vergrössert. Zwischen 2005 und 2015 nahm die durchschnittliche Tagesdistanz pro Person und Tag insgesamt im ländlichen Raum mit über 8 km gravierend zu. Die Zunahme der mittleren Distanz im Kanton Luzern zwischen 2005 und 2015 geht hauptsächlich auf die Zunahme im ländlichen Raum zurück. Im Agglomerationsgürtel blieb die durchschnittliche Tagesdistanz pro Person und Tag über die drei Zeitpunkte weitgehend konstant.

Abb. 42: Durchschnittliche Tagesdistanz (in km) pro Person und Tag in den Jahren 2005, 2010, 2015 (LUSTAT²).



Im prozentualen Modal Split der Tagesdistanzen, der in der Abbildung 43 visualisiert ist, wird die Dominanz des MIV sowie der Stadt-Land-Unterschied offensichtlich. Kantonsweit und im Agglomerationsgürtel legte die Bevölkerung in den Jahren 2005, 2010 und 2015 rund zwei Drittel aller Distanzen mit dem MIV zurück. Die Stadtbevölkerung bewältigt dagegen nur rund 45 % der täglich zurückgelegten Distanzen mit dem MIV. Im Gegensatz dazu stehen die Einwohner/-innen des ländlichen Raumes, die 77 % der gesamten Tagesdistanz mit dem MIV abfahren. Die markante Veränderung des Modal Splits im Agglomerationsgürtel im Zeitraum zwischen 2005 und 2010, in der eine massive Zunahme des ÖVs und ein wesentlicher Rückgang des MIVs stattfand, konnte zwischen 2010 und 2015 nicht bestätigt werden und der ÖV Anteil verringerte sich wieder um 3 Prozentpunkte und der MIV Anteil stieg um 2 Prozentpunkte.

Abb. 43: Anteile der Verkehrsmittel (Modal Split) an den Tagesdistanzen in den Jahren 2005, 2010, 2015 (LUSTAT²).



4.4. Modal Split nach dem Territorialprinzip

Mit Hilfe des Etappen routings im Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 und 2015 sind ge-
bietsbezogene Analysen nach dem so genannten „Territorialprinzip“ möglich. Im Gegensatz
zu Analysen zur Bevölkerung von Luzern (vgl. vorherige Kapitel) im Rahmen des „Einwohner-
prinzips“ können so Aussagen zum Verkehr für das Gebiet ermittelt werden, die die gesamte
schweizerische Wohnbevölkerung und deren alltägliche Verkehrsnachfrage in Luzern berück-
sichtigt. In den Berechnungen ist der Verkehr aus dem Ausland sowie Tagesreisen und Reisen
mit Übernachtungen (nicht-alltäglicher Verkehr) der schweizerischen Bevölkerung nicht be-
rücksichtigt.

Der Modal Split an Etappen nach dem Territorialprinzip zeigt für das Jahr 2015, dass im
Kanton Luzern 44 % der Etappen mit dem MIV zurückgelegt werden. Im Gegensatz zu den
Betrachtungen der Bevölkerung aus den jeweiligen Gebieten (Einwohnerprinzip, Kapitel 4.3)
ist der MIV-Anteil in der Stadt (33 % zu 21 %) im Agglomerationsgürtel (52 % zu 38 %) und
im ländlichen Raum (62 % zu 51 %) unterschiedlich bei einer territorialen Betrachtung.
Zunahmen sind dem Aussenverkehr zuzuschreiben. Schweizweit und im Kanton Luzern hat
der ÖV einen Anteil an den Etappen von etwa 15 %. Dem ländlichen Raum Luzerns sind 18
% aller Etappen im Perimeter dem ÖV zuzuordnen. In der Stadt sind es 25 %. Dieser Anteil ist
um 5 Prozentpunkte höher als bei der Betrachtung der Verkehrsmittelanteile an den Etappen
der städtischen Wohnbevölkerung (vgl. Kapitel 4.3.2.), was ebenfalls die Bedeutung des ÖVs
für den Verkehr in die Stadt Luzern zeigt.

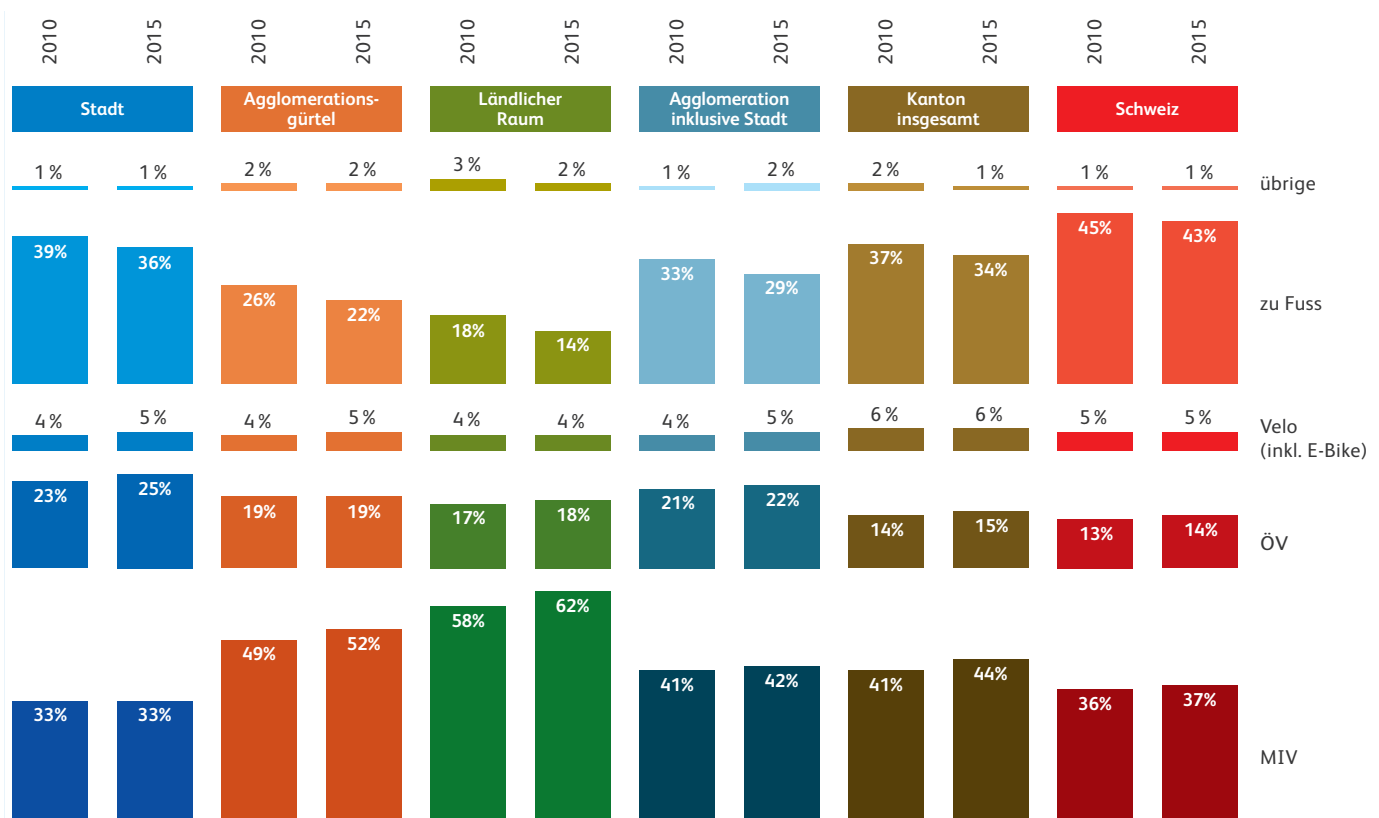


Abb. 44: Anteile der Verkehrsmittel (Modal Split) an den Etappen in den Teilräumen für die Jahre 2010 und 2015. Seit 2015 werden E-Bikes mitgezählt und in der Kategorie Velo aufgeführt (MZMV 2010 & 2015, Berechnung Hochschule Luzern).

Wird der Modal Split für die Personenkilometer betrachtet (Abbildung 45), zeigt sich die Dominanz des MIV im ländlichen Raum. Rund 7 von 10 im ländlichen Raum gefahrene Personenkilometern werden hier mit dem MIV zurückgelegt. In der Stadt werden 47 % der zurückgelegten Personenkilometer mit dem MIV gemacht und zudem werden 13 % der Verkehrsleistung zu Fuss zurückgelegt. 32 % der auf städtischem Gebiet zurückgelegten Distanz sind dem ÖV zuzuordnen.

Zwischen den Jahren 2010 und 2015 hat sich grundsätzlich die Struktur der Ergebnisse nach dem Territorialprinzip nicht stark verändert. Bezogen auf die Verkehrsleistung hat der ÖV in der Agglomeration seit 2010 leicht zugenommen, dagegen in der Stadt leicht abgenommen.

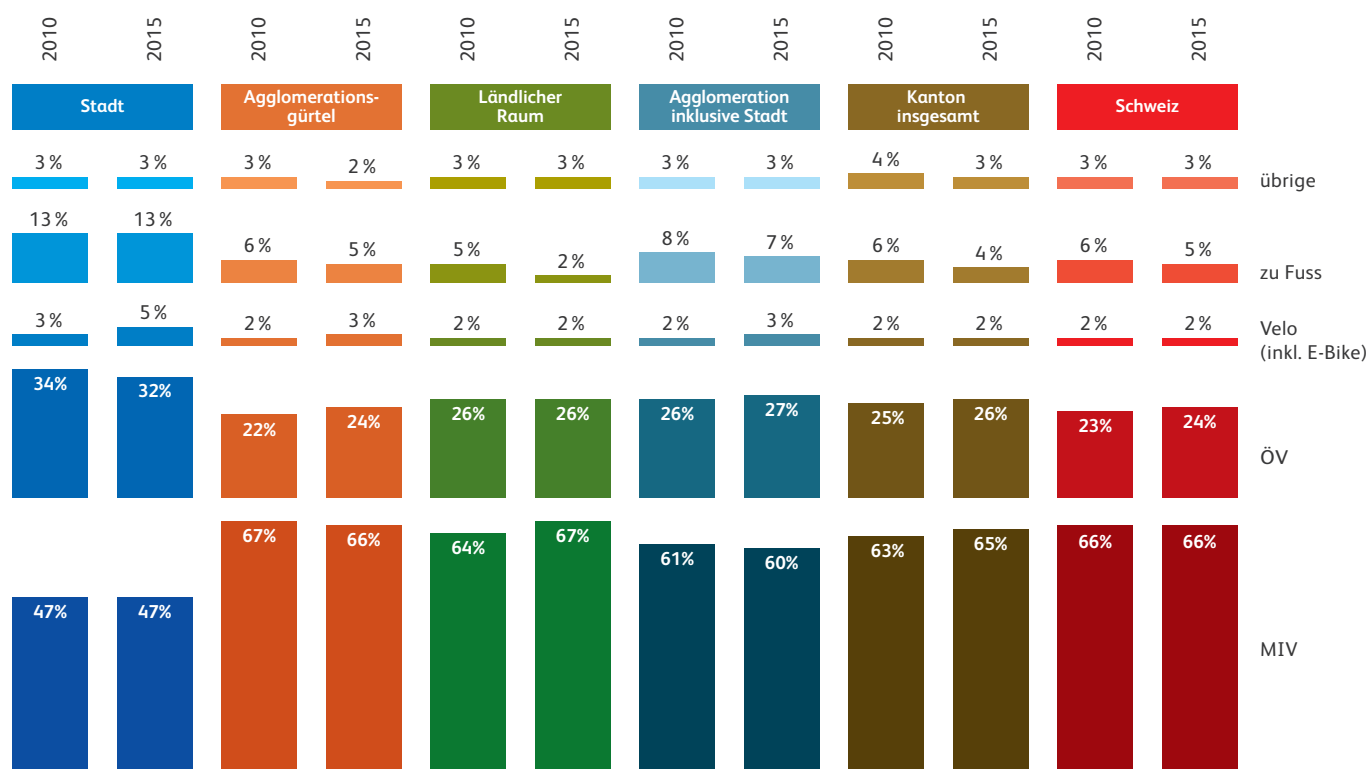


Abb. 45: Kennziffern zum Modal Split (Personenkilometer) nach Teilräumen in den Jahren 2010 und 2015 (MZMV 2010 & 2015, Berechnungen Hochschule Luzern).

4.5. Vergleich der beiden Prinzipien

Der Vergleich des einwohnerbasierten Modal Splits an den Etappen der Bevölkerung mit dem Modal Split an den Etappen in den Teilräumen (Territorialprinzip) zeigt, dass der MIV-Anteil bei einer territorialen Betrachtung in sämtlichen Teilräumen höher ist als bei einer Betrachtung der Bevölkerung. Dieser Unterschied ist dem Aussenverkehr zuzuschreiben. Ausserdem fällt bei einer territorialen Betrachtung des Modal Splits der ÖV Anteil von 25 % in der Stadt auf, der um 5 Prozentpunkte höher ist als bei der Betrachtung nach dem Einwohnerprinzip. Dies verdeutlicht die Bedeutung des ÖVs für den Verkehr in der Stadt Luzern.

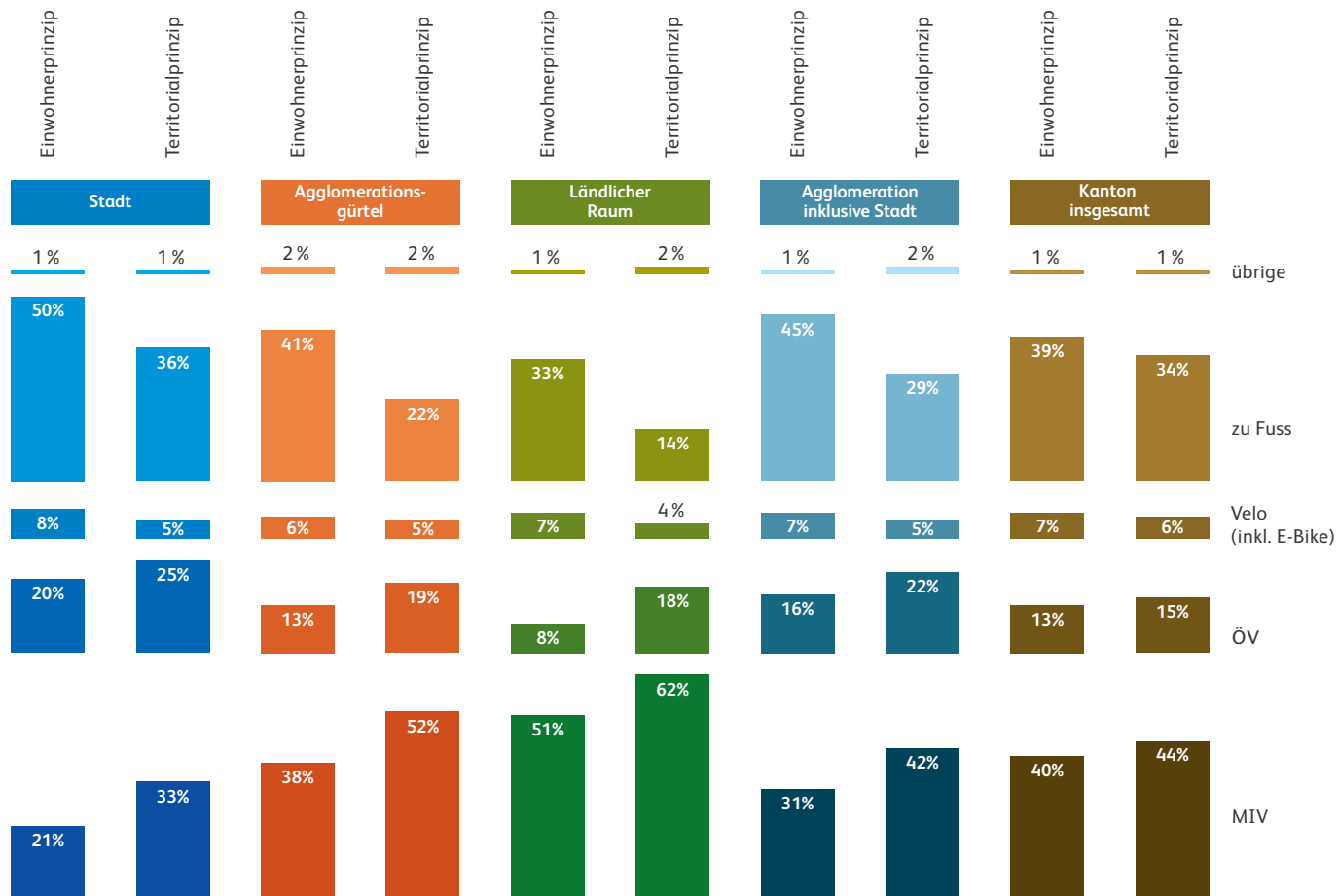


Abb. 46: Vergleich des einwohnerbasierten Modal Split mit dem Modal Split nach Territorialprinzip für das Jahr 2015 und für Etappen (LUSTAT², Berechnung Hochschule Luzern).

