



Städtebericht Luzern

Studie im Auftrag der Städtekonferenz Mobilität

Projektteam

Urs Bieri: Co-Leiter

Cloé Jans: Leiterin operatives Geschäft und Mediensprecherin

Marco Bürgi: Projektleiter

Sophie Schäfer: Junior Data Scientist

Roland Rey: Projektmitarbeiter / Administration

Jenny Roberts: Junior Data Scientist

Bern, 07. März 2025

Publikation: 03.04.2025: Publikation der Communiqués / Berichte (Sperrfrist)

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	4
1.1	Mandat und Fragestellung	4
1.2	Befragung und Stichprobe	4
2	BEFUNDE	7
2.1	Luzern im Städtevergleich	7
2.2	Luzern im Vergleich mit Agglomerationsgemeinden	18
2.3	Spezifische Fragen für den Raum Luzern	20
3	SYNTHESE	26
4	ANHANG	27
4.1	gfs.bern-Team	27

1 Einleitung

1.1 Mandat und Fragestellung

Die Städtekonferenz Mobilität SKM, eine Sektion des Schweizerischen Städteverbandes, beauftragte das Forschungsinstitut gfs.bern mit einer Online-Befragung zum Thema urbane Mobilität. Die Studie ist als Wiederholung der im Jahre 2018 durchgeführten Befragung in interessierten Städten und Gemeinden konzipiert.

In der aktuellen Studie werden wie 2018 Einstellungen, Bedürfnisse und Erwartungen der Bevölkerung der teilnehmenden Städte rund um Mobilität erfasst. Im Zentrum der Befragung stand dabei nicht nur das Nutzungsverhalten. Ziel war es die generelle Zufriedenheit mit der Mobilität am Wohnort, Einstellungen zum Verhältnis zwischen motorisiertem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr, Wahrnehmungen zur Maximalgeschwindigkeit, Ausgaben für Verkehr und Mobilität sowie Shared Mobility zu messen.

Der Fragebogen wurde im Rahmen eines Workshops im September 2024 mit Vertreter:innen der teilnehmenden Städte erarbeitet und anschliessend gemeinsam finalisiert. Der vorliegende Gesamtbericht schliesst die Berichterstattung ab, wobei eine vergleichende Perspektive zwischen den teilnehmenden Städten im Fokus ist.

1.2 Befragung und Stichprobe

Befragt wurden insgesamt 15'372 Einwohner:innen ab 16 Jahren in zehn Schweizer Städten der Deutschschweiz und der Romandie (Basel, Bern, Fribourg, Luzern, Nyon, Schaffhausen, Sion, Winterthur, Zürich, Zug). In den Städten Bern (Muri b. Bern, Köniz), Luzern (Horw, Ebikon), Winterthur (Seuzach) und Zug (Baar, Cham) wurden zusätzlich insgesamt sieben Agglomerationsgemeinden befragt. Die Resultate in den Agglomerationsgemeinden werden in den Städteberichten jeweils in einem separaten Unterkapitel behandelt und mit den Resultaten in den Kernstädten verglichen. Alle anderen Darstellungen und Analysen beziehen sich jeweils auf die Kernstädte. Die Stichprobe wurde aus den Einwohner:innenregistern der jeweiligen Städte und Gemeinden gezogen. Ausnahmen bilden die Stadt Zug und ihre beiden Agglomerationsgemeinden, wo keine Adressen für die Studie zur Verfügung gestellt wurden und auf Adressen eines Adressbrokers zurückgegriffen wurde. Die Ziehung erfolgte per Zufallsprinzip, um eine in Bezug auf die Grundgesamtheit repräsentative Stichprobe zu erhalten. Zuständig für die Stichprobenziehung waren die entsprechenden Behörden in den Städten.

Die Einladung zur Befragung erfolgte schriftlich. Dazu wurden pro Stadt 5'000 Personen angeschrieben. Der Rücklauf entspricht damit über alle Städte gesehen einer Ausschöpfung von 26 Prozent. In den Agglomerationsgemeinden der Stadt Luzern wurden 1'500 (Horw) respektive 1'000 Personen (Ebikon) eingeladen, an der Befragung teilzunehmen. Die Rücklaufquote beträgt in der Stadt Luzern sowie in Horw 27 Prozent und in Ebikon 29 Prozent.

Nach rund der Hälfte der Befragungszeit wurden schriftliche Erinnerungsschreiben verschickt, um die angestrebten 1'000 Interviews pro Stadt zu erreichen. Die beiden Schreiben enthielten alle Informationen zum Zweck und Inhalt der Befragung, zur Auftraggeberin sowie die Login-Details.

Um die soziodemografischen Verhältnisse in den teilnehmenden Städten korrekt abzubilden, wurden die Daten auf die Alters- und Geschlechtsstruktur der jeweiligen Stadt gewichtet.

Bei einigen Auswertungen wurden die Städte nach Grösse eingeteilt, wobei Basel, Bern, Winterthur und Zürich als grosse Städte gelten, während Freiburg, Luzern, Nyon, Schaffhausen, Sion und Zug der Gruppe der kleinen und mittleren Städte zugeordnet wurden.

Bei einer Stichprobe entscheiden zwei Faktoren über die Qualität der später gewonnenen Aussagen massgeblich mit: Auf der einen Seite definiert sich die Datenqualität über die Grösse des Stichprobenfehlers. Dieser Index weist die Irrtumswahrscheinlichkeit und Irrtumsgrösse einer getroffenen statistischen Aussage aus. Einerseits setzt man bei der Umfrageforschung zumeist auf ein Sicherheitsmass von 95 Prozent, das heisst man akzeptiert eine Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 Prozent, dass der nachgewiesene statistische Zusammenhang so in der Bevölkerung nicht vorhanden ist. Andererseits unterliegen statistische Aussagen einem Stichprobenfehler, welcher von der Grösse der Stichprobe und der Basisverteilung der Variable in der Bevölkerung abhängt, wobei der Fehler kleiner wird, je grösser die Stichprobe ist.

Gerade bei Untergruppenanalysen weist die untersuchte Gruppe schnell weniger als 50 Befragte aus, was bei einem Stichprobenfehler von ± 14 Prozentpunkten eine adäquate Interpretation nahezu verunmöglicht. Deshalb nehmen wir keine Subgruppenanalysen unter 50 Fällen vor.

Das andere Element einer qualitativ hochstehenden Analyse ist die Gewährleistung von Repräsentativität. Repräsentativität bedeutet nichts anderes, als dass jede Person aus der Grundgesamtheit genau die gleiche Chance haben muss, an der Befragung teilnehmen zu können. Werden bei der Stichprobenziehung systematisch Gruppen ausgeschlossen, ist eine Befragung nicht repräsentativ. Durch die Zufallsauswahl bei der Adressziehung sowie die soziodemografische Gewichtung der Resultate wurde in der vorliegenden Studie hohe Repräsentativität angestrebt.

Über die technischen Eckwerte der Umfrage orientiert die nachstehende Übersicht:

Tabelle 1: Methodische Details

Auftraggeberin	Städtekonferenz Mobilität SKM
Grundgesamtheit	<p>Einwohner:innen der teilnehmenden Städte ab 16 Jahren, die seit mindestens sechs Monaten in der jeweiligen Stadt leben und auf Deutsch oder Französisch befragbar sind</p> <p>Eingeteilt in grosse Städte (Basel, Bern, Winterthur, Zürich) und kleine/mittlere Städte (Freiburg, Luzern, Nyon, Schaffhausen, Sion, Zug)</p>
Datenerhebung	Online-Umfrage
Art der Stichprobenziehung	nach Alter und Geschlecht quotierte Zufallsstichprobe pro Stadt
Befragungszeitraum	28. Oktober– bis 22. Dezember 2024
Stichprobengrösse	<p>N Total = 15'372</p> <ul style="list-style-type: none"> • N Basel = 1142 • N Bern = 1317 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Muri b. Bern = 378 (Städtebericht) ○ N Köniz = 401 (Städtebericht) • N Fribourg = 1281 • N Luzern = 1371 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Horw = 405 (Städtebericht) ○ N Ebikon = 285 (Städtebericht) • N Nyon = 1282 • N Schaffhausen = 1214 • N Sion = 1684 • N Winterthur = 1194 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Seuzach = 299 (Städtebericht) • N Zug = 1227 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Baar = 397 (Städtebericht) ○ N Cham = 300 (Städtebericht) • N Zürich = 1195
Stichprobenfehler	<p>±1.1 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit</p> <p>Bei N = 1000 ±3.2 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit</p>
Gewichtung	Alter/Geschlecht interlocked in jeder Stadt einzeln

2 Befunde

2.1 Luzern im Städtevergleich

Die Art und Weise, wie wir täglich zur Arbeit gelangen, prägt den Alltag der Menschen und hat einen grossen Einfluss auf die empfundene Lebensqualität. Bei der Wahl des Verkehrsmittels können sowohl persönliche Vorlieben als auch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur eine Rolle spielen.

In den folgenden Grafiken zur Nutzung der Verkehrsmittel konnten jeweils mehrere Antworten gegeben werden.

Die Mehrheit der Luzerner:innen setzt auf Bus und Bahn, um zur Arbeit zu kommen (55%). Zudem geht fast die Hälfte regelmässig zu Fuss zur Arbeit (47%), und relativ viele pendeln mit dem Velo (38%). 28 Prozent fahren mit dem Auto zur Arbeit.

