

*Referat von Norbert Riesen, Direktor LUSTAT Statistik Luzern –  
es gilt das gesprochene Wort.*

## Verkehrsverhalten der Luzerner Bevölkerung

Sehr geehrter Herr Regierungsrat,  
werte Medienschaffende,  
sehr geehrte Damen und Herren

Verkehrsfragen betreffen alle Menschen im Kanton Luzern, selbst die kleine Gruppe, die selber nicht mobil ist. Die kantonale Bevölkerungsbefragung hat wiederholt gezeigt, dass die Luzerner Bevölkerung in der Verkehrssituation, wie sie im Kanton besteht, ein Problem sieht. Der Kanton Luzern steht diesbezüglich vor einer grossen Herausforderung.

Für die Bewältigung von dieser äusserst komplexen und anspruchsvollen Aufgabe braucht es verlässliche Daten, die einen zukunftsgerichteten Blick und tragfähige Entscheidungen ermöglichen. Und genau diese Daten möchten wir Ihnen heute vorstellen. LUSTAT Statistik Luzern hat die Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr der Jahre 2005 bis 2015 im Kanton Luzern analysiert. Ich freue mich, Ihnen hier eine Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse zu präsentieren.

### **9 von 10 Luzerner/innen sind mobil**

Im Mikrozensus Mobilität und Verkehr gelten Personen als mobil, wenn sie an einem zufällig über ein Jahr verteilten Stichtag mindestens 25 Meter im öffentlichen Raum zurücklegen. Nach dieser Definition ist die Luzerner Kantonsbevölkerung zu knapp 90 Prozent mobil.

Vergleicht man die drei oberen Balken zum Kanton Luzern mit der unteren Hälfte der Grafik, so sieht man, dass der Luzerner Mobilitätsgrad mehr oder weniger demjenigen der Gesamtschweiz entspricht. Die drei farbigen Balken stellen je die im 5-Jahres-Turnus untersuchten Jahre dar – also 2005, 2010, 2015. Die Länge der Balken zeigt, dass der Mobilitätsgrad sowohl in der Schweiz als auch im Kanton Luzern seit spätestens 2005 mehr oder weniger stabil geblieben ist.

### **Velo ist am weitesten verbreitet**

Um mobil zu sein, setzen wir in unserem Alltag neben unseren eigenen Füßen verschiedenste Fahrzeuge ein. Im Kanton Luzern kommen auf 100 Haushalte 172 Velos und 118 Autos. Damit ist in den Luzerner Haushalten das Auto nach dem Velo das am weitesten verbreitete Fahrzeug. Die unteren Balken der Grafik zeigen an, dass motorisierte Zweiräder im Kanton Luzern weitaus weniger verbreitet sind. Zum Beispiel kommen gerade mal 12 E-Bikes auf 100 Haushalte.

### **1-Personen-Haushalte sind am häufigsten autofrei**

Wie schon in den Jahren 2005 und 2010 haben im Jahr 2015 im Kanton Luzern 4 von 5 Haushalten mindestens 1 Auto gehabt; knapp jeder dritte Haushalt sogar 2 oder mehr. Wie der blaue Balken (unten) in der Grafik zeigt, ist die Autobesitzquote umso höher, je mehr Personen in einem Haushalt leben. Und der rote Balken (oben) macht sichtbar, dass 1-Personen-Haushalte am häufigsten autofrei sind.

### **Die meisten Kinder verfügen über Velos**

Kinder und Jugendliche verfügen am häufigsten über Velos. Das zeigt die Differenzierung nach Altersgruppen in der Grafik: 99 Prozent – also quasi alle 6- bis 17-Jährigen – verfügen jederzeit oder nach Absprache über ein Velo. Sichtbar wird das in der Summe vom roten und dem grauen Balken. Auch bei den Gruppen bis zum Alter von 45 Jahren liegt dieser Anteil noch bei rund 90 Prozent. Je älter die Leute nachher werden, desto kleiner wird die Velo-Verfügbarkeit. Wobei man sagen muss, dass sie bei Personen im Rentenalter immer noch 54 Prozent beträgt.