4.6. Unfälle

Im Jahr 2016 wurden im Kanton Luzern insgesamt 2'097 Strassenverkehrsunfälle (ohne Parkierunfälle) registriert, davon waren 1'242 Unfälle mit nur Sachschaden und 855 Unfälle mit Personenschaden. Rund 43 % aller Unfälle geschahen im ländlichen Raum, 25 % im städtischen Raum und 32 % im Agglomerationsgürtel. Die Unfallquote pro 1'000 Einwohner/-innen und Jahr betrug 2015 über den ganzen Kanton gesehen 5.9 (Abbildung 47). Für den ländlichen Raum und den Agglomerationsgürtel lag diese Quote mit 5.5 respektive 5.4 unter derjenigen des Gesamtkantons. Die Stadt weist mit 7.4 Unfällen pro 1'000 Einwohner/-innen die höchste Unfallquote aus. Dies dürfte durch die höhere Verkehrsdichte begründet sein. Die Unfallquote für 2016 liegt aufgrund der erst provisorisch vorhandenen Bevölkerungszahl für das Jahr 2016 noch nicht vor.

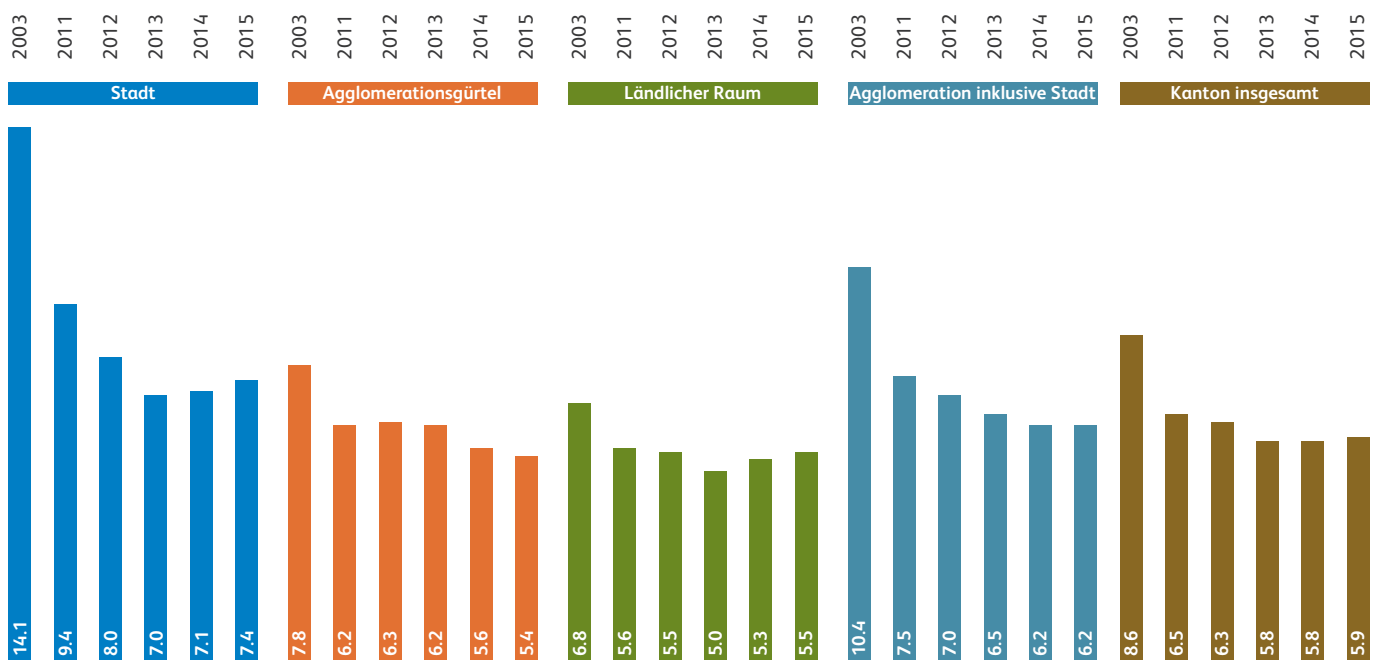


Abb. 47: Die Unfallquote beschreibt die Anzahl Unfälle pro 1'000 Einwohner/-innen (ständige Wohnbevölkerung) für die Jahre 2002, 2011 bis 2015. Für das Jahr 2016 liegen erst provisorische Bevölkerungsdaten vor.

In einem Vergleich der Unfallquote von 2011 mit dem Jahr 2015 zeigt sich eine Reduktion in allen Teilräume. In diesem Zeitraum sank die Kennzahl im gesamten Kanton um 0.6 von 6.5 auf 5.9 und seit 2003 sogar um 2.7 Unfälle pro 1'000 Einwohner/-innen⁴. Absolut betrachtet sind sowohl die Unfälle mit nur Sachschaden, als auch denjenigen mit Personenschaden seit 2003 in allen Räumen des Kantons Luzern rückläufig. Mit einer Reduktion von knapp 50 % haben die Unfallzahlen am deutlichsten in der Stadt abgenommen. Die Zahlen zu den fehlenden Zeitpunkten zwischen 2012 bis 2014 sind im Anhang zu finden.

⁴ Aufgrund angepasster Erhebungsmethoden ist der Wert von 2003 nicht 1:1 vergleichbar mit den Werten ab 2011. Die Unfalldaten 2011 - 2016 basieren auf einer einheitlichen Erhebungsmethode und sind vergleichbar.

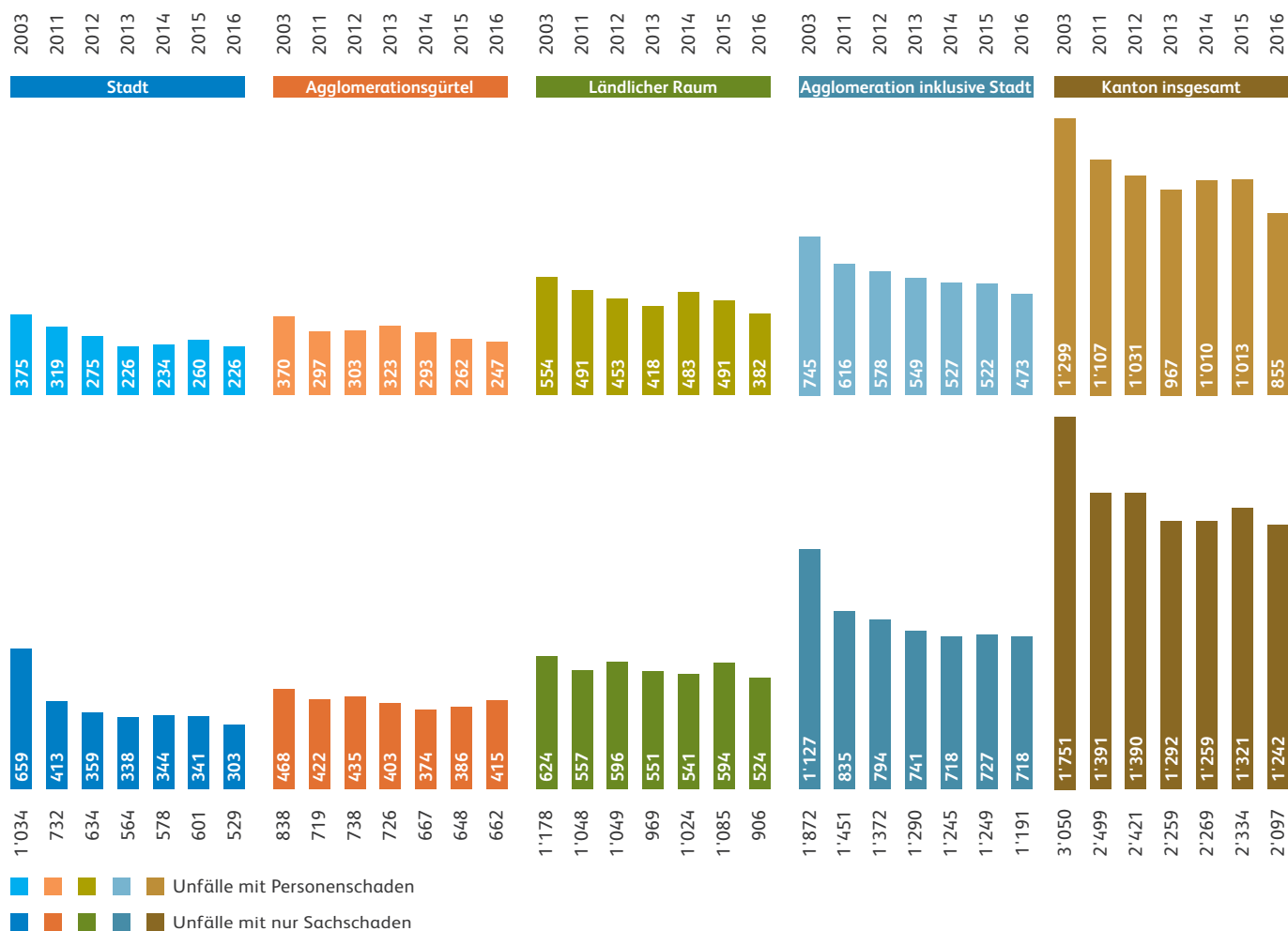


Abb. 48: Anzahl Unfälle mit nur Sachschaden und Anzahl Unfälle mit Personenschaden für die Jahre 2003, 2011, 2015 und 2016. Die fehlenden Zeitpunkte befinden sich im Anhang. (TBA Stadt Luzern¹⁵).

Tabelle 11 und Tabelle 12 zeigen die Entwicklung der Unfälle bezogen auf die einzelnen Verkehrsmittel sowie aufgeteilt auf Strassen mit und ohne Verkehrsberuhigung auf. Dabei werden die unfallbeteiligten Objekte⁵ betrachtet. Da die absoluten Zahlen in dieser Aufteilung teilweise sehr tief sind, gibt es grosse Schwankungen zwischen den einzelnen Betrachtungsjahren. Zudem sind aufgrund einer unterschiedlichen Datenerhebung erst die Zahlen ab 2011 vergleichbar. Daher ist Vorsicht bei der Interpretation der Unfallzahlen geboten. Dennoch sind einige Tendenzen klar ersichtlich. Insgesamt ist die Beteiligung von Zufussgehenden und Velofahrenden an Unfällen relativ stabil und nur leicht rückläufig. Dagegen sind die Zahlen sowohl für die Motorräder als auch für den restlichen motorisierten Individualverkehr klar rückläufig. Auch für ÖV-Fahrzeuge ist eine Tendenz zu weniger Unfallbeteiligungen zu erkennen. Aufgrund der geringen Zahlen ist hier eine Interpretation jedoch besonders schwierig.

In der Aufteilung der Unfallbeteiligten auf Strassen mit und ohne Verkehrsberuhigung ist eine Interpretation der Zeitreihen nicht möglich, da über die Jahre immer mehr Strassenabschnitte im Siedlungsgebiet von einem Verkehrsregime mit Tempo-50 zu Tempo-30-Zonen umgewandelt worden sind. Bezogen auf die Entwicklung in der Stadt Luzern ist jedoch im Verhältnis zur Streckenlänge der Strassen mit und ohne Verkehrsberuhigung (vgl. Abbildung 49) klar ersichtlich, dass die Unfallzahlen auf den mit T-50 oder höher signalisierten Strassen wesentlich höher ausfallen als auf den Strassen mit Verkehrsberuhigung und einem Geschwindigkeitsregime von T-30 oder tiefer. In der Regel ist zudem die Unfallschwere, also die Schadenshöhe und die Schwere der Verletzungen, auf verkehrsberuhigten Strassen deutlich geringer.

	Teilräume									Gesamträume					
	Stadt			Agglomerationsgürtel			Ländlicher Raum			Agglomeration inklusive Stadt			Kanton insgesamt		
	2003	2011	2016	2003	2011	2016	2003	2011	2016	2003	2011	2016	2003	2011	2016
Zufussgehende	43	40	39	38	39	31	39	54	30	81	79	70	120	133	100
Velofahrende	78	83	69	58	53	53	89	87	72	136	136	122	225	223	194
MIV ohne Motorräder	1'055	563	333	854	598	460	1'286	1'057	844	1'909	1'161	793	3'195	2'218	1'637
Anzahl Motorräder	97	62	35	98	59	34	208	143	87	195	121	69	403	264	156
ÖV Fahrzeuge	36	18	16	7	11	3	3	3	3	43	29	19	46	32	22
Unfallbeteiligte insgesamt	1'309	766	492	1'055	760	581	1'625	1'344	1'036	2'364	1'526	1'073	3'989	2'870	2'109

Tab 11: Anzahl unfallbeteiligte Objekte auf Kantons- und Gemeindestrassen nach verschiedenen Kategorien in den Jahren 2003, 2011, 2016 (TBA Stadt Luzern¹⁵).

⁵ Als «unfallbeteiligte Objekte» werden die an einem Unfall beteiligten Fahrzeuge resp. Zufussgehende bezeichnet. Diese Zahl kann sich also von den beteiligten Personen unterscheiden. Ein Beispiel: Bei einem Unfall zwischen einem Bus mit 20 Insassen und einem Auto mit 3 Insassen handelt es sich um zwei unfallbeteiligte Objekte (nämlich den Bus und das Auto); unabhängig von der Anzahl betroffener Personen.

	Teilräume									Gesamträume					
	Stadt			Agglomerationsgürtel			Ländlicher Raum			Agglomeration inklusive Stadt			Kanton insgesamt		
	2003	2011	2016	2003	2011	2016	2003	2011	2016	2003	2011	2016	2003	2011	2016
Zufussgehende	9	15	9	2	4	2	3	7	4	11	19	11	14	26	15
Velofahrende	16	24	26	1	13	19	2	3	15	17	37	45	19	40	60
MIV (ohne Motorräder)	107	68	54	11	27	44	18	36	30	118	95	98	136	131	128
Anzahl Motorräder	15	8	3	0	4	3	2	6	3	15	12	6	17	18	9
ÖV Fahrzeuge	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1
Unfallbeteiligte insg.	148	116	92	14	48	69	25	52	52	162	164	161	187	216	213

Tab 12: Anzahl Unfallbeteiligte auf verkehrsberuhigten Stassen (Maximalgeschwindigkeit 30 km/h) nach verschiedenen Kategorien in den Jahren 2003, 2011, 2016 (TBA Stadt Luzern¹⁵).