In den Agglomerationsgemeinden Ebikon und Horw spielt der öffentliche Verkehr zwar eine wichtige Rolle (39% in Ebikon, 40% in Horw), ist aber weniger dominant als in Luzern. Zu Fuss legen 27 Prozent der Pendler:innen in Ebikon und 32 Prozent in Horw regelmässig ihren Arbeitsweg zurück. Während das Velo in Horw mit 41 Prozent ein besonders beliebtes Fortbewegungsmittel ist, wird es in Ebikon deutlich seltener genutzt (20%). Autofahren ist hier stärker verbreitet als in Luzern – 45 Prozent der Einwohner:innen aus Ebikon und 39 Prozent der Einwohner:innen aus Horw setzen auf das Auto, um zur Arbeit oder Ausbildung zu gelangen. Auffällig ist die hohe Verbreitung von E-Bikes: Mit jeweils rund einem Fünftel in Ebikon und Horw liegt die Nutzung um bis zu 10 Prozentpunkte über dem Durchschnitt der mittelgrossen und kleineren Städte – ein Hinweis auf die wachsende Bedeutung dieser umweltfreundlichen Alternative.

Verglichen mit den mittelgrossen und kleineren Städten nutzen die Menschen in Luzern den öffentlichen Verkehr und den Weg zu Fuss öfters, während das Auto deutlich seltener zum Einsatz kommt. Nur in den Grossstädten ist die Nutzung des ÖVs mit 60 Prozent noch grösser. Hingegen geben nur 19 Prozent der Einwohner:innen von Grossstädten im Durchschnitt an, mit dem Auto zu pendeln – deutlich weniger als im Schnitt der kleineren Städte oder Agglomerationsgemeinden Ebikon und Horw.

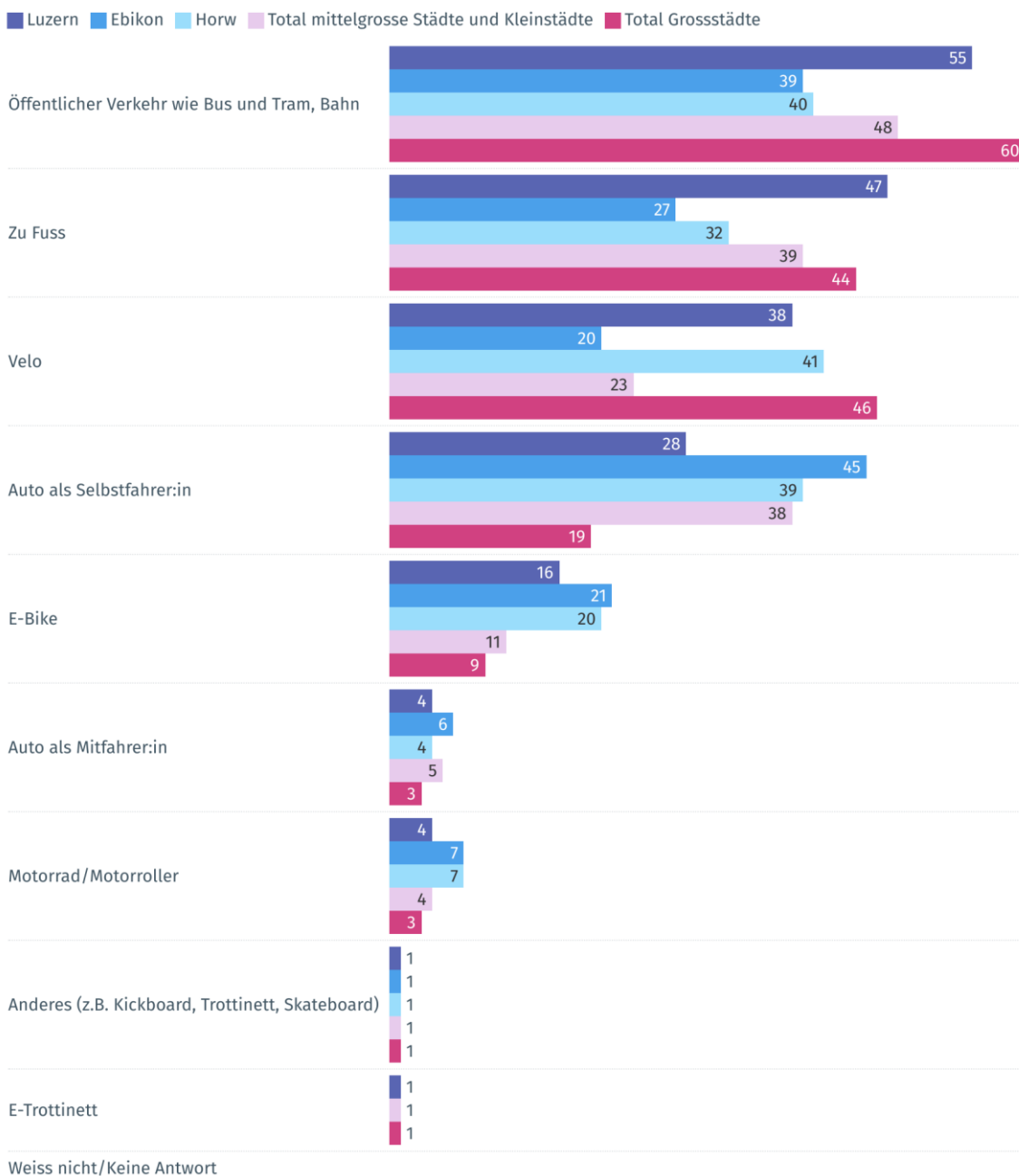
In der Stadt Luzern nutzt die jüngere Bevölkerung bis 40 Jahre an Arbeitstagen viel häufiger den öffentlichen Verkehr (61%) und das Velo (44%) im Vergleich zur Altersgruppe 40–64 Jahre (48% resp. 34%). Hingegen fährt rund ein Drittel der 40–64-Jährigen Auto, während es bei den unter-40-Jährigen nur ein Viertel ist. Auch in Ebikon ist im Arbeitsalltag in der jüngeren Bevölkerungsgruppe der ÖV das beliebteste Verkehrsmittel (45%), gefolgt vom Auto (35%). In derselben Altersgruppe in Horw wird hingegen vor allem auf das Velo (50%) und den ÖV (49%) zurückgegriffen, um zur Ausbildung oder Arbeit zu gelangen. Bei den Einwohner:innen über 40 Jahre dominiert sowohl in Ebikon als auch in Horw das Auto die Verkehrsmittelnutzung.

Grafik 1

Regelmässige Fortbewegungsmittel in der Arbeitszeit/Ausbildungszeit

Wie bewegen Sie sich an Ihrem Wohnort regelmässig (mindestens zweimal pro Woche) fort? Denken Sie zuerst an die Fortbewegung während Ihrer Arbeitszeit/Ausbildungszeit (inklusive Arbeitsweg)

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, die mind. an zwei Tagen pro Woche unterwegs sind, um zur Arbeit/Ausbildung zu gelangen



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Luzern=1013, n Ebikon=208, n Horw=287, n Total mittelgrosse Städte und Kleinstädte=5381, n Total Grossstädte=3630)

In der Freizeit ist die Wahl der Fortbewegungsmittel insgesamt vergleichbar, wobei der Fussverkehr an Bedeutung zunimmt: 68 Prozent der Luzerner:innen bewegen sich regelmässig zu Fuss in ihrer Freizeit. Das sind 7 Pp. mehr als in Städten vergleichbarer Grösse. Eine Mehrheit nutzt auch den ÖV (64%, +12 Pp. verglichen mit dem

Durchschnitt). Das Velofahren belegt wiederum den dritten Platz (40%, +13 Pp. verglichen mit dem Durchschnitt).

In Luzern fahren 37 Prozent der Bevölkerung regelmässig Auto in der Freizeit. Das ist zwar mehr als an Arbeitstagen, aber im Vergleich zu anderen mittleren/kleinen Städten ein relativ kleiner Anteil (-15 Pp. gegenüber dem Durchschnitt). Zusammengefasst spielen der Fuss- und Veloverkehr und der öffentliche Verkehr eine grosse Rolle in der Stadt Luzern. Ein Teil der Bevölkerung nutzt auch das Auto, aber der mobilisierte Individualverkehr ist deutlich weniger ausgeprägt als anderswo.

In den Agglomerationsgemeinden Ebikon und Horw sind 53 bzw. 58 Prozent in der Freizeit zu Fuss unterwegs, während der ÖV mit 47 Prozent (Ebikon) und 53 Prozent (Horw) weniger genutzt wird als in Luzern. Das Velo ist in der Freizeit als Fortbewegungsmittel in Horw mit 39 Prozent verbreitet, in Ebikon jedoch mit 23 Prozent weniger populär. Das Auto spielt hier eine grössere Rolle: 53 Prozent der Einwohner:innen in Ebikon und 46 Prozent jener in Horw fahren regelmässig damit. Auch hier ist wieder eine verstärkte Nutzung des E-Bikes zu beobachten (24% in Ebikon, 25% in Horw).

In den Grossstädten zeigt sich ein ähnliches Muster wie in Luzern, jedoch mit einer noch stärkeren Fokussierung auf den öffentlichen Verkehr. 69 Prozent der Bevölkerung nutzen Bus, Tram oder Bahn, um sich in der Freizeit fortzubewegen – ein Spitzenwert im Vergleich zu allen anderen Gruppen. Der Fussverkehr ist mit 64 Prozent ebenfalls sehr ausgeprägt, während das Velofahren mit 48 Prozent deutlich beliebter ist als in Luzern.