### **58 Prozent besitzen ein ÖV-Abo**

Das Mobilitätsverhalten, das die Bevölkerung an den Tag legt, wird wesentlich vom Angebot vom öffentlichen Verkehr mitbestimmt. Der ÖV kann eine Alternative sein, sich ein eigenes Fahrzeug anzuschaffen oder sich mit einem Privatfahrzeug fortzubewegen. Der ÖV kann aber auch eine Ergänzung zum eigenen Fahrzeug sein.

Wie man am roten Balken in der Grafik sieht, sind knapp 60 Prozent von den Luzernerinnen und Luzernern im Alter ab 16 Jahren im Besitz von einem oder mehreren ÖV-Abonnements. Das kann das GA, das Halbtax, der Passepartout oder ein anderes ÖV-Abonnement sein. Oder auch eine Kombination davon (zum Beispiel Halbtax und Passepartout). Diese Rate entspricht wie schon vor rund 10 Jahren ungefähr dem gesamtschweizerischen Mittel. Immer noch am stärksten verbreitet ist das Halbtaxabo. Aktuell haben 40 Prozent von der Luzerner Bevölkerung ein Halbtax. Das GA und andere Abos sind im Vergleich zum Halbtax sehr viel weniger verbreitet. 2015 haben 10 Prozent von den Luzernerinnen und Luzernern ein GA. Bei den anderen Abonnements ist der Anteil mehr als doppelt so gross.

### **GA-Besitz ist am höchsten bei jungen Personen**

Bei den Personen im Rentenalter liegt die Besitzrate von den ÖV-Abos mit 66 Prozent deutlich über dem kantonalen Durchschnitt. Das ist hauptsächlich auf den hohen Anteil von den Halbtax-Besitzerinnen und -Besitzer zurückzuführen. Das sieht man in der Grafik an der Länge vom roten Balken unten bei der ältesten Altersgruppe. Das Halbtaxabo ist in den älteren Altersklassen allgemein stärker verbreitet als bei den jüngeren. Beim GA und bei den Monats-, Jahres- und Streckenabos ist es anders. Diese Abos kommen besonders häufig während der Ausbildung zur Anwendung. Das erklärt die hohe Besitzrate bei der jungen Bevölkerung im Alter bis zu 30 Jahren im Vergleich zu den älteren Altersgruppen.

Wie der graue Balken oben zeigt, sind die jungen Frauen und Männer bis zu 30 Jahren am häufigsten im Besitz von einem GA. Hier dürfte es eine Rolle spielen, dass beim GA Preisermächtigungsmodelle für Jugendliche im Alter bis zu 25 Jahren gelten; für Studierende sogar bis zu 30 Jahren. Zum Teil werden die Jugendlichen beim Abo-Erwerb auch von ihrem Ausbildungsbetrieb unterstützt.

Und jetzt komm ich in meinen Ausführungen zum Verkehrsverhalten von den Luzernerinnen und Luzerner.

### **Weiter, aber in kürzerer Zeit**

Die Inlandstrecke, die jede im Kanton Luzern wohnhafte Person pro Jahr zurücklegt – und zwar irgendwo auf Schweizer Boden und nicht zwingend nur im Kanton Luzern – ist fast gleich lang wie die Luftliniendistanz von Luzern bis zum Südpol. Pro Person und Tag sind das im Durchschnitt 38,4 Kilometer oder – hochgerechnet auf ein Jahr – rund 14'000 Kilometer.

Auf der Grafik zeigen die drei farbigen Balken im oberen Luzerner-Teil die im 5-Jahres-Turnus untersuchten Jahre an. Also 2005, 2010 und 2015. Man sieht, dass seit dem Jahr 2005 die Tagesdistanz der Luzerner Bevölkerung um 4,3 Kilometer zugenommen hat. Die Zeit, die man im Verkehr verbracht hat, ist hingegen insgesamt um 6,4 Minuten gesunken.

Wie man sieht, hat sich ein Grossteil dieser Veränderungen zwischen 2005 und 2010 ereignet. Als Fazit von diesen Veränderungen kann man sagen: Die Luzernerinnen und Luzerner legen heute längere Distanzen zurück und brauchen dafür erst noch weniger Zeit als früher. Diese Entwicklungen gelten auch für die Gesamtschweiz, aber im Kanton Luzern sind sie stärker ausgeprägt. Das zeigt der Vergleich mit der unteren Hälfte der Grafik. Eine Luzernerin oder ein Luzerner ist pro Tag weiter und länger unterwegs als der Durchschnitt der Gesamtschweiz. Sowohl die Tagesdistanz als auch die tägliche Unterwegszeit liegen im Kanton Luzern tendenziell höher als auf nationaler Ebene.