4.7. Fazit Mobilität der Bevölkerung

Die Bevölkerung der Agglomeration und Stadt Luzern ist gut bis sehr gut durch den ÖV erschlossen, was sich im relativ hohen ÖV-Abonnementbesitz widerspiegelt. Im ländlichen Raum wiederum ist die Verfügbarkeit von Fahrzeugen (Auto, Velo und E-Bikes) deutlich höher als in der Stadt. Während der Anteil der Bevölkerung mit einem ÖV-Abo zwischen 2010 und 2015 annähernd konstant blieb, nahm der Motorfahrzeugbestand stärker zu als die ständige Wohnbevölkerung im Kanton. Der Motorisierungsgrad und der Anteil der Haushalte ohne Velo ist in allen drei Teilräumen gestiegen. Der hohe Anteil autofreier Haushalte in der Stadt kommt mit einem Anteil von 6 % privaten Carsharing Mitgliedschaften einher. Das heisst, dass rund jede zwanzigste Person über dieses Angebot automobil ist.

Die Betrachtung des Modal Split nach dem Territorialprinzip für 2015 zeigt den hohen MIV-Anteil an den zurückgelegten Personenkilometer im ländlichen Raum (67 %) und den hohen ÖV-Anteil an den Personenkilometer (32 %) in der Stadt. Die Personenkilometer, die auf dem Stadtgebiet mit dem MIV absolviert werden, machen 47 % der territorialen Verkehrsleistung der Stadt aus. Im Durchschnitt legen die Bewohner/-innen aller Bezugsräume etwa gleich viele Wege pro Tag zurück. Stadtbewohner/-innen legten 2015 kürzere Distanzen zurück als noch 2010 und die Distanz der Bewohner/-innen des ländlichen Raumes nimmt seit 2005 ungebrochen zu. Auffallend über die drei Zeitpunkte sind die Schwankungen des ÖV-Anteils an der Tagesdistanz im Agglomerationsgürtel. Die verschiedenen Modal Splits (Anteil der Verkehrsmittel an Etappen, Wegzeiten, Tagesdistanzen) lassen erkennen, dass der Agglomerationsgürtel diesbezüglich trotz Stadtnähe eher wie der ländliche Raum funktioniert.

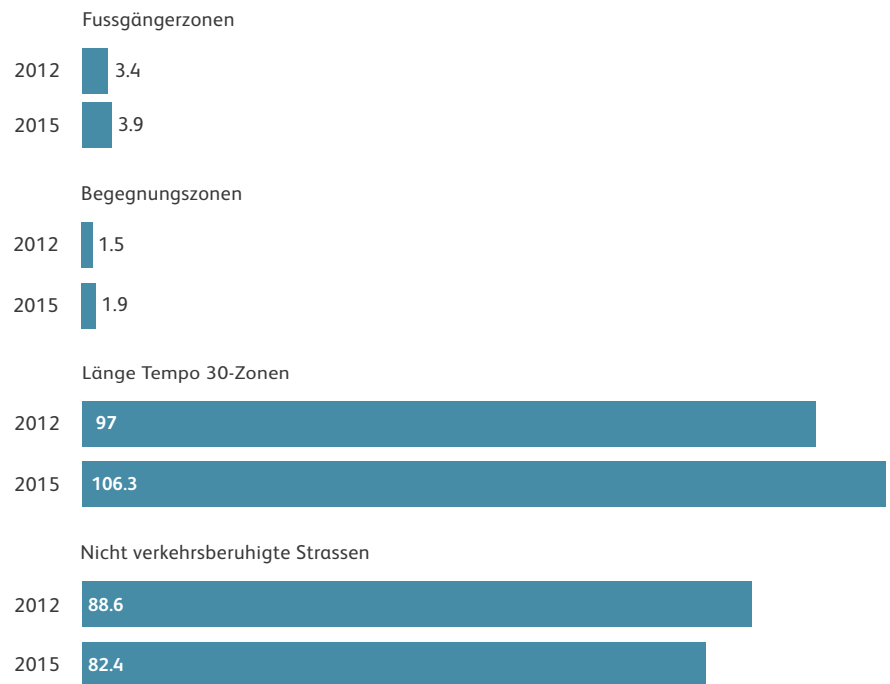
Wie in der gesamten Schweiz sind die Unfallzahlen im Kanton Luzern zwischen den Jahren 2003 und 2016 insgesamt rückläufig. In einem Vergleich mit dem Jahr 2003 zeigt sich für alle Teilräume eine deutliche Abnahme sowohl bei den Unfällen mit Sachschaden, als auch bei denjenigen mit Personenschaden. Am deutlichsten haben die Unfallzahlen in der Stadt Luzern abgenommen.

5. Mobilitätsangebote

5.1. Angebot Fussverkehr: verkehrsberuhigte Strassen

Um den Fussverkehr attraktiver zu gestalten sind unter anderem verkehrsberuhigte Bereiche vorteilhaft, da dort die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum hoch ist und im Vergleich zu Tempo-50-Strassen der MIV nicht so dominant ist. Für das Verkehrsmonitoring liegen Angaben zu den Anteilen verkehrsberuhigter Strassen nur für die Stadt Luzern vor. Im Jahr 2015 waren beinahe 60 % der knapp 195 Strassenkilometer in der Stadt verkehrsberuhigt. Bei der überwiegenden Mehrheit davon handelt es sich um Strassen in Tempo-30-Zonen (106 km). Die Begegnungs- und Fussgängerzonen machten im Jahr 2015 lediglich 3 % der Strassennetzlänge in der Stadt aus und wurden seit 2012 vergrössert. Zwischen 2012 und 2015 stieg der Anteil verkehrsberuhigter Strassen am gesamten Strassennetz (ohne Autobahn und Güterstrassen).

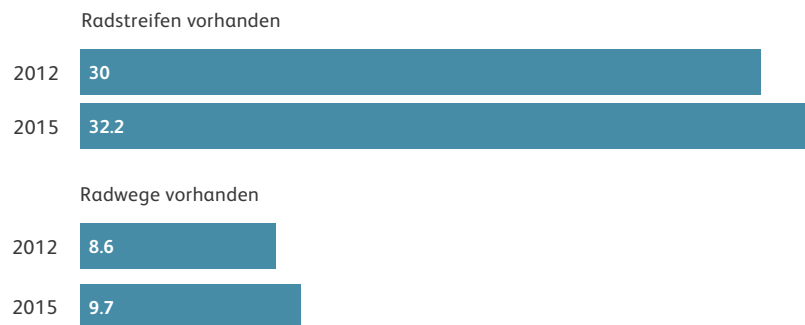
Abb. 49: Anteile verkehrsberuhigter Strassen an allen Strassen in Kilometer (ohne Autobahn und Güterstrassen) in der Stadt Luzern für die Jahre 2012 und 2015. Die Angaben sind mit einer gewissen Ungenauigkeit behaftet und ohne Autobahnen und Güterstrassen (TBA & GIS Stadt Luzern¹⁶).



5.2. Angebot Veloverkehr

Im letzten Monitoringbericht 2013 wurden erstmals Zahlen zum Angebot des Veloverkehrs in der Stadt Luzern aufgeführt. Im Jahr 2015 befanden sich auf dem Stadtgebiet 9.7 Kilometer Radwege und 32 Kilometer Radstreifen. Dies ergibt insgesamt ein 41.9 Kilometer langes Velowegnetz. Der Veloverkehr profitiert zudem sehr stark von den verkehrsberuhigten Tempo-30-Zonen und Tempo-20-Zonen, auf denen es nur kleine Überschneidungen mit dem ausgewiesenen Velowegnetz gibt. Insgesamt bleibt jedoch ein relativ grosser Anteil von nicht verkehrsberuhigten Strassen ohne Radverkehrsinfrastruktur. Das Velowegnetz konnte in den letzten drei Jahren um rund 3.3 Kilometer verlängert werden. Die jeweiligen Anteile blieben in etwa gleich und die Radwege machten 2015 rund 23 % des gesamten Velonetzes und 5 % des gesamten Strassennetzes aus (ohne Autobahn und Güterstrassen).

Abb. 50: Länge der Radstreifen und Radwege in der Stadt Luzern im Jahr 2012 und 2015 in Kilometer (TBA¹⁵).

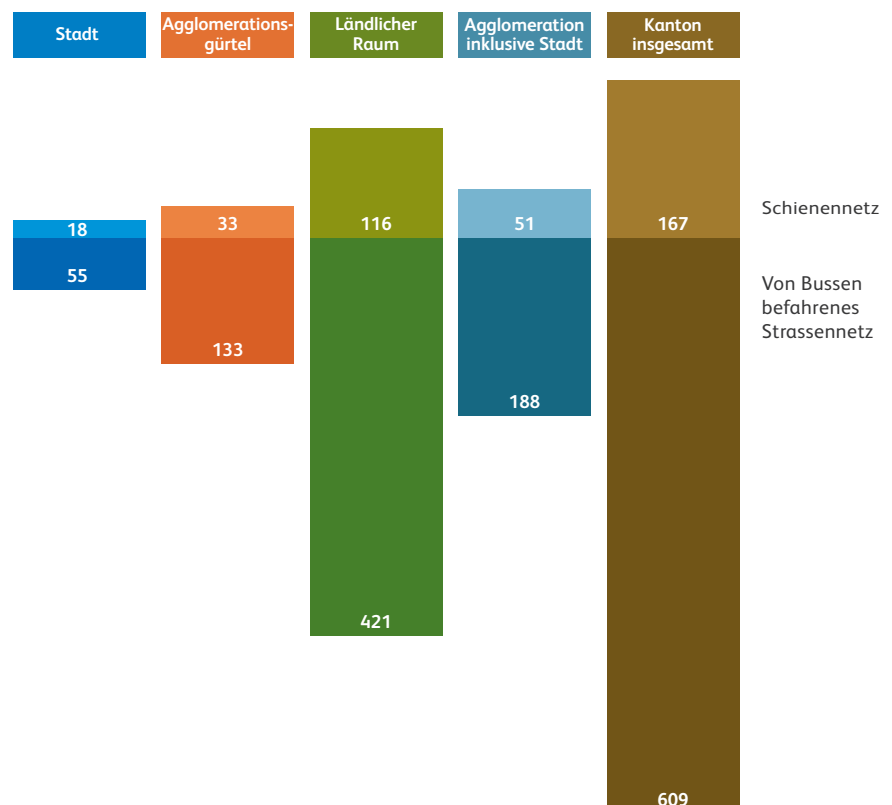


5.3. Angebot öffentlicher Verkehr

5.3.1. Netzlänge ÖV

Der öffentliche Verkehr befährt im Kanton Luzern aktuell insgesamt 609 km Strassen und 167 km Schienen (Abbildung 51). Mehr als zwei Drittel dieser Infrastruktur befinden sich im ländlichen Raum und nur knapp 10 % in der Stadt.

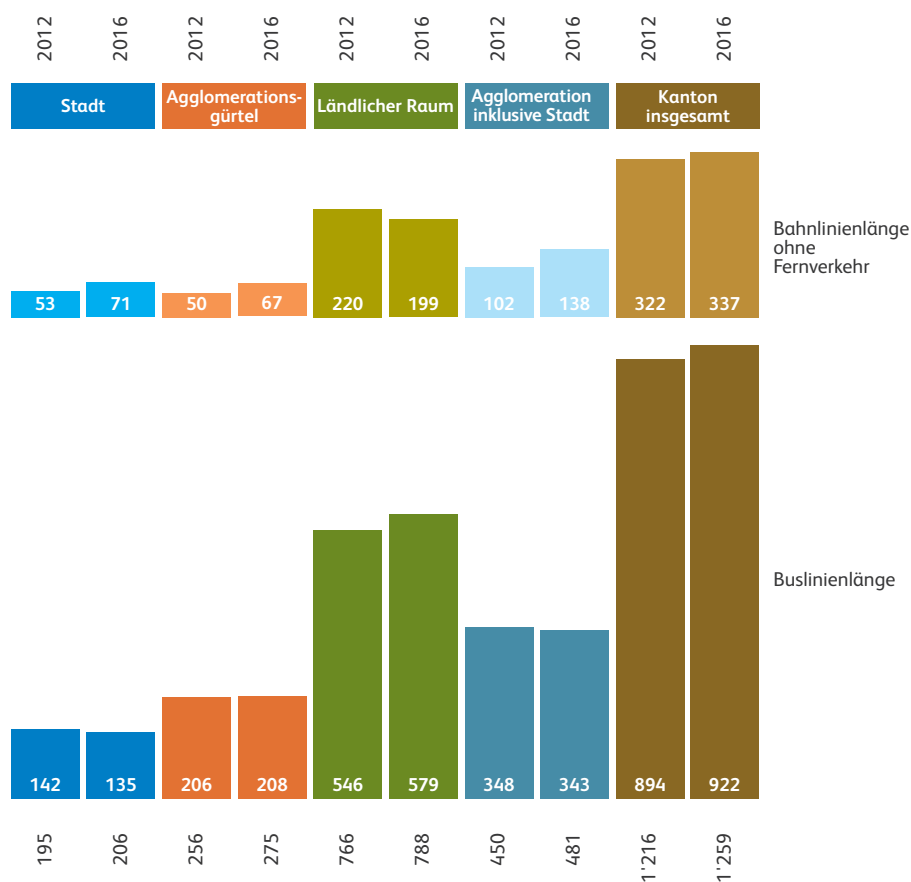
Abb. 51: Streckenlänge: Länge der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs (Schienennetz inkl. Fernverkehr) in Kilometer im Jahr 2016 (rawi⁶).



Die Netzkilometer (Abbildung 52) stellen die Summe aller ÖV-Linienlängen, die der Liniennetzplan für den Tag abbildet, dar. Dieses sogenannte Tagnetz des öffentlichen Verkehrs beträgt im Kanton Luzern insgesamt 1'259 km (ohne Fernverkehr des Bahnnetzes). Analog zu den Längen der Infrastrukturen wird der grösste Teil der ÖV-Linien im ländlichen Raum angeboten.

Das dichtere ÖV-Angebot in der Stadt bildet sich aber im Verhältnis zwischen Infrastrukturlänge und Netzkilometern ab. Während in der Stadt Luzern im Jahr 2016 auf einen von Bussen befahrenen Strassenkilometer beziehungsweise auf einen Kilometer Bahnschiene etwa drei ÖV-Netzkilometer kommen, liegt dieses Verhältnis im ländlichen Raum bei 1:1.5. In der Stadt Luzern nahm die Linienlänge zwischen 2012 und 2016 unter anderem aufgrund direkter geführter Buslinien um rund 7 km ab (z.B. Linie 73). Angaben zur Länge separater Busspuren liegen aktuell nur für die Stadt Luzern vor. Dort stehen den Bussen etwa 4.6 km separate Spuren (inkl. Haltestellenlänge) zur Verfügung. Dies entspricht knapp 10 % der gesamten Bus-Streckenlänge in der Stadt.

Abb. 52: Linienlänge: Netzkilometer (Tagnetz) des öffentlichen Verkehrs (Bahn-Netzkilometer ohne Fernverkehr) (rawi⁶).



5.3.2. Linien, Haltestellen und Haltestellenabfahrten

Insgesamt gibt es im Kanton Luzern 103 ÖV-Linien, die in 18 S-Bahn- beziehungsweise Regionalexpress-Linien und 85 Buslinien aufgeteilt werden (Abbildung 53). 14 der im Kanton befindlichen Bahnlinien führen in/aus der Stadt Luzern. Zusammengezählt verkehren im ländlichen Raum 52 Buslinien.