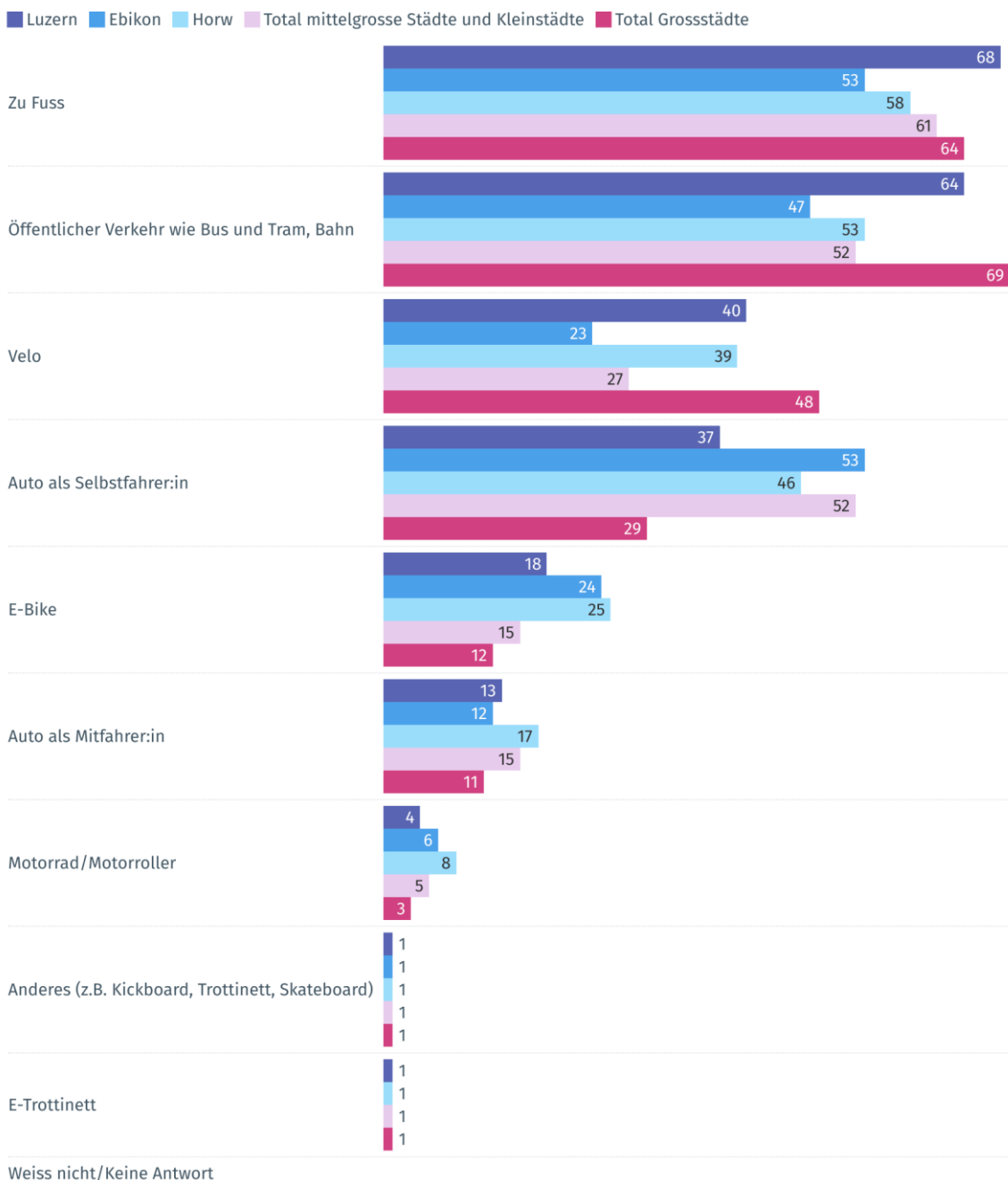
Das Auto spielt in den Grossstädten eine noch geringere Rolle als in Luzern und den Agglomerationsgemeinden Ebikon und Horw: Nur 29 Prozent fahren regelmässig mit dem Auto.

Grafik 2

Regelmässige Fortbewegungsmittel in der Freizeit

Wie bewegen Sie sich an Ihrem Wohnort regelmässig (mindestens zweimal pro Woche) fort? Denken Sie nun an die Fortbewegung während Ihrer Freizeit.

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, die mind. an zwei Tagen pro Woche während ihrer Freizeit unterwegs sind



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Luzern=1189, n Ebikon=231, n Horw=356, n Total mittelgrosse Städte und Kleinstädte=6614, n Total Grossstädte=4236)

Entsprechend ist das am meisten verbreitete Fahrzeug in Luzerner Haushalten nicht etwa das Auto (mit Verbrennungsantrieb: 53%), sondern das Velo (56%). In den Grossstädten ist der Besitz eines Velos leicht höher (64%) und dafür jener eines Autos im Vergleich mit Luzern leicht tiefer (-5 Pp.). Ein Viertel der Bevölkerung hat zudem ein E-Bike

(+4 Pp. im Vergleich zum Durchschnitt mittlerer und kleiner Städte), und auch der Veloverleih ist beliebter als anderswo: 12 Prozent nutzen Velosharing, mehr als doppelt so viele wie in anderen mittleren/kleinen Städten (5%).

Auch Carsharing ist in Luzern verbreiteter als im Durchschnitt: 16 Prozent haben ein entsprechendes Abonnement oder nutzen ein Auto ausserhalb des eigenen Haushalts (+8 Pp.). Die Sharing-Economy ist in Luzern damit etablierter als in vergleichbaren Städten.

In den Agglomerationsgemeinden Ebikon und Horw liegt das Auto mit Verbrennungsantrieb an der Spitze: Jeweils rund 70 Prozent der Einwohner:innen in Ebikon und Horw haben Zugang zu einem solchen Fahrzeug – deutlich mehr als in Luzern. Gleichzeitig ist das Velo mit 40 Prozent in Ebikon und 59 Prozent in Horw ebenfalls weit verbreitet. Der E-Bike-Besitz ist in diesen Agglomerationsgemeinden mit jeweils rund 30 Prozent noch ausgeprägter als in Luzern. Hingegen spielt Carsharing mit 7 Prozent in Ebikon und 10 Prozent in Horw eine geringere Rolle. Auch vom Velosharing wird mit 3 Prozent (Ebikon) und 9 Prozent (Horw) eher selten Gebrauch gemacht.

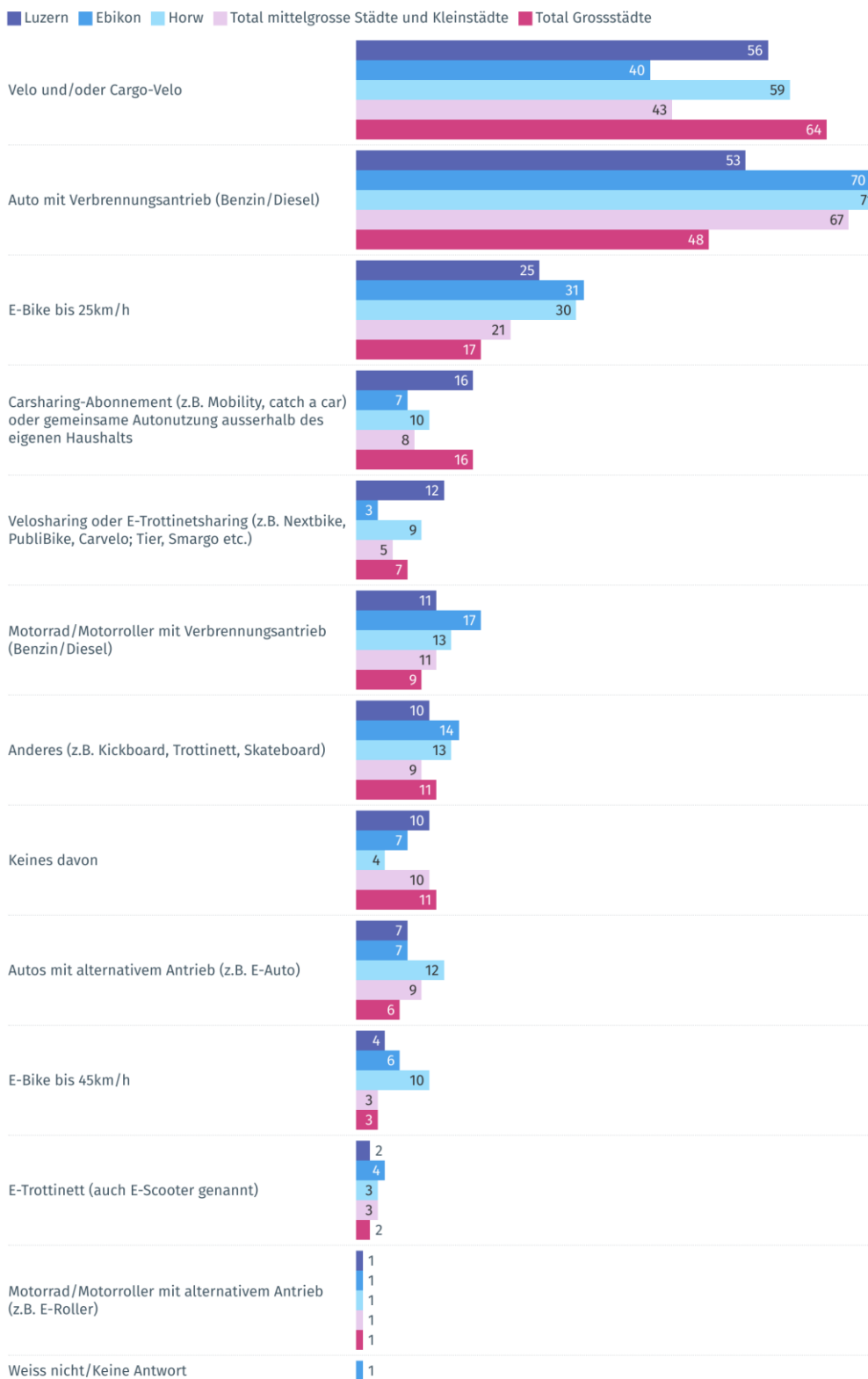
Grafik 3

Fahrzeugbesitz und Mitnutzung im Haushalt

Welche Fahrzeuge besitzen Sie selber oder können Sie in Ihrem Haushalt mitnutzen?