### **Junge Erwachsene sind am mobilsten**

Nicht alle Luzerner Bevölkerungsgruppen tragen gleich viel zum Verkehrsaufkommen bei. Die Mobilitätswerte von den verschiedenen Gruppen weichen zum Teil erheblich vom kantonalen Durchschnitt ab. Das gilt sowohl für die Tagesdistanz als auch für die tägliche Unterwegszeit.

Wie man an den hellgrauen Balken in der unteren Hälfte der Grafik sieht, sind Kinder, Jugendliche und Personen im Rentenalter pro Tag deutlich weniger lang unterwegs als andere Altersgruppen. Und was die Distanzen betrifft, bewegen sie sich täglich etwa halb so weit wie die 18- bis 30-jährigen jungen Erwachsenen. Die Werte von den 31- bis 45-Jährigen und von den 46- bis 64-Jährigen hingegen liegen ungefähr im Bereich vom kantonalen Mittel. Das sieht man an den mittleren hellgrauen Balken.

Was die Grafik auch noch zeigt ist, dass Männer mit gut 43 Kilometern pro Tag weiter unterwegs sind als Frauen mit knapp 34 Kilometern. Das sieht man an den mittleren dunkelgrauen Balken. Besonders gross ist der Mobilitätsunterschied zwischen den Geschlechtern übrigens zwischen Montag und Freitag. Da sind die Männer viel weiter unterwegs als die Frauen. Auch punkto Unterwegszeit unterscheiden sich die Geschlechter: Die Luzerner Frauen sind übers ganze Wochenende deutlich länger unterwegs als unter der Woche. Hingegen sind die Luzerner Männer am Samstag deutlich länger unterwegs als an allen anderen Tagen.

### **Freizeit vor Arbeit vor Einkauf**

Nach diesen Ausführungen stellt sich die Frage: Welches Ziel und welchen Zweck verfolgen die Luzernerinnen und Luzerner, wenn sie sich im öffentlichen Raum fortbewegen? Wie man an den drei farbigen Balken in der Grafik sieht, hat sich die Rangliste, die die Frage beantwortet, seit 2005 nicht substantiell verändert. Die Luzernerinnen und Luzerner sind erstens für die Freizeit unterwegs, an zweiter Stelle bewegen sie sich zur Arbeit und als Drittes gehen sie einkaufen. Das ist die Reihenfolge der wichtigsten Verkehrszwecke der Kantonsbevölkerung.

Auf den ersten Rang – also den Freizeitverkehr – entfällt knapp die Hälfte aller Distanzen, welche die Luzerner Wohnbevölkerung pro Tag zurücklegt. Das sind nicht ganz 20 Kilometer pro Person und Tag. Für die Arbeit werden täglich pro Person nur halb so viele Kilometer zurückgelegt wie für die Freizeit. Und für das Einkaufen legen die Luzernerinnen und Luzerner nochmals mehr als die Hälfte weniger lange Distanzen zurück als für den Arbeitsverkehr.

### **Freizeitverkehr bis spät in die Nacht**

Die Grafik zeigt das Verkehrsaufkommen im Kanton Luzern nach Tageszeit und Verkehrszwecken, und das im Durchschnitt von allen Wochentagen. Die Y-Achse – also die vertikale Achse – zeigt den Anteil von der Luzerner Bevölkerung, der im Verkehr unterwegs ist. Die X-Achse zeigt die Uhrzeit.

Wenig überraschend hat die rote Kurve – das ist der Arbeitsverkehr – zwei sehr ausgeprägte Spitzen: eine früh am Morgen und eine zweite zwischen etwa 17 und 18 Uhr. Die blaue Kurve zeigt den Verlauf vom Freizeitverkehr. Der Freizeitverkehr erreicht einerseits später am Tag Höchstwerte als der Arbeitsverkehr. Andererseits nimmt er am Abend auch erst später wieder ab. Der Einkaufsverkehr – die graue Kurve – verteilt sich über den ganzen Tag, mit einem Rückgang über die Mittagsstunde. Im Wochenverlauf erreicht der Einkaufsverkehr – wenig überraschend – seine grösste Spitze am Samstag: Der Samstag ist „der Einkaufstag“ der Luzernerinnen und Luzerner.