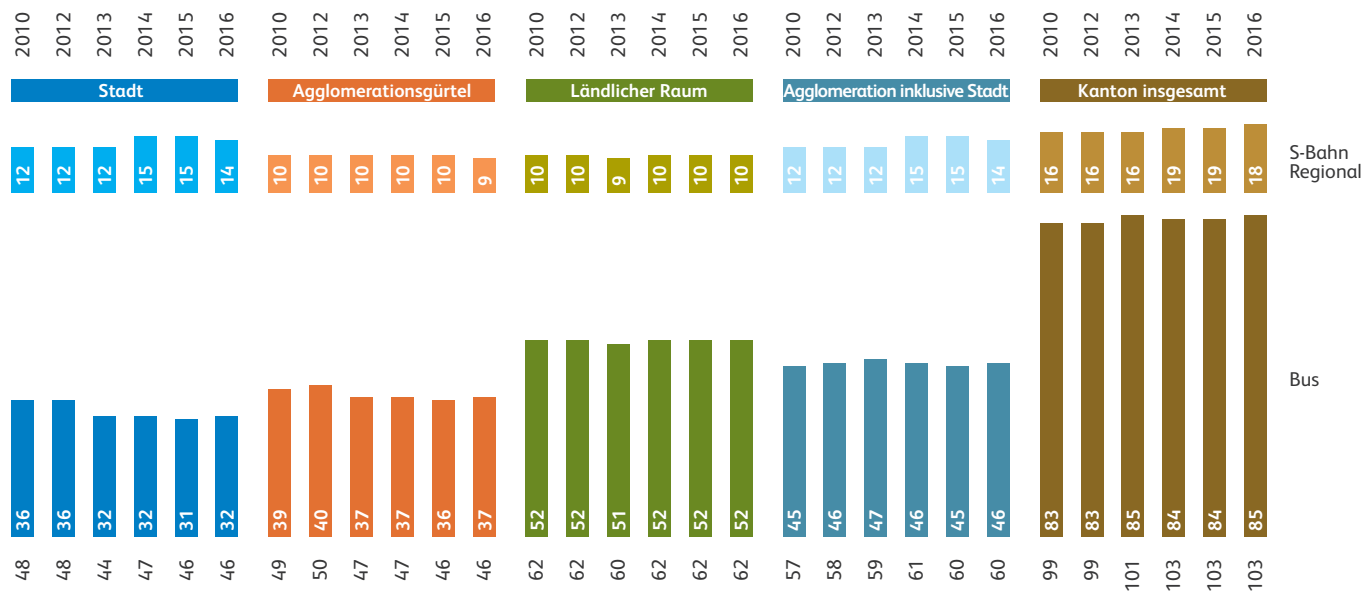


Abb. 53: Anzahl ÖV-Linien (Bus, Bahn ohne Fernverkehr und insgesamt), in den Jahren 2010 bis 2016 (VVL¹⁷). ÖV-Linien, die mehrere Teilräume queren, werden in jedem Teilraum gezählt. S-Bahn und RE-Linien, die einen Teilraum ohne Halt durchqueren, werden in diesem Raum nicht mitgezählt.

Wie in der Abbildung 54 dargestellt, stellen sich die insgesamt 925 ÖV-Haltestellen auf dem Kantonsgebiet Luzern aus 874 Bushaltestellen und 51 Bahn-Haltestellen zusammen. Während die Anzahl Haltestellen in der Stadt und Agglomeration Luzern über die letzten sechs Jahre in etwa gleich geblieben ist, stieg die Anzahl auf dem ländlichen Raum, wo 2016 über die Hälfte aller Haltestellen lag, leicht an. Im Vergleich zu 2010 gab es im Jahr 2016 im Kanton Luzern 17 ÖV-Haltestellen mehr. Rund 27 % der ÖV-Haltestellen befinden sich im Agglomerationsgürtel und 15 % in der Stadt.

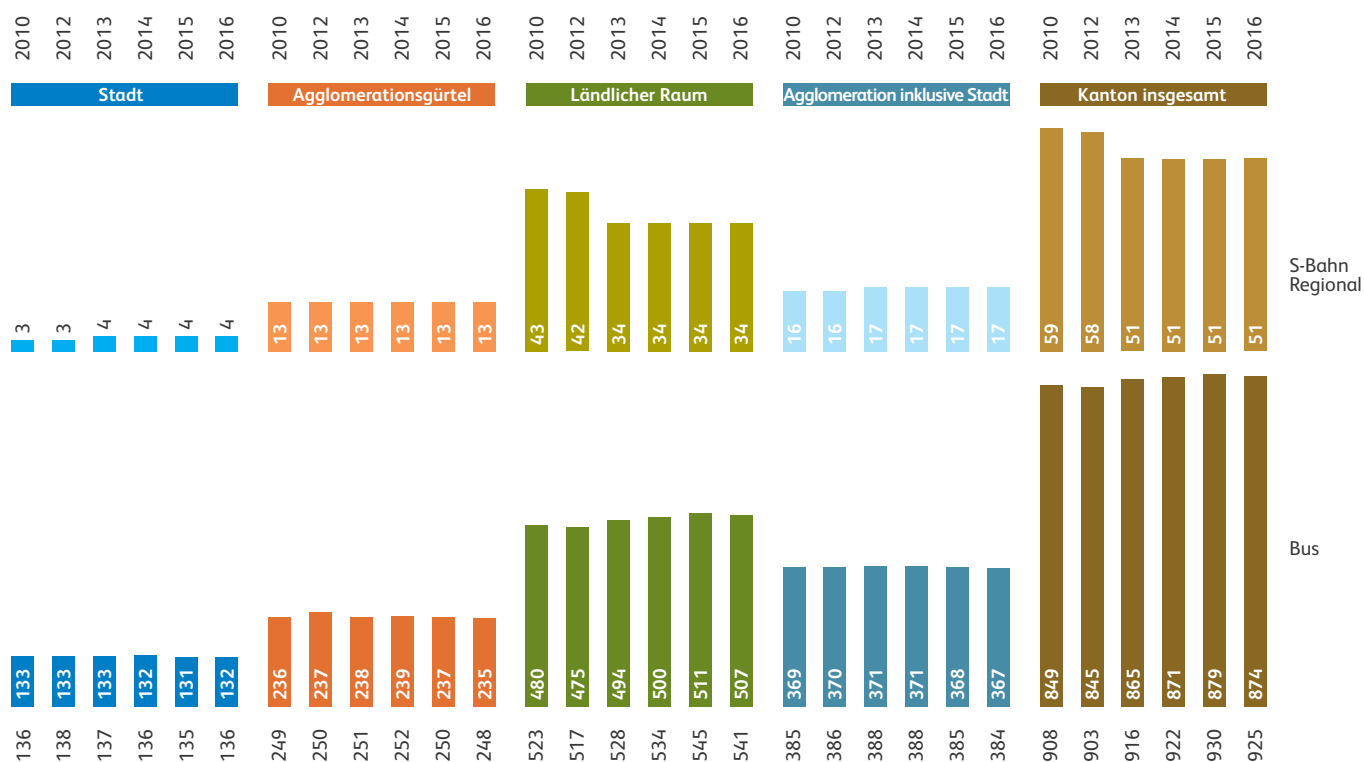


Abb. 54: Anzahl ÖV-Haltestellen (Bus, Bahn und insgesamt), in den Jahren 2010 bis 2016 (VVL¹⁷).

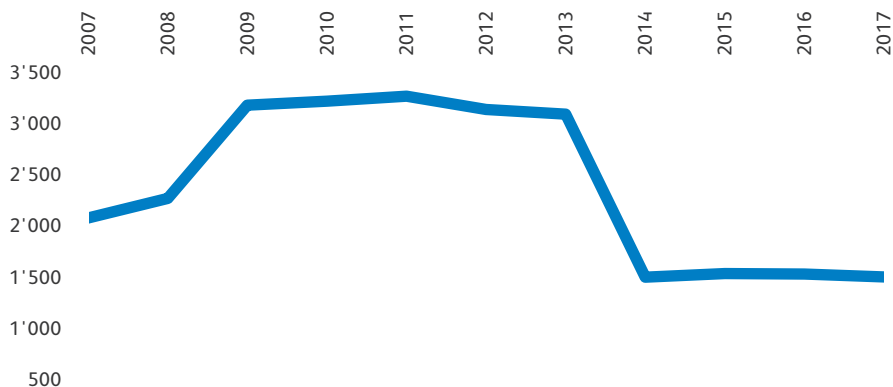
Obwohl auf dem Gebiet der Stadt Luzern nur ein kleiner Teil aller im gesamten Kanton vorhandenen ÖV-Haltestellen liegt, finden in diesem Teilraum, wie in der Abbildung 55 ersichtlich, 42 % aller Haltestellenabfahrten im Kanton statt. Ausserdem passierte im Jahr 2016 33 % der in insgesamt 105'315 täglich im Kanton verzeichneten Haltestellenabfahrten im Agglomerationsgürtel und 25 % im ländlichen Raum. Im Jahr 2016 nahm die Anzahl Abfahrten im Kanton insgesamt ab, da das Angebot gegenüber den zwei Vorjahren geringfügig gestrafft wurde. Die Veränderungen sind ebenfalls auf diverse Anpassungen der Linien zurückzuführen, wie zum Beispiel Taktverdichtung der Linie 12, Verlängerung der Linie 13, neue Verknüpfung der Linie 14 und der neuen Linie 70.



Abb. 55: Anzahl Haltestellenabfahrten (Bus, Bahn und insgesamt), in den Jahren 2012 bis 2016 (VVL¹⁷).

Wie dem ÖV-Bericht 2018 bis 2021 des Kantons Luzern zu entnehmen ist, soll nicht nur das Tagnetz weiter optimiert, sondern auch das Nachtnetz verbessert werden. Abbildung 56 zeigt die Entwicklung der Anzahl Abfahrten 2007 bis 2017 (Nachtsstern, Pyjama-Nachtbus) an einem Samstag im Kanton Luzern. Es ist zu erkennen, wie das Angebot in den letzten zehn Jahren rückläufig ist. Das Nachtnetz wird von den beteiligten Transportunternehmen in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten betrieben (mit eigenem Tarif und eigenem Streckennetz). Der Rückgang ist vor allem damit zu begründen, dass, wenn eine Gemeinde sich nicht mehr finanziell beteiligt oder die Linie durch die Einnahmen nicht kostendeckend sind, die Nachtfahrten reduziert werden.

Abb. 56: Entwicklung Anzahl Nachtbus-Abfahrten 2007 bis 2017 (Nachtsstern, Pyjama-Nachtbus) an einem Samstag im Kanton Luzern (VVL¹⁷).



5.3.3. ÖV-Qualität

Die ÖV-Qualität wird als durchschnittliche Geschwindigkeit von bestimmten Buslinien operationalisiert. Die Tabelle 13 zeigt zunächst die gemäss Fahrplanung auf der gesamten Strecke vorgesehene Durchschnittsgeschwindigkeit der städtischen Buslinien für die Jahre 2011, 2012 und 2016. Der Fahrplan für 2012 weist gegenüber dem Vorjahr eine geplante Steigerung der Geschwindigkeit sowohl an Werktagen, als auch am Wochenende auf. Zwischen 2012 und 2016 hat sich die budgetierte Fahrzeit kaum verändert. Im gesamten betrachteten Zeitraum von 2011 bis 2016 wurde vor allem bei den Buslinien 6 und 8 eine höhere Fahrtgeschwindigkeit eingeplant.

Buslinie	ø km/h											
	Mo - Fr				Sa				So			
	2011	2012	2016	Differenz 2011 - 2016	2011	2012	2016	Differenz 2011 - 2016	2011	2012	2016	Differenz 2011 - 2016
1	16.3	16.2	16.2	-0.1	16.6	16.6	16.6	0	17.4	17.3	17.3	-0.1
2	17.6	17.6	17.6	0	18.2	18.1	18.1	-0.1	19.1	19.1	19.1	0
4	15.8	15.8	15.8	0	16.2	16.1	16.1	-0.1	16.8	16.8	16.8	0
6	17.3	17.6	17.6	0.3	17.7	18.2	18.3	0.6	18.4	18.7	18.8	0.4
7	16	16.2	16.2	0.2	16.3	16.5	16.5	0.2	17.1	17.1	17.1	0
8	17.5	17.8	17.8	0.3	17.9	18.4	18.4	0.5	18.5	18.8	18.8	0.3

Tab 13: Je Trolleybuslinie gemäss Fahrplanung vorgesehene durchschnittliche Fahrgeschwindigkeiten, Quotienten aus produktiven Kilometern und produktiver Einsatzdauer nach Fahrplanungsstatistik, Jahre: 2011, 2012, 2016 (VBL¹⁸).

Im Vergleich dazu legt die Tabelle 14 die tatsächliche Geschwindigkeit auf bestimmten Streckenabschnitten in der abendlichen Hauptverkehrszeit der sogenannten Abendspitzenstunde (ASP) zwischen 17:00 und 18:00 Uhr klar. Der Vergleich zwischen den drei Erhebungszeitpunkten zeigt, dass die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit im Stadtgebiet zwischen 2011 und 2016 auf drei Strecken zu und auf drei Strecken abgenommen hat. Die grösste durchschnittliche Geschwindigkeitsreduktion kann zwischen Kantonsspital und Kreuzstutz festgestellt werden, wo sich die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit um 10.4 km/h verringerte. Im Agglomerationsgürtel blieb die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit in der Abendspitzenstunde im Zeitraum 2011 - 2016 in etwa gleich.

Für das Jahr 2016 liegen zusätzlich Werte zu der tatsächlichen Fahrgeschwindigkeit in der Morgenspitzenstunde (MSP) zwischen 07:00 und 08:00 Uhr sowie Angaben zu den Buslinien vor (Tabelle 15). In dieser Tabelle ist ebenfalls die Differenz zwischen den tatsächlichen Fahrgeschwindigkeiten in der Morgenspitzenstunde und der Abendspitzenstunde abgebildet. Die Fahrgeschwindigkeit der Busse ist in der Morgenspitzenstunde auf allen Strecken auf dem Stadtgebiet und im Agglomerationsgürtel schneller.

Strecke	ø km/h							
	Stadtgebiet				Agglomerationsgürtel			
	2011	2012	2016	Differenz 2011-2016	2011	2012	2016	Differenz 2011-2016
Pilatusplatz -> Bhf Luzern	7.1	6.8	10.22	3.12				
Maihof -> Weggismatt	13.4	11.8	17.04	3.64				
Bundesplatz -> Kantonalbank	8.9	8.6	9.26	0.36				
Kasernenplatz -> Kreuzstutz	10.2	11.9	10.17	-0.03				
Kantonsspital -> Kreuzstutz	16.2	9.8	6.06	-10.14				
Europe -> Luzernerhof	11.5	13.6	9.74	-1.76				
Kriens Busschleife -> Hofmatt-Bellpark					11.9	11.4	12.5	0.6
Sprengi -> Central					12.6	15.1	12.08	-0.52

Tab 14: Tatsächliche durchschnittliche Fahrgeschwindigkeiten in der Abendspitzenstunde (ASP) von 17:00 bis 18:00 Uhr (inkl. Haltestellen), im Jahr 2011, 2012, 2016 (VBL¹⁸).