Mehrfachantworten möglich

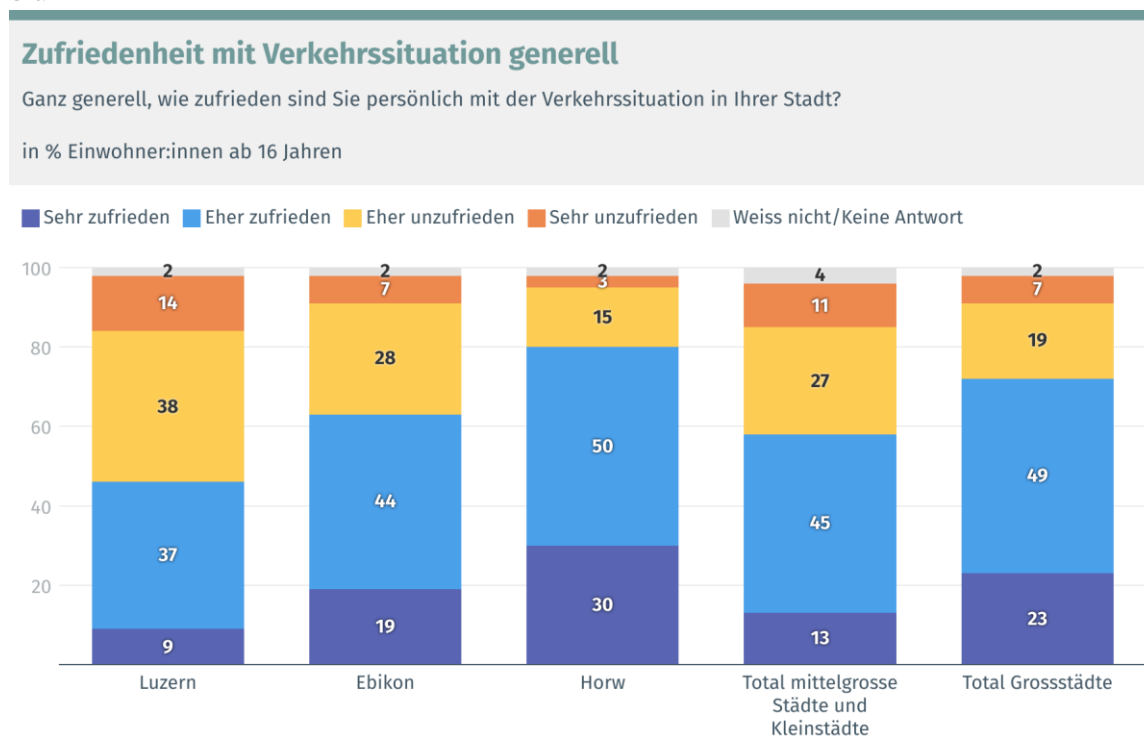
in % Einwohner:innen ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Luzern=1371, n Ebikon=285, n Horw=405, n Total mittelgrosse Städte und Kleinstädte=8059, n Total Grosse Städte=4848)

Die ausgeprägte Unzufriedenheit der Stadtluzerner:innen mit der momentan Verkehrssituation kontrastiert mit der Wahrnehmung in den nahegelegenen Gemeinden Ebikon und Horw. Während in Luzern nur 46 Prozent der Bevölkerung eher oder sehr zufrieden sind mit der allgemeinen Verkehrssituation, sind es in Ebikon 63 Prozent und in Horw sogar 80 Prozent.

Grafik 4



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Luzern=1371, n Ebikon=285, n Horw=405, n Total mittelgrosse Städte und Kleinstädte=8059, n Total Grossstädte=4848)

Insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten ist die Unzufriedenheit gross: Über drei Viertel sind eher/sehr unzufrieden (Durchschnitt kleiner und mittelgrosser Städte: 61%). In Ebikon (60%) ist die Unzufriedenheit ebenfalls hoch, aber weniger ausgeprägt. Noch tiefer liegt die Unzufriedenheit in Horw (37%). In Grossstädten (45%) zeigt sich die Belastung durch den Verkehr weniger stark. Beide Gemeinden sind verkehrstechnisch gut angeschlossen. Vermutlich hat aber vor allem die Lage von Ebikon an der Hauptstrasse zwischen Luzern und Zug einen negativen Einfluss auf die Wahrnehmung zu den Stosszeiten. Dennoch sehen die Stadtluzerner:innen deutlich mehr verkehrspolitischen Handlungsbedarf als die Bevölkerung von Ebikon und Horw.

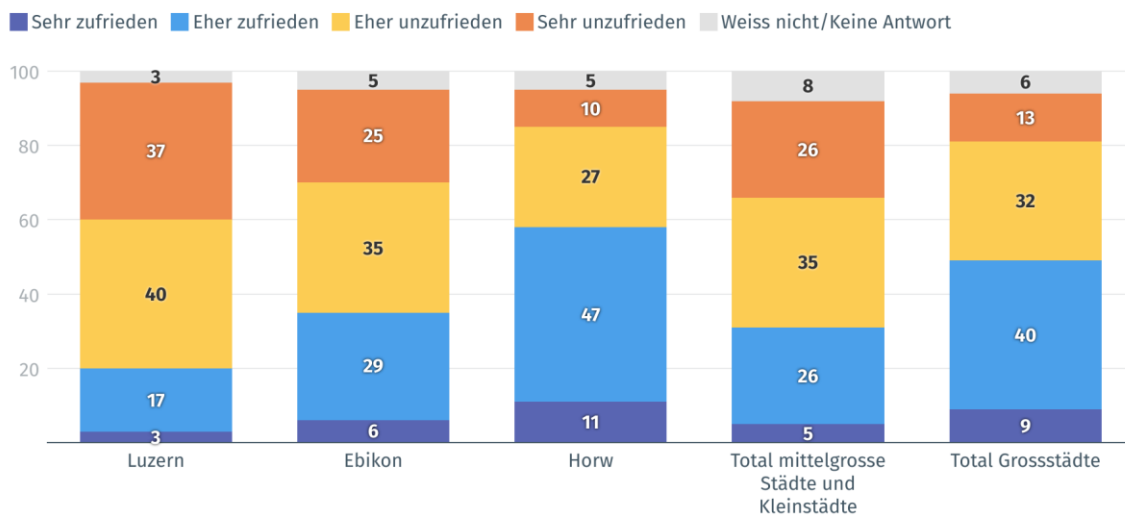
Altersgruppen und Geschlechter weisen dabei ähnliche Einschätzungen auf, und auch zwischen Einwohner:innen, die Auto fahren, und denjenigen, die das Velo oder den ÖV bevorzugen gibt es nur kleine Unterschiede.

Grafik 5

Zufriedenheit mit Verkehrssituation während Hauptverkehrszeiten/Stosszeiten

Wie zufrieden sind Sie persönlich mit der Verkehrssituation in Ihrer Stadt während den Hauptverkehrszeiten/Stosszeiten?

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Luzern=1371, n Ebikon=285, n Horw=405, n Total mittelgrosse Städte und Kleinstädte=8059, n Total Grossstädte=4848)

Der Grund für die hohe Unzufriedenheit liegt wohl in den als sehr häufig wahrgenommenen Verkehrsbehinderungen. 71 Prozent der Luzerner:innen stören sich an Staus, das sind 16 Pp. mehr als im Durchschnitt der kleinen und mittelgrossen Städte und 28 Pp. mehr im Vergleich zum Durchschnitt der Grossstädte. Ein weniger grosser, aber dennoch beträchtlicher Teil der Bevölkerung fühlt sich durch Parkplatzmangel (45%), gefährliche Verkehrssituationen (44%) oder Verkehrslärm (41%) beeinträchtigt. Im Vergleich mit der Bevölkerung mittlerer/kleiner Städte insgesamt werden mehr kritische Situationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen (+6 Pp.).

Die Luzerner:innen machen sich zudem vergleichsweise häufiger Sorgen über Luftverschmutzung (37%, +5 Pp.) und einen Mangel an Abstellflächen für Velos (29%, +6 Pp.). Während die häufiger wahrgenommene Luftverschmutzung eher überrascht angesichts des hohen Bevölkerungsanteils, der auf den Fuss- und Veloverkehr oder den ÖV setzt, erscheint der empfundene Mangel an Veloparkplätzen aufgrund der vielen Velofahrer:innen in der Stadt Luzern nachvollziehbar.