### **Mehrheit der Distanzen werden im Auto zurückgelegt**

Der Modalsplit ist in der Verkehrsstatistik eine wichtige und häufig eingesetzte Grösse. Mit dieser Kennzahl lässt sich die Verkehrsmittelwahl darstellen. Der Modalsplit zeigt die Verteilung vom Verkehrsaufkommen auf die einzelnen Verkehrsmittel oder die unterschiedlichen Verkehrsmodi – den Langsamverkehr, den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr.

Der Langsamverkehr umfasst den Fuss- und Veloverkehr (inklusive E-Bike). Zum ÖV zählen Bahn, Bus, Postauto und Tram. Zum motorisierten Individualverkehr – also zum MIV – werden Personenwagen, Motorräder, Kleinmotorräder (z.B. Roller) und Töffli gezählt. Wenn man schaut, was für Distanzen die Luzerner Bevölkerung zurücklegt, sieht man am langen roten Balken in der Grafik, dass sich der Tagesverkehr im Jahr 2015 zu knapp 70 Prozent auf den motorisierten Individualverkehr verteilt – also auf den MIV. Und im Kanton Luzern ist der MIV praktisch ein Synonym für den Autoverkehr. Im ÖV werden 21 Prozent der Distanzen zurückgelegt. Und zu Fuss, mit dem Velo, mit dem E-Bike oder mit den übrigen Verkehrsmitteln 10 Prozent. Im Kanton Luzern spielt der MIV insgesamt eine wichtigere Rolle als in der Gesamtschweiz. Der ÖV hingegen spielt eine weniger wichtige Rolle als auf nationaler Ebene.

Seit 2005 hat sich nichts geändert an der dominanten Rolle, die der MIV im Verkehrsverhalten der Luzerner Bevölkerung spielt. Mehr als zwei Drittel von den 2015 im Inland absolvierten Tagesdistanzen – das sind durchschnittlich 26,4 Kilometer – werden von den Luzernerinnen und Luzernern im MIV zurückgelegt. Das heisst, fast ausschliesslich im Auto. Jeder Einwohner und jede Einwohnerin vom Kanton Luzern sitzt für weit mehr als jeden zweiten Kilometer der Tagesdistanzen, die zu bewältigen sind, in einem Auto. Und hier sind Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren oder Menschen ohne Führerschein von allen Altersgruppen mit eingerechnet.

### **Mobilität wird vom Auto dominiert**

Das Auto ist nicht nur gemessen am Besitz und an der Verfügbarkeit weit verbreitet. Gemessen an den zurückgelegten Distanzen ist es überhaupt das wichtigste Verkehrsmittel für die Bevölkerungsgruppen vom Kanton Luzern.

Schaut man die Bevölkerungsgruppen in der Grafik an, sieht man, dass nur zwei von ihnen weniger als 50 Prozent von den zurückgelegten Gesamttagesdistanzen im Auto zurücklegen. Die zwei Gruppen sind Personen im Rentenalter und Minderjährige. Aber auch Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren, die noch kein Auto lenken dürfen,

sind als Mitfahrerinnen und Mitfahrer weiter mit dem Auto unterwegs als mit dem ÖV. Im unteren Teil der Grafik sehen wir, dass mit steigendem Haushaltseinkommen auch die Tagesdistanz zunimmt, die eine Person mit dem Auto zurücklegt.

### **Auto dominiert alle Verkehrszwecke**

In dieser Grafik wird die Verkehrsmittelwahl der Luzerner Bevölkerung auf den Zweck bezogen, zu denen sie sich aus dem Haus begeben. Auch hier ist klar ersichtlich, wie sehr das Auto dominiert. Die langen dunkelroten Balken zeigen, dass bei allen drei Verkehrszwecken das Auto am häufigsten benutzt wird: Das gilt für die Freizeit, für den Arbeitsverkehr und beim Einkaufen. Am stärksten dominiert das Auto im Einkaufsverkehr. Drei Viertel der Tagesdistanz, die für Einkäufe zurückgelegt wird, werden mit dem Auto bewältigt. Erst mit grossem Abstand folgt die Bahn an zweiter Stelle.