Strecke	Bus-linie	ø km/h					
		Stadtgebiet			Agglomerationsgürtel		
		MSP	ASP	Differenz	MSP	ASP	Differenz
Pilatusplatz -> Bhf Luzern	1	10.88	10.22	0.66			
Maihof -> Weggismatt	23	17.31	17.04	0.27			
Bundesplatz -> Kantonalbank	7	16.67	9.26	7.41			
Kasernenplatz -> Kreuzstutz	2	16.55	10.17	6.38			
Kantonsspital -> Kreuzstutz	18	21.42	6.06	15.36			
Europe -> Luzernerhof	6	16.99	9.74	7.25			
Kriens Busschleife -> Hofmatt-Bellpark	1				14.21	12.5	1.71
Sprengi -> Central	2				16.18	12.08	4.1

Tab 15: Tatsächliche durchschnittliche Fahrgeschwindigkeiten in der Morgenspitzenstunde (MSP) von 07:00 bis 08:00 Uhr und Abendspitzenstunde (ASP) (inkl. Haltestellen) für das Jahr 2016. Die Differenz zeigt den Vergleich der MSP zur ASP in km/h (VBL¹⁸).

5.4. Angebot Motorisierter Individualverkehr

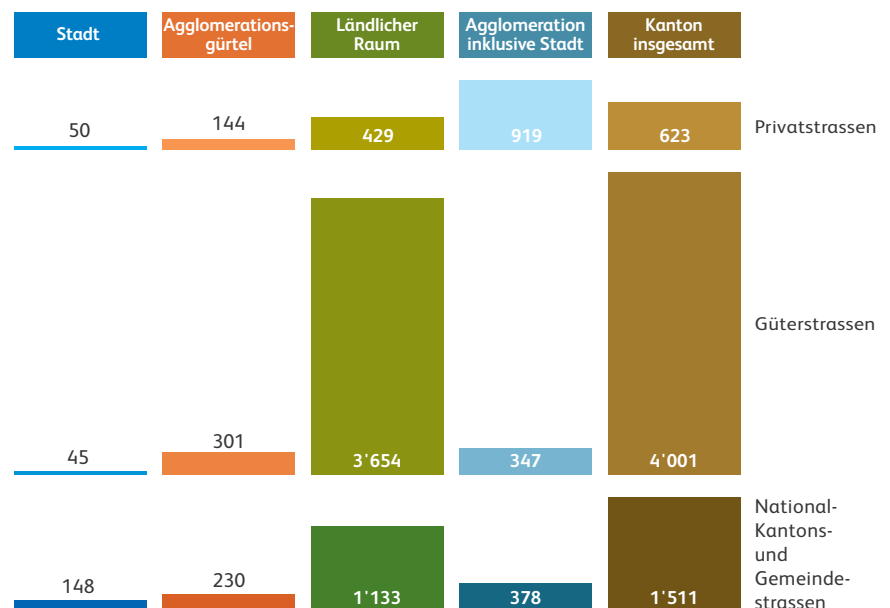
5.4.1. Strassennetz

Das Strassennetz des Kantons Luzern umfasste im Jahr 2015 insgesamt 6'135 km, davon sind über zwei Drittel im ländlichen Raum liegende Güter- und Privatstrassen (Tabelle 16). Insgesamt liegen im ländlichen Raum rund 85 % aller Strassenkilometer des Kantons Luzern. Von den insgesamt 1'511 km öffentlicher National-, Kantons- und Gemeindestrassen liegen circa 10 % in der Stadt, weitere 15 % im Agglomerationsgürtel und 75 % im ländlichen Raum. Die Privatstrassen machen in der Agglomeration rund einen Fünftel aller Strassen aus, dieser Anteil ist bedeutend höher als im ländlichen Raum, wo die Privatstrassen nur 8 % ausmachen (Abbildung 57).

	Teilräume						Gesamträume			
	Stadt		Agglomerationsgürtel		Ländlicher Raum		Agglomeration (inkl. Stadt)		Gesamtkanton	
	2012	2015	2012	2015	2012	2015	2012	2015	2012	2015
km gesamtes Strassennetz	237.9	243.1	533.5	675.4	4'253.0	5'216.40	771.4	918.5	5'024.4	6'134.9
km Nationalstrassen	3.3	3.3	21.5	21.5	32.5	32.5	24.7	24.8	57.2	57.2
km Kantonsstrassen	28.8	29.4	66.1	66.2	426.9	428.5	95.2	95.6	520.9	524.1
km Gemeindestr. 1.Kl.	17.4	16.8	69.3	66.7	399.8	398.5	86.7	83.5	486.4	481.9
km Gemeindestr. 2.Kl.	34.5	35.9	40.2	41.2	152.7	155.2	74.7	77.1	227.5	232.3
km Gemeindestr. 3.Kl.	60.6	62.7	32.5	34.1	117.1	118.8	93.1	96.8	210.2	215.6
km Güterstrassen 1.Kl.	6.5	6.5	8.2	19.7	345.4	353.4	14.7	26.2	360.1	379.6
km Güterstrassen 2. + 3.Kl.	38.7	38.8	152.1	281.7	2'359.2	3'300.90	190.7	320.5	2'550.0	3'621.5
km Privatstrassen	47.9	49.7	143.7	144.3	419.4	428.7	191.5	194	611	622.7

Tab 16: Länge des Strassennetzes (in km) und einzelner Strassenkategorien im Detail für die Jahre 2012 und 2015 (TBA Stadt Luzern und vif Kanton Luzern¹⁹).

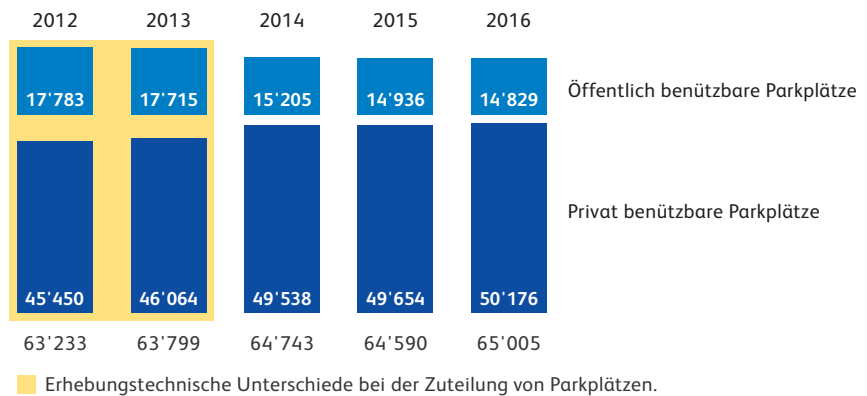
Abb. 57: Länge des Strassennetzes (in km) insgesamt und einzelner Strassenkategorien im Jahr 2015 (TBA Stadt Luzern und vif Kanton Luzern¹⁹).



5.4.2. Parkplatzangebot in der Stadt Luzern

Zwischen 2014 und 2016 ist das Parkplatzangebot insgesamt in der Stadt Luzern (inklusive Littau) von 64'743 um 262 auf 65'005 gestiegen⁶. Davon befinden sich gut 77 % auf Privatgrund und werden dementsprechend privat genutzt beziehungsweise vermietet oder sind öffentlich für Kunden und Kundinnen zugänglich. Die leichte Steigerung ist ausschliesslich auf die Zunahme des Parkplatzangebots auf privatem Grund zurückzuführen. Die Parkplatzzahlen der Jahre 2012 und 2013 sind aufgrund unterschiedlicher Definitionen nicht mit den restlichen Jahren vergleichbar. Aus diesem Grund ist ein Vergleich der Zeitreihe erst ab 2014 möglich.

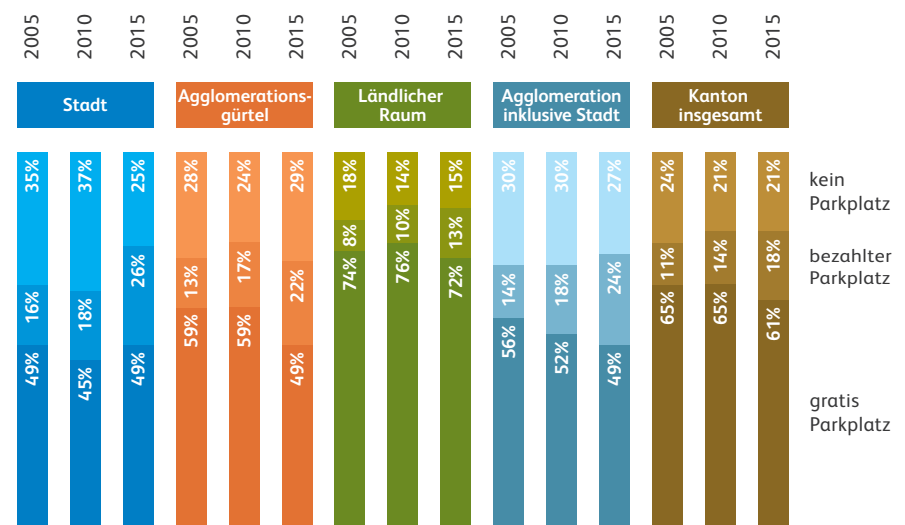
Abb. 58: Anzahl Parkplätze in der Stadt Luzern (inklusive Littau) seit 2012 (TBA¹⁵).



5.4.3. Parkplatzverfügbarkeit am Arbeitsplatz

Fast die Hälfte der in der Stadt beschäftigten Personen verfügte im Jahr 2015 über einen Gratis-Parkplatz am Arbeitsplatz, 26 % steht ein bezahlter Parkplatz zur Verfügung und nur noch 25 % haben keinen Parkplatz bei der Arbeit. Im ländlichen Raum verfügen sogar rund drei Viertel der Beschäftigten über einen Gratis-Parkplatz und nur 15 % über gar keinen. Im Kanton insgesamt ist der Anteil der kostenlosen Parkplätze am Arbeitsplatz rückläufig und betrug 2015 61 % und liegt höher als der schweizerische Durchschnitt von 54 %. Zwischen 2010 und 2015 sank der Anteil der Verfügbarkeit von Gratisparkplätzen am Arbeitsort in allen Teilräumen ausser in der Stadt, wo die Verfügbarkeit um rund 4 % zunahm. In allen Teil- und Gesamträumen ist der Anteil kostenpflichtiger Parkplätze seit 2005 gestiegen.

Abb. 59: Verfügbarkeit von Parkplätzen am Arbeitsort (Grundgesamtheit: Erwerbstätige mit Arbeitsort im jeweiligen Raum) in den Jahren 2005, 2010, 2015 (LUSTAT²).



⁶ Zwischen 2013 und 2014 wurde ein Erhebungsfehler aus der Fusion Luzern – Littau korrigiert. In Littau waren 2'486 Parkplätze fälschlicherweise den öffentlichen Parkplätzen zugeteilt.

5.5. Fazit Mobilitätsangebote

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich das ÖV-Angebot in der Agglomeration und Stadt Luzern auf einem hohen Niveau stabilisiert hat, aber die ÖV-Qualität, gemessen an der tatsächlichen durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit zur Hauptverkehrszeit, tiefer liegt. Darüber konnte der Anteil der verkehrsberuhigten Strassen und das Velonetz in der Stadt Luzern seit 2012 verbessert werden. Die Stadt Luzern und der ländliche Raum weisen im Jahr 2015 eine bessere Verfügbarkeit von Parkplätzen am Arbeitsort als der Agglomerationsgürtel aus. Ausserdem haben die Erwerbstätigen im ländlichen Raum eher einen Gratis-Parkplatz zur Verfügung. Ungeachtet der sehr guten ÖV-Erschliessung verfügen 75 % der Arbeitnehmenden in der Stadt Luzern über einen Parkplatz am Arbeitsplatz.





HOTEL GOLDENER STERN



Platz für alle.