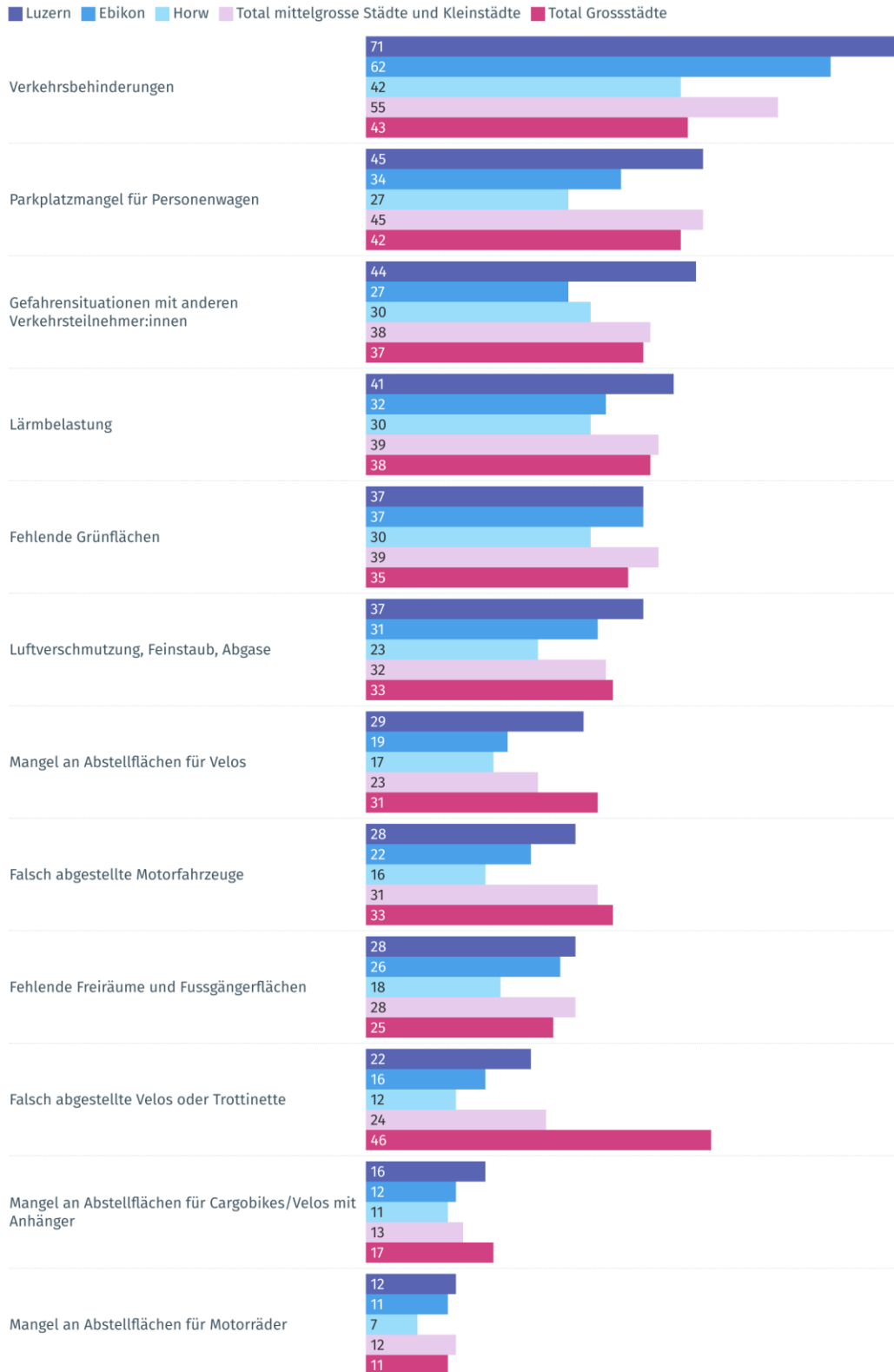
In den Agglomerationsgemeinden Ebikon und Horw sind Verkehrsbehinderungen mit 62 Prozent (Ebikon) und 42 Prozent (Horw) ebenfalls ein grosses Thema, wenn auch weniger ausgeprägt als in Luzern. Parkplatzmangel wird in Ebikon von 34 Prozent und in Horw von 27 Prozent als Problem wahrgenommen – deutlich weniger als in Luzern. Gefahren im Verkehr empfinden 27 Prozent in Ebikon und 30 Prozent in Horw als häufig. Lärmbelastung und Luftverschmutzung sind ebenfalls weniger stark ausgeprägt als in der Stadt.

Grafik 6

Verkehrsbelastung am Wohnort

Wie häufig fühlen Sie sich an Ihrem Wohnort durch folgende Auswirkungen des Verkehrs beeinträchtigt?

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, Anteil eher/sehr häufig



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Luzern=1371, n Ebikon=285, n Horw=405, n Total mittelgrosse Städte und Kleinstädte=8059, n Total Grossstädte=4848)

Was die möglichen verkehrspolitischen Massnahmen betrifft, wünscht sich eine (knappe) Mehrheit der Luzerner:innen mehr Geld für den Ausbau der Veloinfrastruktur (51%), was mit dem Durchschnitt der Grossstädte vergleichbar ist (48%). Ebenfalls die Hälfte spricht sich für eine Modernisierung des bestehenden städtischen Hauptstrassennetzes (zum Beispiel durch Umnutzung von Autospuren für ÖV oder Veloverkehr) aus. Diese beiden Massnahmen haben in Luzern eine klar höhere Priorität als in vergleichbaren Städten (+8 Pp. respektive +14 Pp.). Einerseits liegt dies am hohen Veloanteil, denn Velofahrer:innen befürworten einen Infrastrukturausbau viel häufiger (68%) als Nicht-Velofahrer:innen (44%). Andererseits soll das Hauptstrassennetz moderner werden. Diese Massnahme erreicht vor allem deshalb so viel Zustimmung, weil in Luzern weniger Personen Auto fahren als anderswo.

Für einen beträchtlichen Anteil der Bevölkerung verdienen die Schaffung von strassen-nahen Grünflächen, Stadträume, in denen man sich wohl fühlt sowie Massnahmen gegen Verkehrslärm und Umweltbelastung mehr finanzielle Mittel als heute. Im Vergleich zu anderen Städten sticht auch die hohe Zustimmung für autofreie Zonen heraus: 39 Prozent der Bevölkerung würden solche Zonen begrüßen, was 11 Pp. mehr sind als im Durchschnitt. Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren werden ebenfalls höher priorisiert (34%, +5 Pp.).

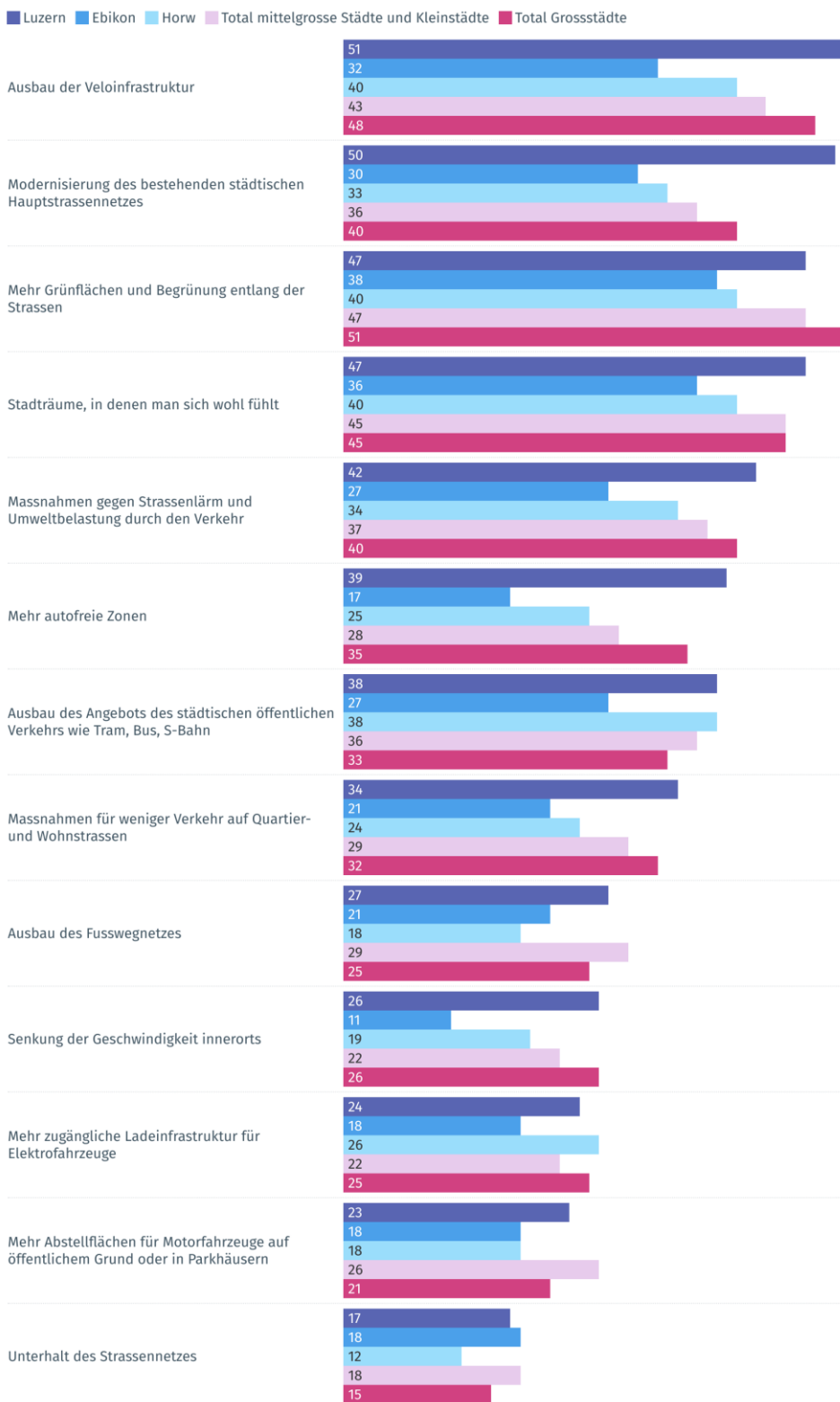
In den Agglomerationsgemeinden Ebikon und Horw setzen die Menschen unterschiedliche Schwerpunkte. In Ebikon sind Investitionen in mehr Grünflächen entlang der Strassen (38%) und der Förderung von Stadträumen, in denen man sich wohlfühlt (36%), besonders gefragt. In Horw stehen mit jeweils 40 Prozent ebenfalls der Ausbau der Veloinfrastruktur, mehr Grünflächen sowie eine Verbesserung der Stadträume im Fokus. Der Ausbau des ÖV-Angebots wird in beiden Gemeinden mit 27 Prozent in Ebikon bzw. 38 Prozent in Horw moderat unterstützt. Die Zustimmung zu autofreien Zonen fällt mit 17 Prozent in Ebikon und 25 Prozent in Horw hingegen deutlich geringer aus als in Luzern.