Als nächstes werfen wir einen Blick auf die regionalen Aspekte.

### **ÖV und Langsamverkehr vor allem in der Stadt**

Punkto Verkehrsmittelwahl bestehen zwischen den Luzerner Regionalbevölkerungen deutliche Unterschiede. Wie gesagt kann man den MIV praktisch mit dem Autoverkehr gleichsetzen. Die Bevölkerung der ländlichen Luzerner Regionen legt einen bedeutend höheren Anteil an der Tagesdistanz im MIV zurück als die städtische Bevölkerung. Die grauen MIV-Anteile von den Kuchendiagrammen in der Grafik zeigen erhebliche regionale Disparitäten respektive ein ausgeprägtes Land-Stadt-Gefälle an.

Begründen lässt sich das mit den regional unterschiedlichen Infrastrukturen und den unterschiedlichen Fahrzeugausstattungen der Haushalte. Der kantonale Durchschnitt vom MIV-Anteil an den zurückgelegten Tagesdistanzen beträgt knapp 70 Prozent. Der MIV-Anteil von der Stadtluzerner Bevölkerung liegt mit 45 Prozent markant tiefer. Je weiter die Regionen von der Stadt respektive vom urbanen Zentrum entfernt sind, je grösser sind tendenziell ihre MIV-Anteile. Dieses Muster lässt sich auch schweizweit beobachten.

Im Langsamverkehr ist es genau umgekehrt: Den höchsten Langsamverkehrs-Anteil an der Tagesdistanz erreicht die Wohnbevölkerung in der Stadt Luzern. An zweiter Stelle steht der Agglomerationsgürtel. Den niedrigsten Anteil weisen Einwohnerinnen und Einwohner von der Region Sempachersee Plus auf. Beim ÖV sind ebenfalls Stadt-Land-Gegensätze zu beobachten. Die Stadt Luzern hat den regional weitaus höchsten ÖV-Anteil. Auf sie folgen die Landschaft West und der Agglomerationsgürtel mit fast identischen Werten. Eine weitere Abstufung zeigt sich zu den Regionen Sempachersee Plus und Landschaft Ost, wo die Bewohnerinnen und Bewohner die niedrigsten ÖV-Anteile von allen Regionen aufweisen.

### **LUSTAT Focus: Mobilität im Kanton Luzern**

Ausführliche Informationen zum Verkehrsgeschehen im Kanton Luzern finden sie im aktuellen LUSTAT Focus Mobilität im Kanton Luzern. Die Publikation ist in Kooperation mit der Dienststelle für Verkehr und Infrastruktur (vif), mit der Dienststelle für Raum und Wirtschaft (rawi) und mit dem Verkehrsverbund Luzern, dem VVL, wie auch mit der Stadt Luzern entstanden. Diesen Partnern danke ich für ihre Unterstützung herzlich.

LUSTAT Focus Mobilität im Kanton Luzern und die Tabellensammlung sind kostenfrei verfügbar unter [www.lustat.ch](http://www.lustat.ch).

**Mikrozensus Mobilität und Verkehr:** Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr ist eine Stichprobenerhebung des Bundes, die statistische Informationen zum Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung liefert. Sie wird seit den 1970er-Jahren in regelmässigen Abständen durchgeführt. Die letzte Erhebung fand im Jahr 2015 statt. Sie umfasste schweizweit rund 57'000 Haushalte und Personen. Im Kanton Luzern wurde – wie in den früheren Erhebungsjahren 1989, 2005 und 2010 – die Stichprobe aufgestockt, um auch auf regionaler Ebene aussagekräftige Resultate zu erhalten.

Luzern, 16. November 2017

Weitere Informationen:  
Norbert Riesen, Direktor LUSTAT Statistik Luzern  
Tel. 041 228 56 33

LUSTAT Statistik Luzern  
Burgerstrasse 22  
Postfach 3768  
6002 Luzern  
Tel. 041 228 56 35  
E-Mail [info@lustat.ch](mailto:info@lustat.ch)  
[www.lustat.ch](http://www.lustat.ch)