Monitoring Gesamt
2017

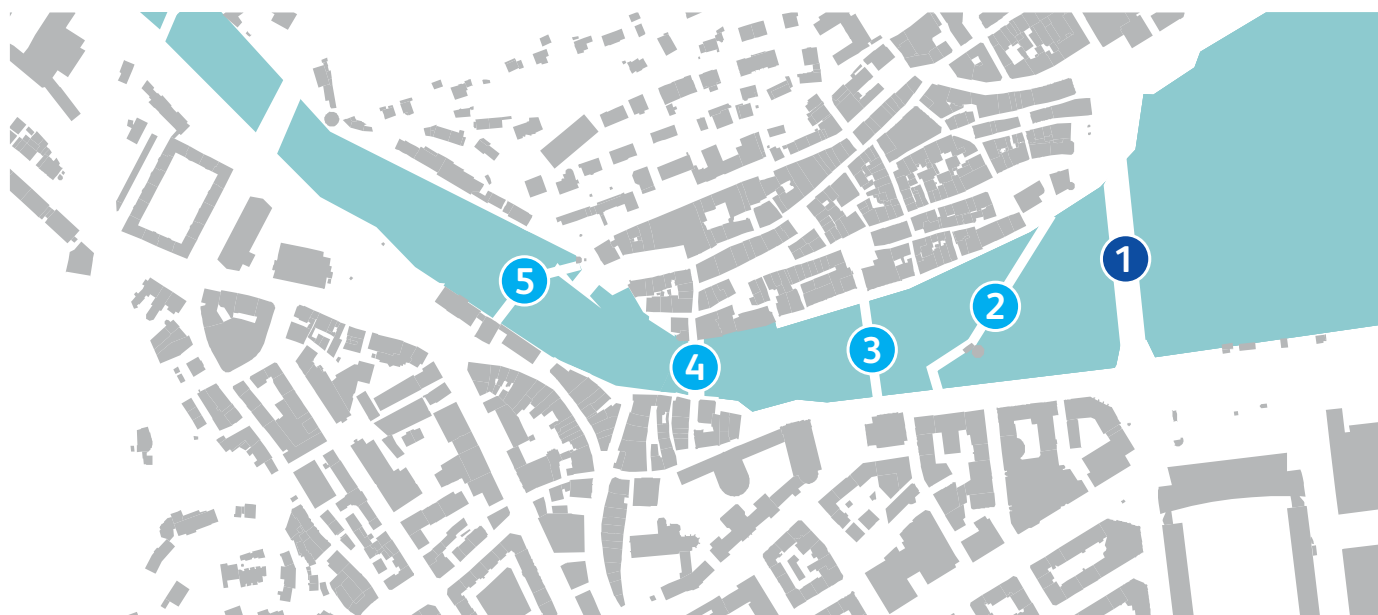


Anhang



Übersicht Zählstellen

Zählstellen Reussquerungen im Stadtzentrum



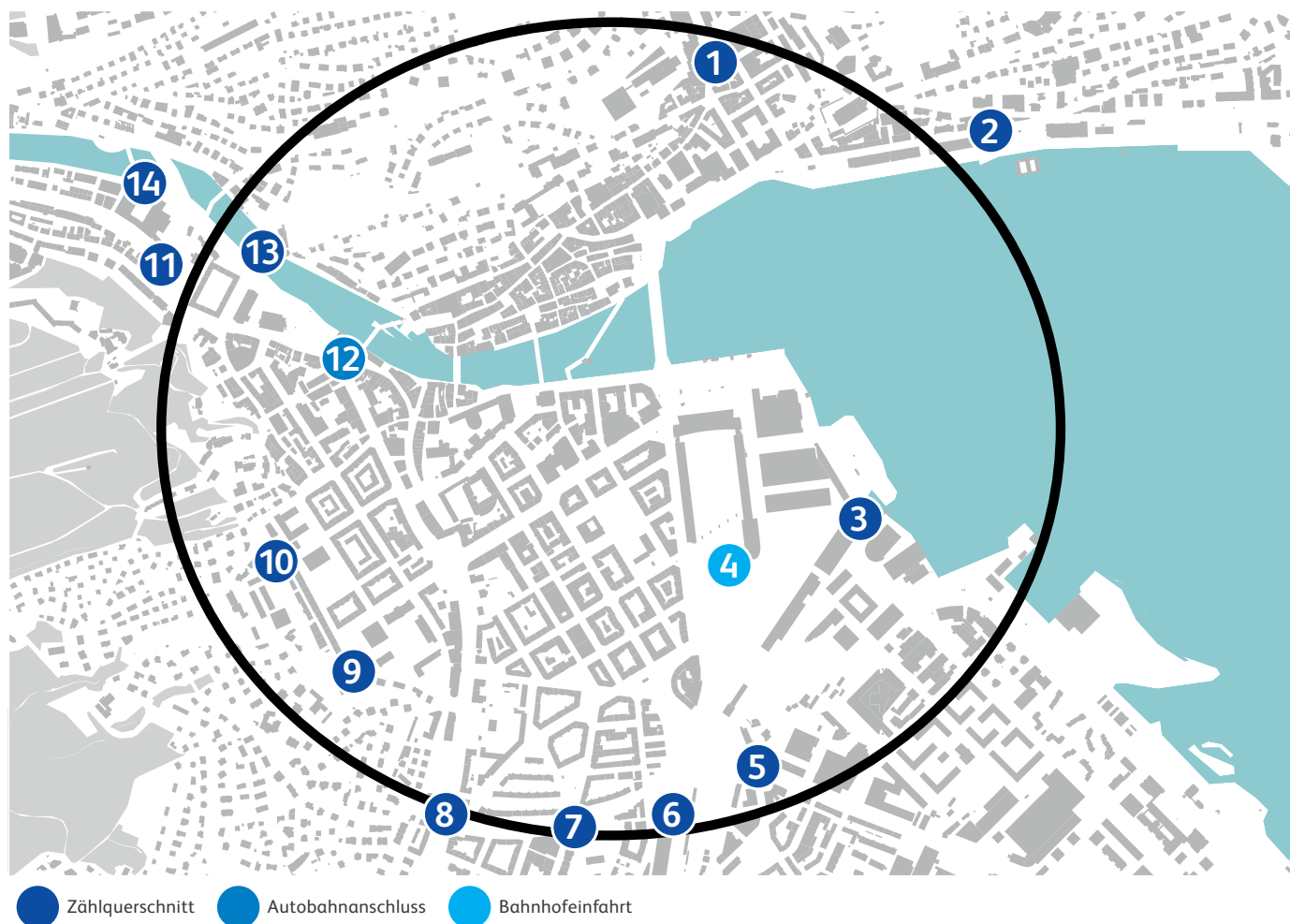
● Zählquerschnitt ● Fussgängerbrücke

Reussbrücken-Querung im Stadtzentrum:

Zählstelle	Ort	MIV	ÖV	Velo	Fuss
A1	Seebrücke	x	x	x	x
2	Kapellbrücke				x
3	Rathaussteg				x
4	Reussbrücke				x
5	Spreuerbrücke				x

Tab 17: x = Erhebung des Verkehrsmittels im Verkehrszählungskonzept vorgesehen.

Zählstellen Innstadtkordon



Innstadtkordon:					
Zählstelle	Ort	MIV	ÖV	Velo	Fuss
B1	Alpenstrasse, Löwenstrasse	x	x	x	
B2	Haldenstrasse	x	x	x	
B3	Inseliquai	x		x	
B4	Bahn: Bahnhofeinfahrt		x		
B5	Langensandbrücke	x	x	x	
B6	Neustadtstrasse	x		x	
B7	Bleicherstrasse	x		x	
B8	Obergrund-/Taubenhausstrasse	x	x	x	
B9	Sälistrasse	x			
B10	Klosterstrasse	x	x		
B11a	Baselstrasse	x	x	x	
B11b	Dammstrasse			x	
B12	A2 Stadtanschluss	x	x		
B13	Geissmattbrücke	x	x		
B14	Radweg Sentiweg			x	

Tab 18: x = Erhebung des Verkehrsmittels im Verkehrszählungskonzept vorgesehen.

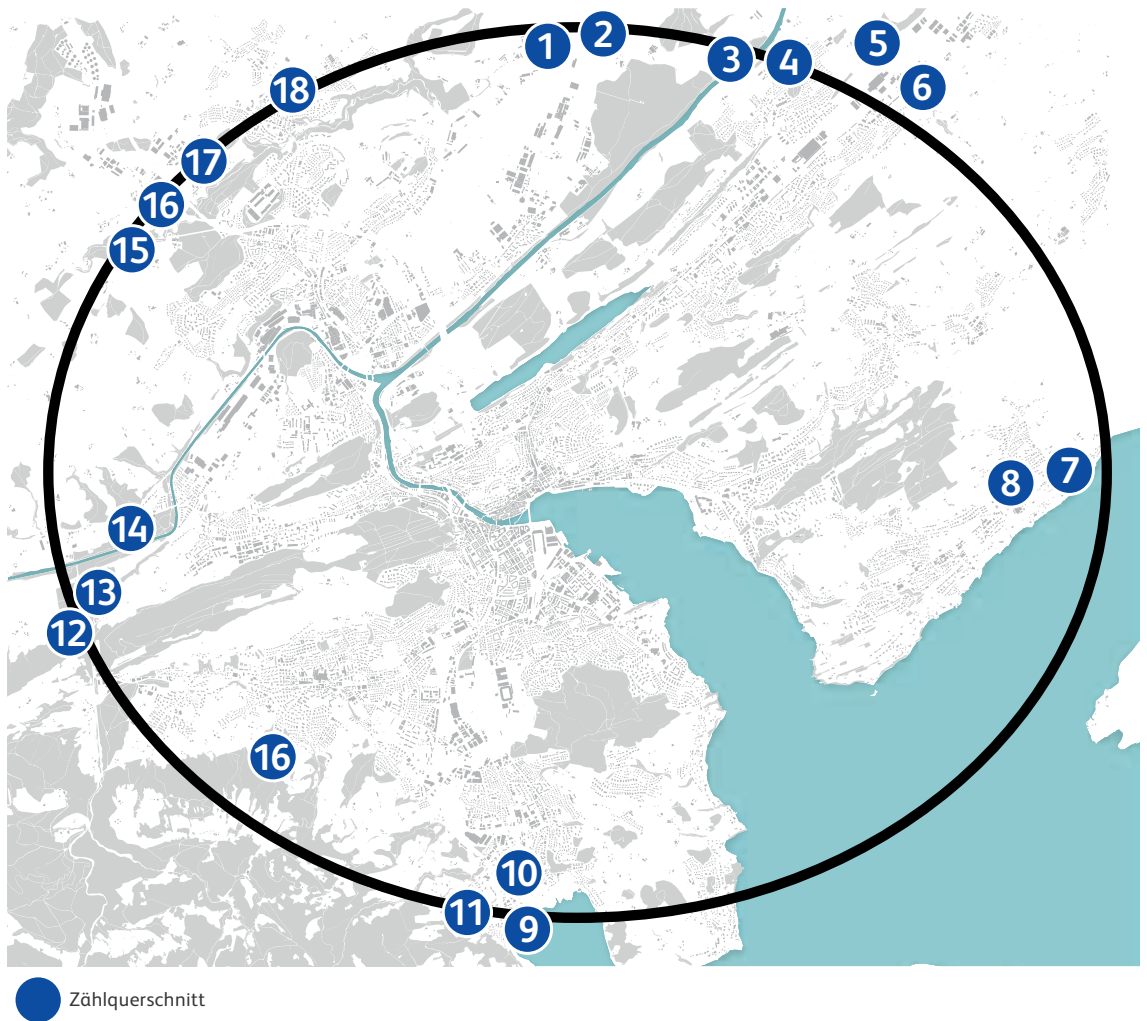
Zählstellen Stadtkordon



Stadtkordon:					
Zählstelle	Ort	MIV	ÖV	Velo	Fuss
D1	Maihofstrasse	x	x		
D2	Adligenswilerstrasse	x	x		
D3	Schädritstrasse	x	x		
D4	Kreuzbuchstrasse	x	x		
D5	Bahn: Meggen-Luzern		x		
D6	Seeburgstrasse/Lerchenbühl	x	x		
D7	Stutzstrasse	x	x		
D8	Horwerstrasse Kreisel Waldegg	x	x		
D9	Bahn: Zentralbahn Mattenhof-Luzern		x		
D10	Luzernerstrasse Kriens/Obergrundstrasse	x	x		
D11	Luzernerstrasse, Littau	x	x		
D12	Hauptstrasse	x	x		
D13	Bahn: Luzern Nord	x	x		
D14	Sedelstrasse	x	x		
D15	A2 Stadtanschluss	x	x		
D16	Arsenalstrasse	x			

Tab 19: x = Erhebung des Verkehrsmittels im Verkehrszählungskonzept vorgesehen.

Zählstellen Agglomerationskordon

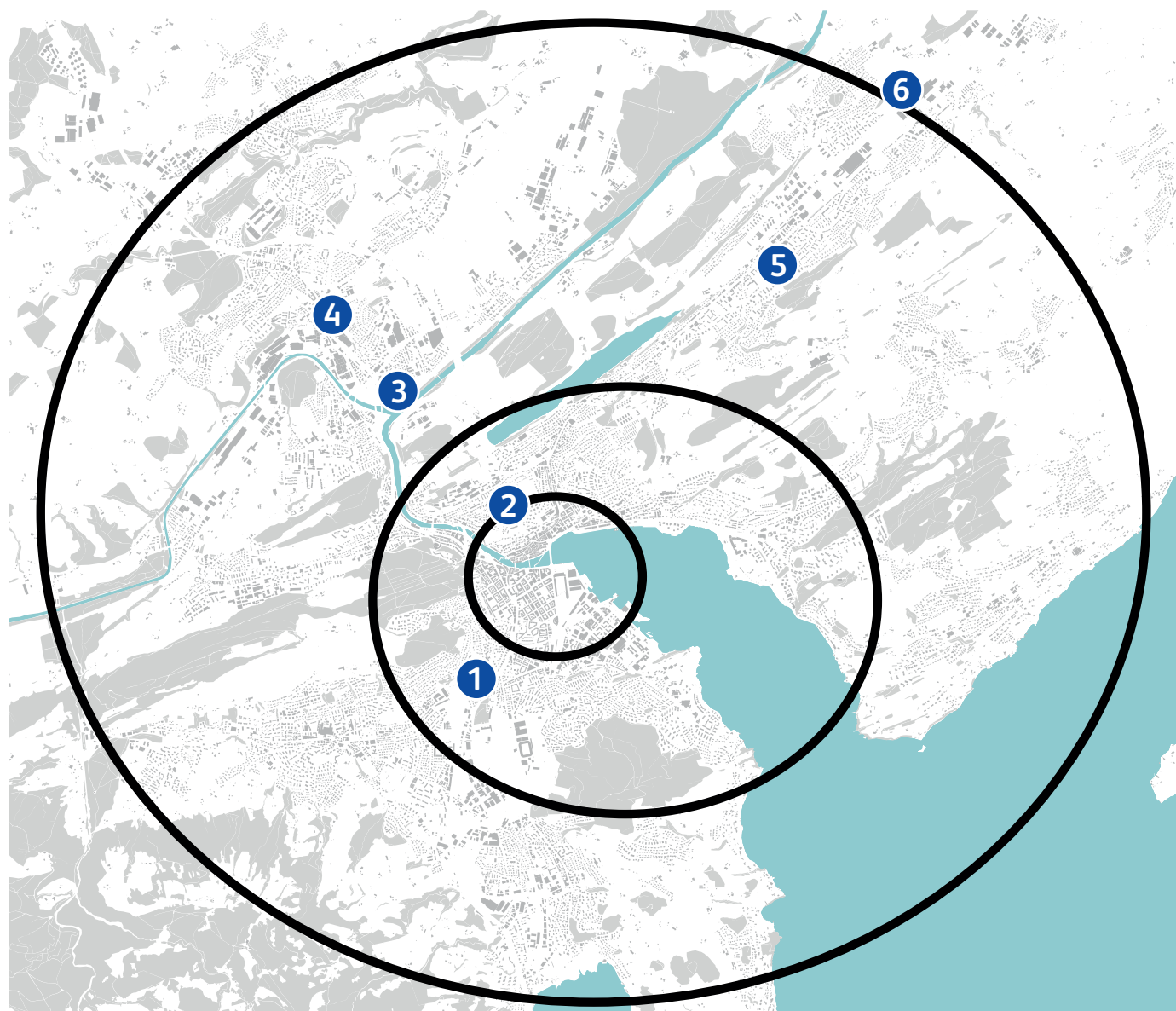


Agglomerationskordon (Aussenkordon):

Zählstelle	Ort	MIV	ÖV	Velo	Fuss
F1	Bahn: Emmen - Waldibrücke		x		
F2	Emmen Waldibrücke	x	x		
F3	A14 Rathausen	x			
F4	Buchrain Schachen	x	x		
F5	Bahn: Ebikon-Gisikon		x		
F6	Dierikon Migros	x	x		
F7	Bahn: Meggen-Merlischachen		x		
F8	Meggen Kreuz	x			
F9	Horw Ennethorw	x			
F10	Bahn Horw-Hergiswil Matt		x		
F11	A2 Ennethorw	x			
F12	Malters Blatten	x			
F13	Bahn: Littau-Malters		x		
F14	Littau Thorenberg	x			
F15	Emmen Lorensäge	x	x		
F16	Bahn: Rothenburg-Sempach-Neuenkirch		x		
F17	A2 Rothenburg	x			
F18	Rothenburg Bärtiswil	x	x		

Tab 20: x = Erhebung des Verkehrsmittels im Verkehrszählungskonzept vorgesehen.

Zählstellen ausgewählte Verbindungen



 Zählquerschnitt ausgewählte Verbindung

Ausgewählte Verkehrsverbindungen					
Zählstelle	Ort	MIV	ÖV	Velo	Fuss
T1 (1)	Sonnenbergtunnel	x			
T2 (2)	Spitalstrasse	x	x		
E12 (3)	Seetalstrasse	x	x		
E13 (4)	Gerliswilstrasse	x	x		
E1 (5)	Zugerstrasse Ebikon	x	x		
E2 (6)	Zubringer Rontal (2011 eröffnet)	x			

Tab 21: x = Erhebung des Verkehrsmittels im Verkehrszählungskonzept vorgesehen.

Datentabellen Verkehrsaufkommen an Zählstellen

Allgemeines

- Die Angaben entsprechen dem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) in Anzahl Personen.
- Die Veloverkehrszahlen werden seit 2011 erhoben, bei drei Zählstellen basiert die Angabe des DTVs auf Durchschnittswerten über ein ganzes Jahr. Bei den anderen Zählstellen werden die Mittelwerte aus den bisher gemessenen Monaten angegeben.
- Die MIV Zahlen basieren auf den Resultaten der automatischen Verkehrszählung 2010 bis und mit 2016 des Kantons Luzern und der Stadt Luzern und sind tägliche Durchschnittswerte über ein ganzes Jahr. Die Basisdaten beziehen sich auf Anzahl Fahrzeuge. In den Tabellen wird die Anzahl Personen pro Tag angegeben, welche folgendermassen berechnet wird: (=Anzahl Fahrzeuge * Fahrzeugbesetzungsgrad 1.5 Personen/Fhz). Dieser Wert entspricht dem Mittelwert aller Fahrtzwecke aus dem MZMV 2015.
- Die ÖV-Passagierzahlen beziehen sich auf die Jahre 2010 bis 2016.
- Die Personenzahlen sind in 50er Schritten gerundet.