Grafik 7

Priorisierung von Massnahmen für Verkehrspolitik

In der Folge sehen Sie verschiedene verkehrspolitische Massnahmen. Nehmen wir an, Sie könnten entscheiden, für welche Massnahmen in Ihrer Stadt in Zukunft mehr, gleichviel oder weniger Geld zur Verfügung steht. Wichtig dabei ist: Für jede Massnahme, bei der Sie in Zukunft mehr Geld als bisher ausgeben wollen, müssen Sie eine Massnahme bestimmen, bei der Sie in Zukunft weniger ausgeben wollen.

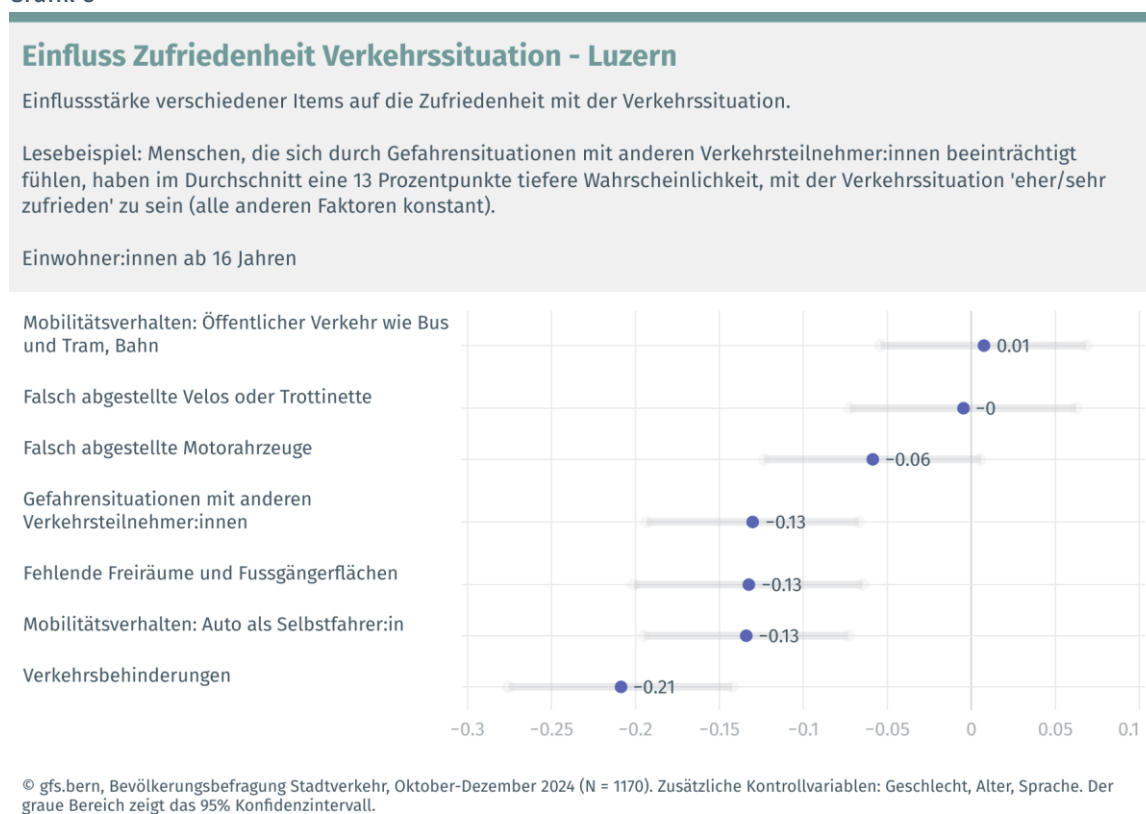
in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, Anteil mehr Geld als bisher



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Luzern=1371, n Ebikon=285, n Horw=405, n Total mittelgrosse Städte und Kleinstädte=8059, n Total Grossstädte=4848)

Inwiefern sich die genutzten Verkehrsmittel und wahrgenommenen Beeinträchtigungen statistisch auf die Zufriedenheit mit der generellen Verkehrssituation auswirken, lässt sich mittels einer Regressionsanalyse untersuchen. Dabei finden wir in Einklang mit der Situation über alle Städte, dass auch in Luzern Personen, die häufig Verkehrsbehinderungen und Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden erleben, häufiger mit der Verkehrssituation unzufrieden sind. Etwas stärker als in anderen Städten wirken sich auch das Autofahren sowie fehlende Freiräume und Fussgängerflächen negativ auf die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation aus. Weiter zeigt die Regressionsanalyse, dass sich in Luzern keine der Variablen systematisch positiv auf die Zufriedenheit auswirkt.

Grafik 8



Erläuterung: Die eingesetzte Methode der linearen Regression beschreibt das Vorhandensein des Einflusses von unabhängigen Variablen (hier: Nutzung von Verkehrsmitteln, Wahrgenommene Belastungen von Verkehrsauswirkungen) auf eine abhängige Variable (Zufriedenheit mit Verkehrssituation). Anhand des Vorzeichens lässt sich unterscheiden, ob ein Element eher zu Zufriedenheit (positives Vorzeichen) oder eher zu Unzufriedenheit (negatives Vorzeichen) mit der generellen Verkehrssituation am Wohnort führt. Je grösser der absolute Wert des Faktors einer unabhängigen Variable ist, desto grösser ist der Einfluss auf die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation. Variablen, welche die Null-Linie dieser linearen Regression geschieht unter der Annahme, dass andere Einflüsse im Modell konstant gehalten werden (ceteris paribus). Auf diese Weise ist es möglich, den isolierten Einfluss der unabhängigen Variablen auf die abhängige zu eruieren. Die Kontrollvariablen (Alter, Geschlecht, Sprache) werden im Modell ebenfalls berücksichtigt, um allfällige Verzerrungen durch diese vermeiden zu können.

2.2 Luzern im Vergleich mit Agglomerationsgemeinden

Ein Vergleich der verkehrspolitischen Bedürfnisse der Stadtluzerner:innen mit denjenigen der Ebikonener:innen und Horwer:innen (**GRAFIK 8**) lässt mehrere Schlüsse zu:

- Einerseits sind die Bewohner:innen der Stadt Luzern insgesamt deutlich häufiger bereit, mehr Geld als heute in verschiedene verkehrspolitische Massnahmen zu

investieren, als die Bewohner:innen der Agglomerationsgemeinden. Angesichts des höheren Anteils Unzufriedener in Luzern erscheint dies auch nachvollziehbar.

- Die Ebikoner:innen und Horwer:innen sind viel seltener für Investitionen in autofreie Zonen als die Luzerner:innen, wohl aufgrund des höheren Stellenwerts des Autos in den umliegenden Gemeinden.
- Während die Forderung nach einem grösseren ÖV-Angebot in Luzern und Horw gleich viel Zustimmung erhält, sind die Ebikoner:innen deutlich seltener dafür.
- In allen drei Gemeinden geniesst die Senkung der Geschwindigkeit innerorts eine vergleichsweise tiefe Priorität. In Ebikon ist der Anteil der Bevölkerung, der hierfür mehr Investitionen fordert, besonders klein (11%).

Grafik 9

Priorisierung von Massnahmen für Verkehrspolitik

In der Folge sehen Sie verschiedene verkehrspolitische Massnahmen. Nehmen wir an, Sie könnten entscheiden, für welche Massnahmen in ihrer Stadt in Zukunft mehr, gleichviel oder weniger Geld zur Verfügung steht. Wichtig dabei ist: Für jede Massnahme, bei der Sie in Zukunft mehr Geld als bisher ausgeben wollen, müssen Sie eine Massnahme bestimmen, bei der Sie in Zukunft weniger ausgeben wollen.

in % Einwohner:innen in Luzern, Ebikon und Horw ab 16 Jahren, Anteil mehr Geld als bisher

Kategorien	▼ Luzern	Ebikon	Horw
Ausbau der Veloinfrastruktur	51	32	40
Modernisierung des bestehenden städtischen Hauptstrassennetzes	50	30	33
Stadträume, in denen man sich wohl fühlt	47	36	40
Mehr Grünflächen und Begrünung entlang der Strassen	47	38	40
Massnahmen gegen Strassenlärm und Umweltbelastung durch den Verkehr	42	27	34
Mehr autofreie Zonen	39	17	25
Ausbau des Angebots des städtischen öffentlichen Verkehrs wie Tram, Bus, S-Bahn	38	27	38
Massnahmen für weniger Verkehr auf Quartier- und Wohnstrassen	34	21	24
Ausbau des Fusswegnetzes	27	21	18
Senkung der Geschwindigkeit innerorts	26	11	19
Mehr zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	24	18	26
Mehr Abstellflächen für Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund oder in Parkhäusern	23	18	18
Unterhalt des Strassennetzes	17	18	12

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N Luzern=1371, N Ebikon=285, N Horw=405)

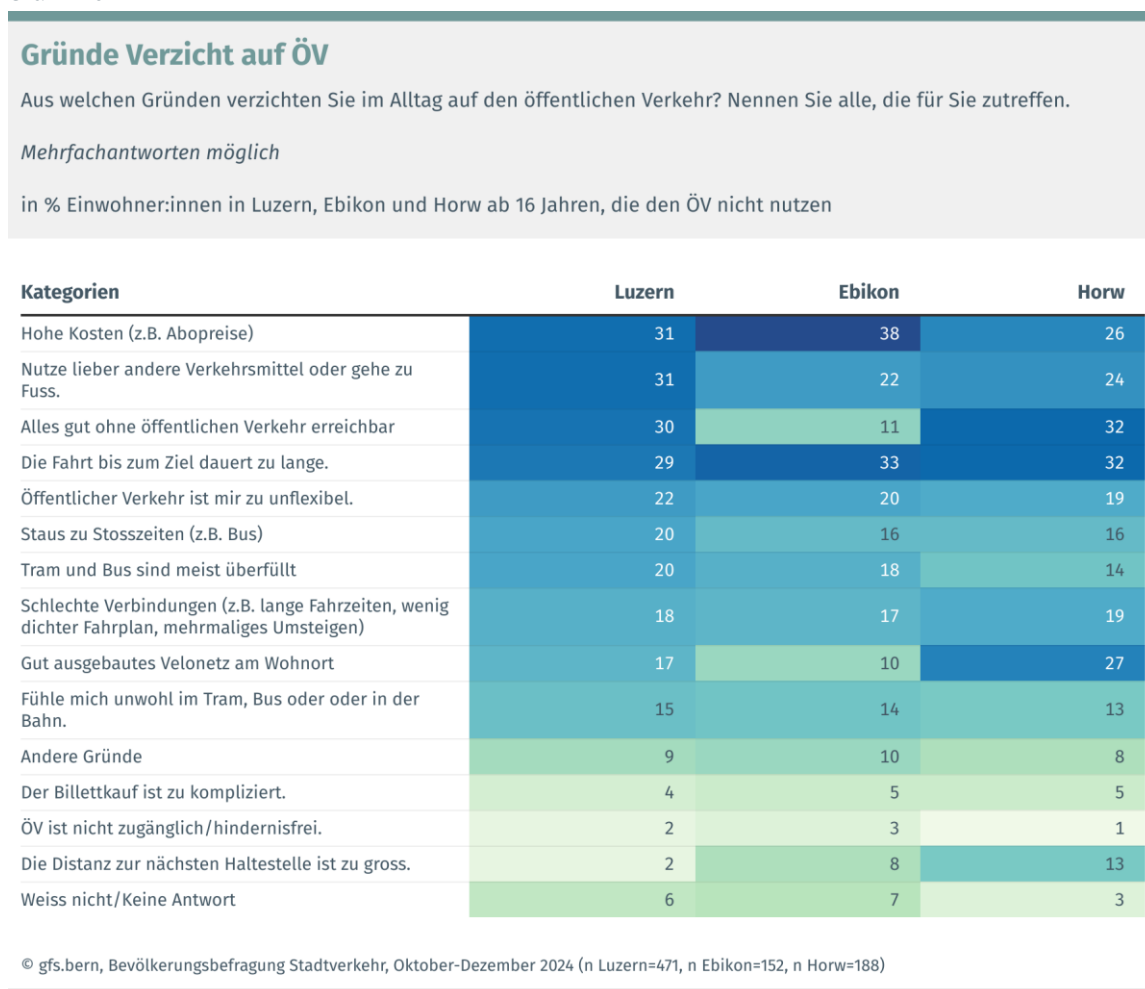
Die verschiedenen verkehrspolitischen Prioritäten legen nahe, dass die Stadtluzerner:innen den Ausbau des öffentlichen Verkehrs (und die Abkehr vom Auto) am stärksten befürworten, während die Ebikoner:innen dies am wenigsten tun. Entsprechend stellt sich die Frage, warum gewisse Einwohner:innen der drei Gemeinden bisher auf den ÖV verzichteten.

Von denjenigen, die angegeben haben, den ÖV nicht zu nutzen, nennt je knapp ein Drittel der Stadtbevölkerung hohe Abokosten, Präferenzen für andere Verkehrsmittel oder die

gute Erreichbarkeit ohne ÖV als Gründe gegen die ÖV-Nutzung. In Ebikon spielen die hohen Kosten eine noch grössere Rolle für den Verzicht (38%, +7 Pp.) sowie der Umstand, dass die Fahrt bis zum Ziel zu lange dauert (33%, +4 Pp.). Die wenigsten Ebikoner:innen geben hingegen an, dass sie auch ohne ÖV alles gut erreichen können (11%), und auch die Präferenz für andere Mobilitätsformen ist geringer (22%, -9 Pp.).

In Horw stehen wiederum andere Verzichtsründe im Vordergrund: Je 32 Prozent finden, dass die Erreichbarkeit auch ohne ÖV gewährleistet ist oder dass ÖV-Fahrten zu lange dauern. Es geben zudem vergleichsweise viele Einwohner:innen an, dass das örtliche Velonetz gut ausgebaut ist und sie deshalb auf den ÖV verzichten können (27%). Erst dann folgen Kostenüberlegungen. Die Gründe für einen ÖV-Verzicht sind damit vielfältig und können sich je nach Gemeinde deutlich unterscheiden.

Grafik 10

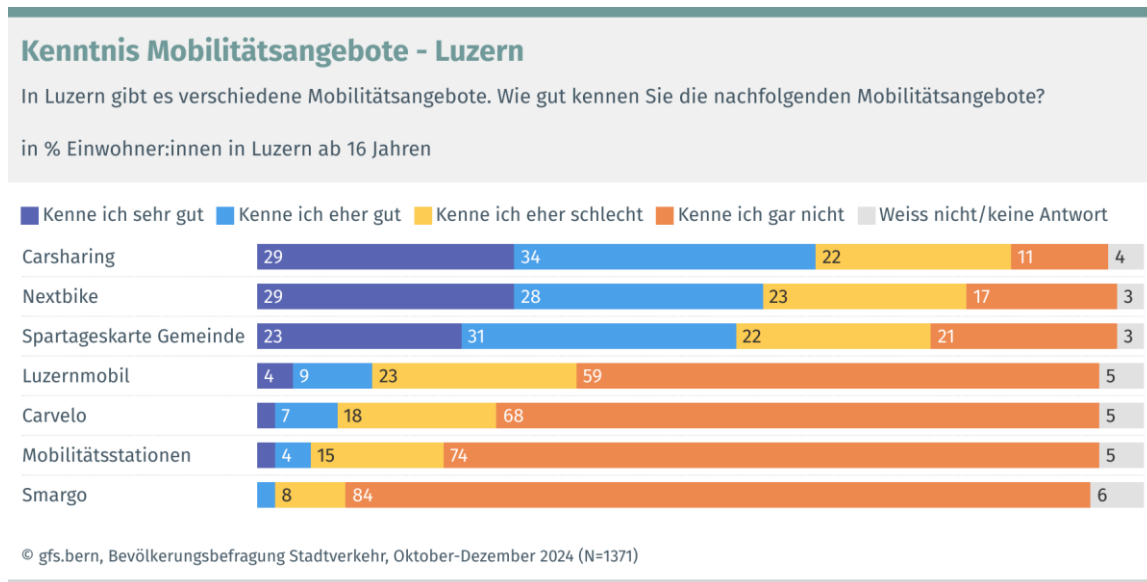


2.3 Spezifische Fragen für den Raum Luzern

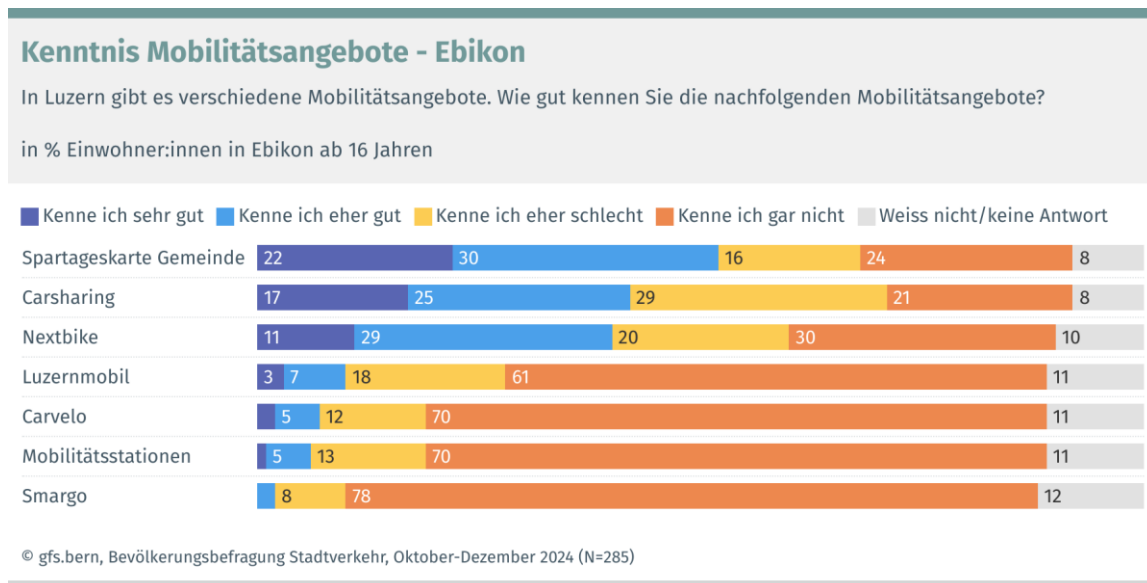
Im Raum Luzern stehen neben dem allgemeinen öffentlichen Verkehr verschiedene innovative Mobilitätsangebote zur Verfügung. Die bekanntesten darunter sind Carsharing sowie Nextbike, das Luzerner Veloverleihsystem. 63 Prozent respektive 57 Prozent der Einwohner:innen geben an, diese Dienste eher oder sehr gut zu kennen. Eine Mehrheit der Bevölkerung kennt zudem die Spartageskarte Gemeinde (54%).

Andere Mobilitätsangebote wie Luzernmobil, Carvelo, Mobilitätsstationen oder Smargo sind den Luzerner:innen jedoch weitgehend unbekannt. In den nahegelegenen Gemeinden Ebikon und Horw ist das Gesamtbild ähnlich, wobei die Bekanntheit von Carsharing und Nextbike in Ebikon deutlich tiefer ausfällt als in Luzern und Horw.