Reussquerungen Stadtzentrum DTV

Messstelle	Verkehrsmittel	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Bemerkungen
1 Seebrücke	Zufussgehende			28'800	28'800	28'800	28'800	28'800	30'700	Erhebung 2012 & 2017, 2013 - 2015 Werte von 2012. Für 2016 wurden Werte von 2017 rückwirkend übernommen.
	Velofahrende	3'500	3'500	3'500	3'400	3'650	3'850	3750	k. A.	Seit 2011 in Betrieb. Für 2010 Durchschnittswerte.
	ÖV-Passagiere	32'550	34'350	34'800	35'850	35'200	35'250	35250	k. A.	
	MIV-Nutzende	59'600	60'800	57'750	55'950	55'500	54'750	54'000	k. A.	
2 Kapellbrücke	Zufussgehende			13'400	13'400	13'400	13'400	13'400	13'800	Erhebungen 2012 & 2017, 2013 - 2015 Werte von 2012, 2016 entspricht 2017.
3 Rathaussteg	Zufussgehende			13'350	13'350	13'350	13'350	13'350	13'300	Erhebungen 2012 & 2017, 2013 - 2015 Werte von 2012, 2016 entspricht 2017.
4 Reussbrücke	Zufussgehende			15'850	15'850	15'850	15'850	15'850	15'300	Erhebungen 2012 & 2017, 2013 - 2015 Werte von 2012, 2016 entspricht 2017.
5 Spreuerbrücke	Zufussgehende			9'200	9'200	9'200	9'200	9'200	8'400	Erhebungen 2012 & 2017, 2013 - 2015 Werte von 2012, 2016 entspricht 2017.
Total Reuss-querungen Stadtzentrum	Zufussgehende			80'600	80'600	80'600	80'600	80'600	81'500	Erhebung 2012 & 2017, 2013 - 2016 Werte von 2012.
	Velofahrende	3'500	3'500	3'500	3'400	3'650	3'850	3'750	k. A.	
	ÖV-Passagiere	32'550	34'350	32'550	35'850	35'200	35'250	35'250	k. A.	
	MIV-Nutzende	59'600	60'800	57'750	55'950	55'500	54'750	54'000	k. A.	
	Total	176'250	179'250	176'250	175'800	174'950	174'450	173'600	k. A.	

Innenstadtkordon

Messstelle	Verkehrsmittel	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Bemerkungen
B1 Alpenstrasse/ Löwenstrasse	Velo Fahrende		1'800	1'600	1'600	1'800	1'850	1'800	Velo: seit 2012
	ÖV-Passagiere	19'950	21'800	22'000	22'650	22'250	20'800	21'000	
	MIV-Nutzende	48'750	48'650	46'550	42'550	40'500	40'700	40'400	
B2 Haldenstrasse	Velo Fahrende		1'150	1'000	950	1'100	1'200	1'100	Velo: seit 2012
	ÖV-Passagiere	11'350	11'600	11'650	11'700	13'700	13'500	13'650	
	MIV-Nutzende	29'450	30'200	32'150	34'450	29'050	28'750	28'350	
B3 Inseliquai	Velo Fahrende		1'600	1'350	1'400	1'500	1'600	1'550	Velo: seit 2012
	MIV-Nutzende	8'350	8'300	7'550	7'200	7'050	6'600	6'400	
B4 Bahnhofsin.	ÖV-Passagiere	77'500	86'600	88'350	88'150	88'050	91'100	93'550	
B5 Langensandbrücke	Velo Fahrende		1'900	1'650	1'550	1'700	1'700	1'100	Velo: seit 2012
	ÖV-Passagiere	18'850	18'900	18'850	19'050	18'400	18'300	18'500	
	MIV-Nutzende	28'200	29'700	28'250	27'050	27'150	27'300	27'000	
B6 Neustadtstrasse	Velo Fahrende			1'300	1'600	1'800	2'000	1'450	Velo: seit Okt. 2012
	MIV-Nutzende	3'500	3'450	3'250	4'590	4'200	4'500	4'600	
B7 Bleicherstrasse	Velo Fahrende			1'350	1'450	1'550	1'500	1'400	Velo: seit Sept. 2012
	MIV-Nutzende	3'950	4'200	3'900	4'550	4'200	3'650	3'900	
B8 Obergrund/ Taubenhausstrasse	Velo Fahrende		1'800	1'600	1'600	1'800	1'900	1'500	Velo: seit März 2011
	ÖV-Passagiere	18'000	18'350	18'650	19'650	19'400	19'300	19'150	
	MIV-Nutzende	54'750	59'750	58'350	54'350	54'800	52'950	52'650	
B9 Sälistrasse	MIV-Nutzende	2'500	2'300	2'400	2'800	2'800	2'800	4'200	
B10 Klosterstrasse	ÖV-Passagiere	1'850	1'850	1'800	1'850	1'850	1'850	1'850	
	MIV-Nutzende	2'750	2'850	2'900	3'050	2'950	3'200	2'650	
B11a Baselstrasse	Velo Fahrende		750	750	700	750	750	700	Velo: seit Juli 2012
	ÖV-Passagiere	18'250	18'000	18'200	18'050	17'650	17'600	18'150	
	MIV-Nutzende	31'350	31'500	30'150	28'600	30'100	28'500	27'400	
B11b Dammstrasse	Velo Fahrende		750	750	700	700	700	700	Velo: seit Juli 2012
B12 A2 Stadtanschluss	ÖV-Passagiere	3'900	6'050	6'150	5'950	6'350	5'850	5'650	Baustelle Cityring bis 2012
	MIV-Nutzende	38'100	42'250	32'350	38'400	37'700	37'850	38'850	
B13 Geissmattbrücke	ÖV-Passagiere	750	700	750	750	750	750	700	Cityring Baustelle 2011 & 2012. Autobahn-einfahrt geschlossen
	MIV-Nutzende	10'850	7'850	6'900	12'050	13'350	13'400	13'750	
B14 Sentiweg	Velo Fahrende				1'150	1'200	1'250	1'300	Velo: seit 2013
Total Innenstadtkordon	Velo Fahrende		9'750	11'300	12'700	13'900	14'450	12'600	
	ÖV-Passagiere	170'400	183'800	186'350	187'800	188'400	189'050	192'200	
	MIV-Nutzende	258'000	266'500	257'650	259'640	253'850	250'200	250'150	
	Total		460'050	455'300	460'140	456'150	453'700	454'950	

Stadtkordon

Messstelle	Verkehrsmittel	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
D1 Maihofstrasse	ÖV-Passagiere	5'950	6'150	6'200	6'400	6'550	6'600	6'700
	MIV-Nutzende	25'750	25'750	20'550	20'050	19'850	19'550	19'750
D2 Adligenswiler-strasse	ÖV-Passagiere	650	2'400	2'350	2'450	650	700	700
	MIV-Nutzende	13'500	13'200	12'500	12'850	11'650	11'600	13'050
D3 Schädritstrasse	ÖV-Passagiere	800	800	800	750	2'800	2'850	2'850
	MIV-Nutzende			6'000	6'050	6'100	6'100	5'950
D4 Kreuzbuchstrasse	ÖV-Passagiere	350	350	350	400	400	400	350
	MIV-Nutzende			4'400	4'400	4'400	5'400	5'400
D5 Bahn Meggen-Luzern	ÖV-Passagiere	4'250	2'950	3'000	4'600	4'600	4'550	4'550
D6 Seeburgstrasse oder Lerchenbühl	ÖV-Passagiere	2'700	2'700	2'900	2'900	2'900	2'900	2'900
	MIV-Nutzende	13'700	13'800	13'800	13'800	13'800	13'800	13'800
D7 Stutzstrasse	ÖV-Passagiere	1'200	1'150	1'200	1'200	1'200	1'100	1'100
	MIV-Nutzende			5'250	5'250	5'250	5'950	5'950
D8 Horwerstrasse	ÖV-Passagiere	3'950	3'900	3'950	4'150	3'850	3'700	3'700
	MIV-Nutzende	18'350	18'600	18'850	19'500	19'450	19'400	19'200
D9 Bahn: Zentralbahn Mattenhof-Luzern	ÖV-Passagiere	12'350	13'900	14'150	13'900	14'900	16'900	17'200
D10 Luzernerstrasse Kriens/ Obergrundstr.	ÖV-Passagiere	12'900	13'200	13'350	13'700	13'800	13'750	13'700
	MIV-Nutzende	31'900	33'100	32'900	33'350	33'150	33'250	32'950
D11 Luzernerstrasse, Littau	ÖV-Passagiere	3'500	3'550	3'650	3'550	3'550	3'700	3'850
	MIV-Nutzende	17'150	16'800	16'800	17'050	17'550	17'950	18'850
D12 Hauptstrasse	ÖV-Passagiere	9'450	9'700	9'600	9'400	9'350	9'200	9'550
	MIV-Nutzende	24'900	28'200	27'450	24'750	26'550	26'550	18'900
D14 Sedelstrasse	MIV-Nutzende	28'950	29'500	28'700	30'100	27'300	28'000	28'700
D14 Bahn: Luzern Nord	ÖV-Passagiere	61'000	69'750	71'200	69'650	68'550	69'650	71'800
D15 A2 Stadtanschluss	ÖV-Passagiere	3'900	6'050	6'150	5'950	6'350	5'850	5'650
	MIV-Nutzende	38'100	42'250	35'350	38'400	37'700	37'850	38'850
D16 Arsenalstrasse	MIV-Nutzende			9'100	9'100	9'100	9'100	9'100
Total Stadtkordon	ÖV-Passagiere	122'950	136'550	138'850	139'000	139'450	141'850	144'600
	MIV-Nutzende	212'300	221'200	231'650	234'650	231'850	234'500	230'450
	Total	335'250	357'750	370'500	373'650	371'300	376'350	375'050

Agglomerationskordon

Messstelle	Verkehrsmittel	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Bemerkung
F1 Bahn: Emmen - Waldibrücke	ÖV-Passagiere	3'800	5'050	5'050	4'550	3'850	4'000	4'050	
F2 Emmen Waldibrücke	ÖV-Passagiere				100	100	100	100	
	MIV-Nutzende	20'050	19'100	17'200	17'150	16'750	17'050	16'650	Reduktion infolge neuer Anschlussstelle (AS) Autobahn Buchrain mit Zubringer Rontal. Verlängerung auf A 14
F3 A14 Rathausen	MIV-Nutzende	85'350	90'150	98'600	103'550	106'750	107'850	110'200	Zunahme wegen AS Buchrain
F4 Buchrain Schachen	ÖV-Passagiere				600	600	600	850	
	MIV-Nutzende	15'500	15'650	16'700	17'250	18'350	17'850	18'250	
F5 Bahn: Ebikon - Gisikon	ÖV-Passagiere	27'400	29'550	30'050	30'100	29'100	29'300	29'750	
F6 Dierikon Migros	ÖV-Passagiere				1'650	1'750	1'700	1'750	
	MIV-Nutzende	17'250	17'500	15'800	15'100	15'300	16'150	15'850	Reduktion wegen neuen AS Buchrain mit Zubringer Rontal
F7 Bahn: Meggen - Merlischachen	ÖV-Passagiere	4'100	2'850	2'900	4'400	4'500	4'450	4'450	
F8 Meggen Kreuz	MIV-Nutzende	15'650	16'500	16'050	15'000	15'000	14'850	14'900	
F9 Horw Ennethorw	MIV-Nutzende	4'050	4'350	4'350	4'400	4'350	4'300	4'300	
F10 Bahn: Horw - Hergiswil	ÖV-Passagiere	11'350	12'550	12'600	12'750	13'250	14'850	15'050	
F11 A2 Ennethorw	MIV-Nutzende	99'350	88'100	88'100	95'600	95'950	93'950	98'450	2011 & 2012 nicht repräsentativ, da Mittelwert nur von Januar bis März. 2015 fehlen Angaben zu Juli & August
F12 Malters Blatten	MIV-Nutzende	10'200	10'950	10'550	9'350	11'800	11'650	11'750	
F13 Bahn: Littau - Malters	ÖV-Passagiere	5'400	6'750	6'900	7'200	7'400	7'450	7'550	
F14 Littau Thorenberg	MIV-Nutzende	14'600	14'800	14'900	15'700	13'600	13'100	13'200	
F15 Emmen Lohrensäge	ÖV-Passagiere				2'500	2'550	2'550	2'800	Umbau Seetalplatz 2010-2012
	MIV-Nutzende	19'350	19'300	12'400	15'550	17'300	16'250	15'700	2012: Neuer Autobahnananschluss Rothenburg
									Ab 2014: Anschluss Emmen Nord wird zu einem ½ Anschluss (vorher Vollanschluss)
									Ab 2015: Umbau Seetalplatz
F 16 Bahn: Rothenburg - Sempach - Neuenkirch	ÖV-Passagiere	23'400	25'950	26'300	25'600	25'900	25'850	26'450	
F17 A2 Rothenburg	MIV-Nutzende	83'900	69'750	93'700	84'550	84'550	91'600	90'650	2011: Bau Anschluss Rothenburg
									2014: Keine Daten vorhanden
F18 Rothenburg Bärtiswil	ÖV-Passagiere				1'450	1'450	1'600	1'650	
	MIV-Nutzende	14'450	15'250	14'500	14'950	15'200	15'100	14'850	
Total Agglomerationskordon	ÖV-Passagiere	75'450	82'700	83'800	90'900	90'450	92'450	94'450	
	MIV-Nutzende	399'700	381'400	402'850	408'150	414'900	419'700	424'750	
	Total	475'150	464'100	486'650	499'050	505'350	512'150	519'200	

Ausgewählte Verbindungen

Messstelle	Verkehrsmittel	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
T1 A2 Sonnenbergtunnel	MIV-Nutzende	93'200	k.A.	k.A.	102'300	98'200	102'050	103'750	2011 & 2012 Baustelle Cityring
T2 Spitalstrasse	ÖV-Passagiere	2'600	2'450	2'650	2'650	2'600	2'650	2'750	
	MIV-Nutzende	16'500	16'500	15'750	15'450	16'550	16'200	16'000	
E1 Zugerstrasse Ebikon	ÖV-Passagiere	2'700	2'600	2'650	2'950	3'050	3'050	3'100	
	MIV-Nutzende	34'500	33'000	29'550	29'150	28'900	29'100	28'900	
E2 Zubringer Rontal	MIV-Nutzende	k.A.	21'050	24'300	26'600	26'850	26'600	27'050	2011 eröffnet
E12 Seetalstrasse	ÖV-Passagiere	3'450	3'900	4'450	4'450	4'400	4'300	4'450	
	MIV-Nutzende	21'850	33'000	32'650	32'600	a.B.	a.B.	a.B.	Seit Ende 2013 ausser Betrieb
E13 Gerliswilstrasse	ÖV-Passagiere	3'450	3'650	4'000	4'000	3'900	3'900	4'000	
	MIV-Nutzende	31'500	32'300	31'450	28'850	31'300	28'900	27'500	

Datentabellen Bezugsgrössen

		2008	2013		Bemerkungen
Arbeitsplätze (Beschäftigte) im Perimeter	Stadt	62'997	79'047		Stand 2008 Bfs, Stand 2013 LUSTAT
	Agglomerationsgürtel	45'818	56'651		
	Ländl. Raum	87'701	103'478		
	Agglomeration	108'815	135'698		
	Kanton	196'516	239'176		

		2000	2011	2015	Bemerkungen
Zupendelnde in Perimeter	Stadt	36'001	45'300	49'100	Stand VZ 2000; 2011 BFS Strukturhebung
	Aggl.-gürtel	26'564	25'500	26'800	gemäss Pendlerdefinition keine Summierungen möglich - Absprache notwendig
	Ländl. Raum	38'556	19'700	21'700	
Wegpendelnde aus Perimeter	Stadt	13'637	18'900	20'400	Stand VZ 2000; 2011 BFS Strukturhebung
	Aggl.-gürtel	38'591	36'300	39'900	gemäss Pendlerdefinition keine Summierungen möglich - Absprache notwendig
	Ländl. Raum	51'628	39'100	42'200	

Entwicklung Ein- und Aussteigende an Bahnhöfen im Kanton Luzern (Teil 1)

Bahnhaltestelle	2008	2010	2012	2014	2016	Differenz von 2008 bis 2016	
						Absolut	in %
Baldegg	210	247	274	261	274	64	30%
Baldegg Kloster	525	728	747	610	670	145	28%
Ballwil	662	692	708	669	721	59	9%
Brittnau-Wikon	183	173	210	167	192	9	5%
Buchrain	847	1283	1452	1502	1652	805	95%
Dagmersellen	871	889	1006	1013	1095	224	26%
Ebikon	862	1139	1442	1475	1772	910	106%
Emmenbrücke	2483	3084	3579	3821	4427	1944	78%
Entlebuch	694	909	790	926	950	256	37%
Ermensee	103	133	128	126	133	30	29%
Eschenbach	764	872	908	882	957	193	25%
Escholz matt	808	949	861	968	956	148	18%
Gelfingen	255	303	330	360	361	106	42%
Gersag	1741	2462	3140	3396	3720	1979	114%
Gettnau	171	180	180	196	243	72	42%
Gisikon-Root	787	1065	1087	1187	1265	478	61%
Hasle LU	140	112	137	153	156	16	11%
Hitzkirch	726	934	957	909	1007	281	39%
Hochdorf	1843	2113	2170	1990	1998	155	8%
Hochdorf Schöna u	409	593	683	698	703	294	72%
Horw	1281	1721	1857	2439	2494	1213	95%
Hüswil	68	61	70	62	64	-4	-6%
Kriens Mattenhof	1019	1265	1513	1714	1822	803	79%
Littau	691	924	963	1053	1139	448	65%
Luzern	70816	81165	87707	91847	k.A.	k.A.	k.A.
Luzern-Verkehrshaus	357	458	523	548	515	158	44%
Malters	2017	2429	2624	2666	2702	685	34%
Meggen	107	118	129	135	98	-9	-8%
Meggen Zentrum	268	313	356	441	460	192	72%
Menzna u	400	478	469	507	533	133	33%
Mosen	132	166	163	165	179	47	36%
Nebikon	1291	1386	1601	1555	1627	336	26%
Nottwil	741	828	871	921	1020	279	38%
Oberkirch	322	396	431	498	534	212	66%
Reiden	1382	1507	1713	1540	1717	335	24%
Root D4	544	901	928	993	1100	556	102%
Rothenburg	228	332	523	851	1283	1055	463%
Rothenburg Dorf	910	1131	1164	1132	1487	577	63%

Entwicklung Ein- und Aussteigende an Bahnhöfen im Kanton Luzern (Teil 2)

Bahnhaltestelle	2008	2010	2012	2014	2016	Differenz von 2008 bis 2016	
						Absolut	in %
Schachen LU	347	381	406	567	533	186	54%
Schüpfheim	1401	1722	1584	1831	1783	382	27%
Sempach-Neuenkirch	1593	1833	2046	2132	2366	773	49%
St. Erhard-Knutwil	122	133	145	120	121		-1%
Sursee	8473	11232	12047	13145	k.A.	k.A.	k.A.
Waldibrücke	490	558	616	615	665	175	36%
Wauwil	646	718	888	956	1038	392	61%
Werthenstein	81	103	107	123	118	37	46%
Willisau	1718	1713	1828	2010	2027	309	18%
Wolhusen	3665	4436	4652	4396	4736	107	29%
Wolhusen Weid	147	221	222	228	250	103	70%
Zell	563	556	540	617	610	47	8%

Datentabellen Verkehrsverhalten der Perimeterbewohner/-innen (Teil 1)

		2005	2010	2015	Bemerkungen
Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag	Stadt	3.4	3.6	3.2	Stand Mikrozensus 2005, 2010, 2015
	Agglomerationsgürtel	3.3	3.5	3.3	
	Ländlicher Raum	3.3	3.6	3.3	
	Agglomeration	3.3	3.5	3.3	
	Kanton	3.3	3.6	3.3	
Mittlere Wegzeit pro Person und Tag (min)	Stadt	107	98	98	Stand Mikrozensus 2005, 2010, 2015
	Agglomerationsgürtel	105	98	94	
	Ländlicher Raum	96	91	93	
	Agglomeration	106	98	96	
	Kanton	101	95	94	
Mittlere Tagesdistanz pro Person (km)	Stadt	31	36.3	31.4	Stand Mikrozensus 2005, 2010, 2015
	Agglomerationsgürtel	35	34.7	35.6	
	Ländlicher Raum	35	39.9	43	
	Agglomeration	33	35.4	33.9	
	Kanton	34	37.5	38.4	
Tagesdistanz zu Fuss (km)	Stadt	2.5	2.6	2.4	Stand Mikrozensus 2005, 2010, 2015
	Agglomerationsgürtel	2	2.4	2.1	
	Ländlicher Raum	1.7	1.7	1.7	
	Agglomeration	2.2	2.5	2.2	
	Kanton	2	2.1	2	
Tagesdistanz mit dem Velo (km)	Stadt	1	1.1	1.3	Stand Mikrozensus 2005, 2010, 2015
	Agglomerationsgürtel	1	0.9	0.9	
	Ländlicher Raum	0.9	0.9	1.1	
	Agglomeration	1	1	1.1	
	Kanton	1	0.9	1.1	
Tagesdistanz mit dem ÖV (km)	Stadt	11.2	14.7	13.2	Stand Mikrozensus 2005, 2010, 2015
	Agglomerationsgürtel	5.3	8.3	7.2	
	Ländlicher Raum	4.9	6.3	6.6	
	Agglomeration	7.7	10.9	9.7	
	Kanton	6.4	8.8	8.2	
Tagesdistanz mit dem MIV (km)	Stadt	14.2	17.1	14.1	Stand Mikrozensus 2005, 2010, 2015
	Agglomerationsgürtel	24.6	22.6	23.8	
	Ländlicher Raum	26.5	30	33	
	Agglomeration	20.4	20.3	19.9	
	Kanton	23.3	24.8	26.4	

Datentabellen Verkehrsverhalten der Perimeterbewohner/-innen (Teil 2)

		2005	2010	2015	Bemerkungen
Anteil Fussverkehr an Tagesdistanz (%)	Stadt	8	7	8	Stand Mikrozensus 2005, 2010, 2015
	Agglomerationsgürtel	6	7	6	
	Ländlicher Raum	5	4	4	
	Agglomeration	7	7	7	
	Kanton	6	6	5	
Anteil Radverkehr an Tagesdistanz (%)	Stadt	3	3	4	Stand Mikrozensus 2005, 2010, 2015
	Agglomerationsgürtel	3	3	3	
	Ländlicher Raum	3	2	3	
	Agglomeration	3	3	3	
	Kanton	3	2	3	
Anteil ÖV an Tagesdistanz (%)	Stadt	37	40	42	Stand Mikrozensus 2005, 2010, 2015
	Agglomerationsgürtel	15	24	20	
	Ländlicher Raum	14	16	15	
	Agglomeration	23	31	29	
	Kanton	19	23	21	
Anteil MIV an Tagesdistanz (%)	Stadt	46	47	45	Stand Mikrozensus 2005, 2010, 2015
	Agglomerationsgürtel	70	65	67	
	Ländlicher Raum	76	75	77	
	Agglomeration	61	57	59	
	Kanton	68	66	69	
Anteil Fussverkehr an Unterwegszeit (%)	Stadt	48	43	44	Stand Mikrozensus 2005, 2010, 2015
	Agglomerationsgürtel	39	41	38	
	Ländlicher Raum	39	33	32	
	Agglomeration	43	42	41	
	Kanton	41	38	37	
Anteil Radverkehr an Unterwegszeit (%)	Stadt	5	5	6	Stand Mikrozensus 2005, 2010, 2015
	Agglomerationsgürtel	6	5	5	
	Ländlicher Raum	6	6	6	
	Agglomeration	6	5	5	
	Kanton	6	5	6	
Anteil ÖV an Unterwegszeiten (%)	Stadt	18	21	21	Stand Mikrozensus 2005, 2010, 2015
	Agglomerationsgürtel	10	14	12	
	Ländlicher Raum	7	9	8	
	Agglomeration	13	17	16	
	Kanton	11	14	12	

Datentabellen Verkehrsverhalten der Perimeterbewohner/-innen (Teil 3)

		2005	2010	2015	Bemerkungen
Anteil MIV an Unterwegszeiten (%)	Stadt	25	29	28	Stand Mikrozensus 2005, 2010, 2015
	Agglomerationsgürtel	39	37	41	
	Ländlicher Raum	43	48	52	
	Agglomeration	33	34	35	
	Kanton	38	40	43	
Anteil Fussverkehr an Weg-Etappen (%)	Stadt	53	53	50	Stand Mikrozensus 2005, 2010, 2015
	Agglomerationsgürtel	44	47	41	
	Ländlicher Raum	39	36	33	
	Agglomeration	48	50	45	
	Kanton	44	43	39	
Anteil Radverkehr an Weg-Etappen (%)	Stadt	7	6	8	Stand Mikrozensus 2005, 2010, 2015
	Agglomerationsgürtel	7	6	6	
	Ländlicher Raum	8	7	7	
	Agglomeration	7	6	7	
	Kanton	7	6	7	
Anteil ÖV an Weg-Etappen (%)	Stadt	18	19	21	Stand Mikrozensus 2005, 2010, 2015
	Agglomerationsgürtel	11	14	13	
	Ländlicher Raum	6	8	8	
	Agglomeration	14	16	16	
	Kanton	11	12	13	
Anteil MIV an Weg-Etappen (%)	Stadt	21	21	21	Stand Mikrozensus 2005, 2010, 2015
	Agglomerationsgürtel	37	32	38	
	Ländlicher Raum	46	48	51	
	Agglomeration	30	27	31	
	Kanton	37	36	40	

Datentabellen zu Anzahl Unfälle mit nur Sachschaden und Anzahl Unfälle mit Personenschaden

Stadt	2012	2013	2014
Unfälle mit nur Sachschaden	359	338	344
Unfälle mit Personenschaden	275	226	234
Gesamt	634	564	578
Unfallquote/1000 Einwohner	8.0	7.0	7.1

Agglomerationsgürtel	2012	2013	2014
Unfälle mit nur Sachschaden	435	403	374
Unfälle mit Personenschaden	303	323	293
Gesamt	738	726	667
Unfallquote/1000 Einwohner	6.3	6.2	5.6

Ländlicher Raum	2012	2013	2014
Unfälle mit nur Sachschaden	596	551	541
Unfälle mit Personenschaden	453	418	483
Gesamt	1049	969	1024
Unfallquote/1000 Einwohner	5.5	5.0	5.3

Agglomeration (inkl. Stadt)	2012	2013	2014
Unfälle mit nur Sachschaden	794	741	718
Unfälle mit Personenschaden	578	549	527
Gesamt	1372	1290	1245
Unfallquote/1000 Einwohner	7.0	6.5	6.2

Kanton insgesamt	2012	2013	2014
Unfälle mit nur Sachschaden	1390	1292	1259
Unfälle mit Personenschaden	1031	967	1010
Gesamt	2421	2259	2269
Unfallquote/1000 Einwohner	6.3	5.8	5.8

Glossar

Agglomeration	Zusammenhängendes Gebiet mehrerer Gemeinden (um eine Kernstadt)
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASP	Abendspitzenstunden Montag bis Freitag jeweils 17:00 – 18:00 Uhr
AV	Amtliche Vermessung
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
Binnenverkehr	Verkehr mit Quelle und Ziel innerhalb eines bestimmten Gebietes
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr Montag bis Sonntag
DTW	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
LV	Langsamverkehr
Mfz	Motorfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal Split	Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrsträger
MSP	Morgenspitzenstunde Montag bis Freitag jeweils 07:00 – 08:00 Uhr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PW	Personenwagen
rawi	Raum und Wirtschaft, Dienststelle Kanton Luzern

Index und Quellenangaben

¹ Strassenfahrzeugbestand nach Gemeinden 2016, BFS – Sektion Mobilität

² Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2015. Erhebung: Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung Auswertung für das Monitoring Gesamtverkehr Luzern durch LUSTAT Statistik Luzern. Diese Zahl entspricht dem Durchschnitt über alle Fahrtzwecke.

³ Geschäftsbericht VVL 2016. Querschnitte, Tageswerte (DWV), Fern- und Regionalverkehr. Quelle: SBB AG, Personenverkehr.

⁴ LUSTAT Jahrbuch Kanton Luzern 2016, Analyseregionen Seite 19.

⁵ Amtliche Vermessung (AV), Herausgegeben und Vertrieb: Bundesamt für Landestopographie swisstopo, Eidgenössische Vermessungsdirektion, Waben.

⁶ Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi) Luzern

⁷ Statistik der Bevölkerung und Haushalte. Auswertung für das Monitoring Gesamtverkehr Luzern durch LUSTAT Statistik Luzern.

⁸ Schweizerische Arbeitskräfteerhebung (2008), Berechnung für das Monitoring Gesamtverkehr Luzern durch LUSTAT Statistik Luzern.

⁹ Volkszählung SE 2011, Erhebung: Bundesamt für Statistik. Auswertung für das Monitoring Gesamtverkehr Luzern durch LUSTAT Statistik Luzern.

¹⁰ Angaben zu Abonnements des Tarifverbundes: Verkehrsverbund Luzern (VVL), Verkaufsstattistik Passepartout; Angaben zu Generalabonnements: Schweizerische Bundesbahnen (SBB).

¹¹ ÖV-Güteklassen nach LUSTAT Statistik Luzern in LUSTAT focus – Mobilität im Kanton Luzern.

¹² Bestand der beim Strassenverkehrsamt des Kantons Luzern gemeldeten Strassenfahrzeuge der Kategorie Personenwagen (ohne Mietwagen, Busse der Verkehrsbetriebe etc.). PW-Bestand basiert auf MFZ-Statistik des BFS, die wiederum auf der Registerdatenbank MOFIS des Bundesamts für Strassen basiert, für Motorisierungsgrad bezogen auf die ständige Wohnbevölkerung über 18 Jahre: LUSTAT Statistik Luzern

¹³ Mobility Car Sharing

¹⁴ Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2015 Zusammenhang zwischen den Kenngrössen Etappe, Weg und Ausgang, S. 21.

¹⁵ Tiefbauamt Stadt Luzern

¹⁶ Tiefbauamt und Geoinformationszentrum der Stadt Luzern

¹⁷ Verkehrsverbund Luzern (VVL)

¹⁸ Verkehrsbetriebe Luzern (VBL)

¹⁹ Angaben zum Stadtgebiet: Tiefbauamt Stadt Luzern Angaben zum Kanton: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) Kanton Luzern



Monitoring Gesamtverkehr Luzern 2017

Das Tiefbauamt der Stadt Luzern hat zusammen mit der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern und dem Verkehrsverbund Luzern das Monitoring Gesamtverkehr Luzern entwickelt. Die vorliegende Berichtsversion 2017 enthält die neuesten verfügbaren Kennzahlen zum Verkehr.

Das Monitoring Gesamtverkehr Luzern dokumentiert die Gesamtverkehrsentwicklung und die Zusammensetzung des Verkehrs (Modal Split) in verschiedenen Bezugsräumen. Zusätzlich wird die Entwicklung weiterer Einflussfaktoren auf das Verkehrsgeschehen festgehalten. Die daraus gewonnenen Zeitreihen dienen der Festlegung und Beurteilung von verkehrspolitischen Zielen und tragen zur zukünftigen Steuerung des Verkehrs bei.