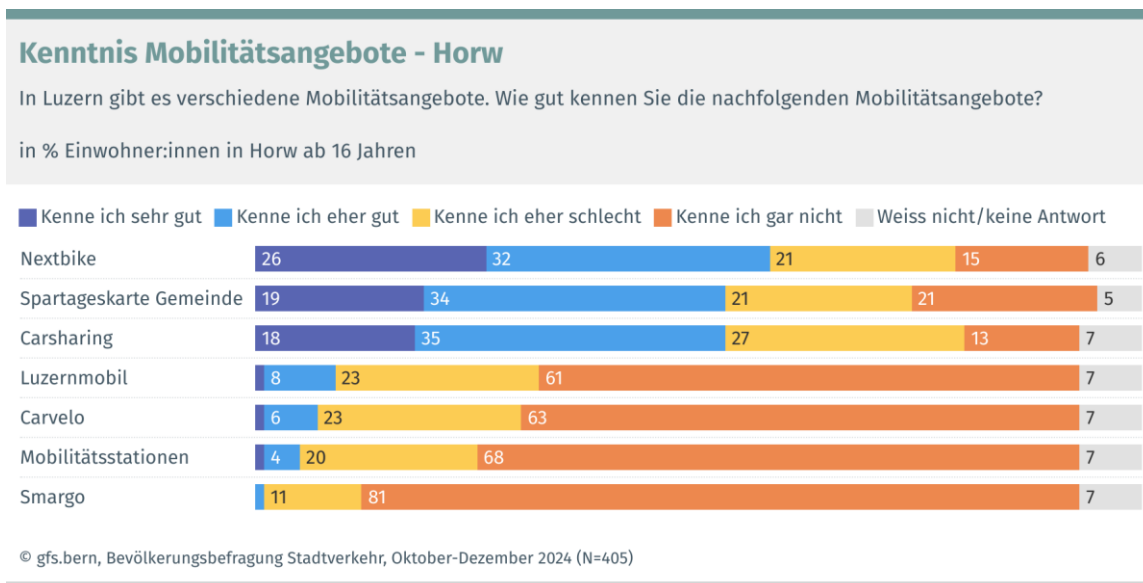
Grafik 11



Grafik 12



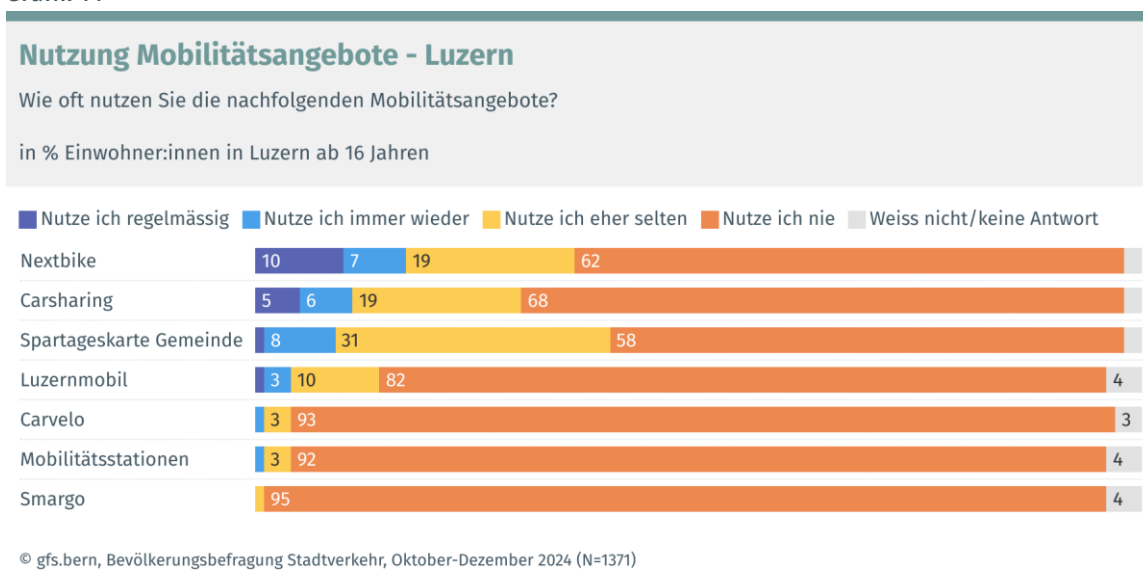
Grafik 13



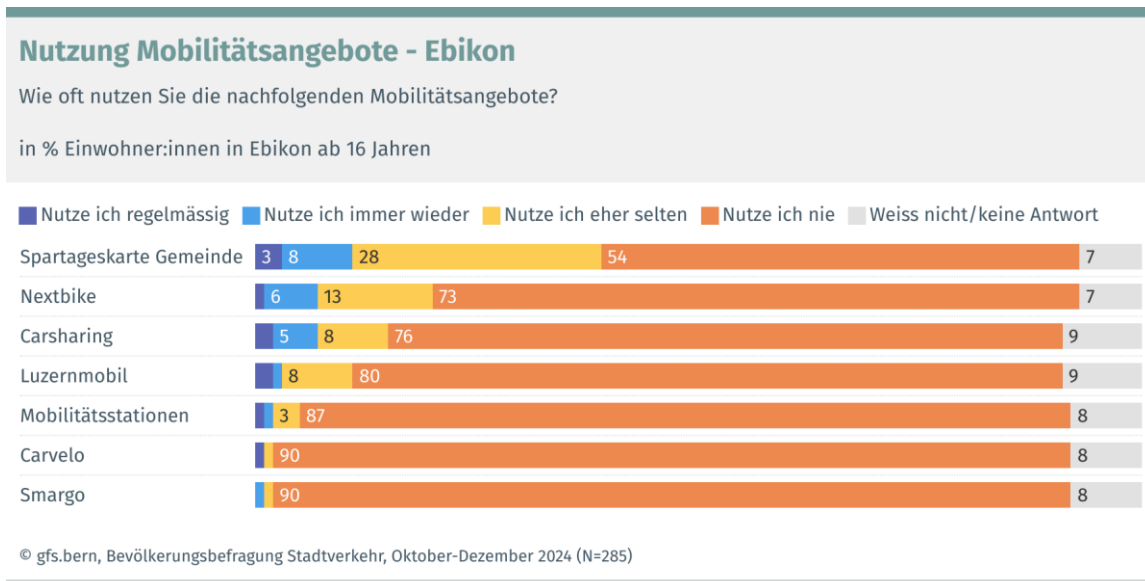
Effektiv genutzt werden die erwähnten Angebote jedoch nur von einer Minderheit. Nextbike verzeichnet im Vergleich die höchste Nutzung: 10 Prozent der Bevölkerung nutzen den Veloverleih regelmässig, 7 Prozent ab und zu und 19 Prozent eher selten. Nextbike wird in Horw ähnlich häufig genutzt wie in der Stadt Luzern (16% regelmässig/immer wieder), in Ebikon ist das Veloverleihsystem jedoch weniger verbreitet (7% regelmässig/immer wieder). 11 Prozent der Luzerner:innen nutzen Carsharing regelmässig/immer wieder und 19 Prozent eher selten. Bei der Spartageskarte Gemeinde sind es noch weniger Personen. Allerdings gibt fast ein Drittel der Bevölkerung an, sie eher selten zu nutzen. Dies liegt wohl daran, dass die Spartageskarte Gemeinde oft für Tagesausflüge in der Schweiz verwendet wird (und weniger für die Alltagsmobilität).

Die überwiegende Mehrheit der Luzerner:innen nutzt Carvelo, Mobilitätsstationen oder Smargo nie. Zusammenfassend ist die Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote in Ebikon und Horw vergleichbar zu Luzern – mit der Ausnahme, dass die Ebikoner:innen Nextbike noch seltener nutzen.

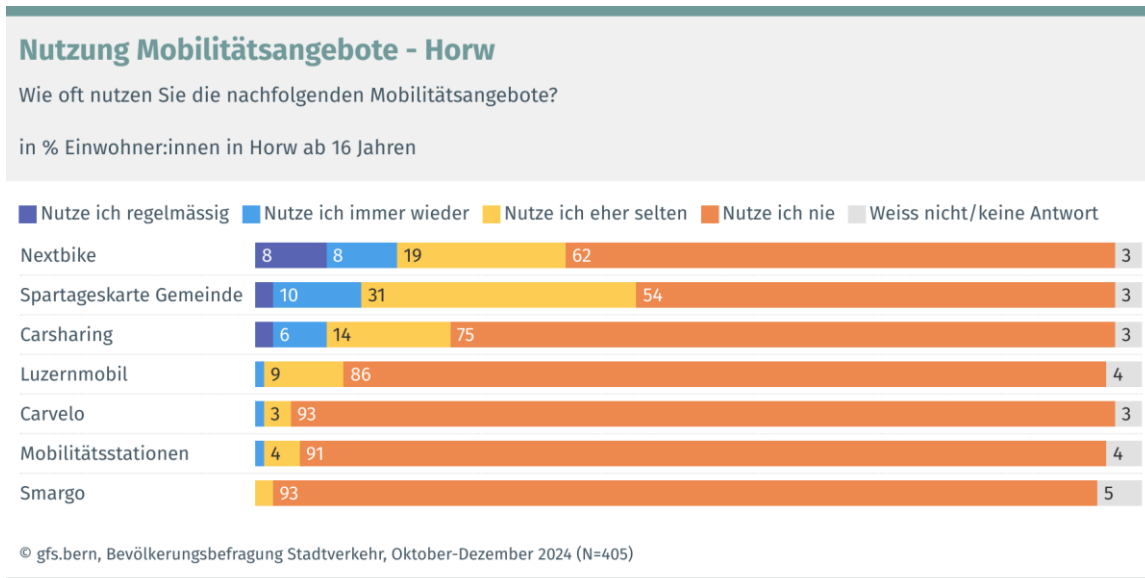
Grafik 14



Grafik 15



Grafik 16

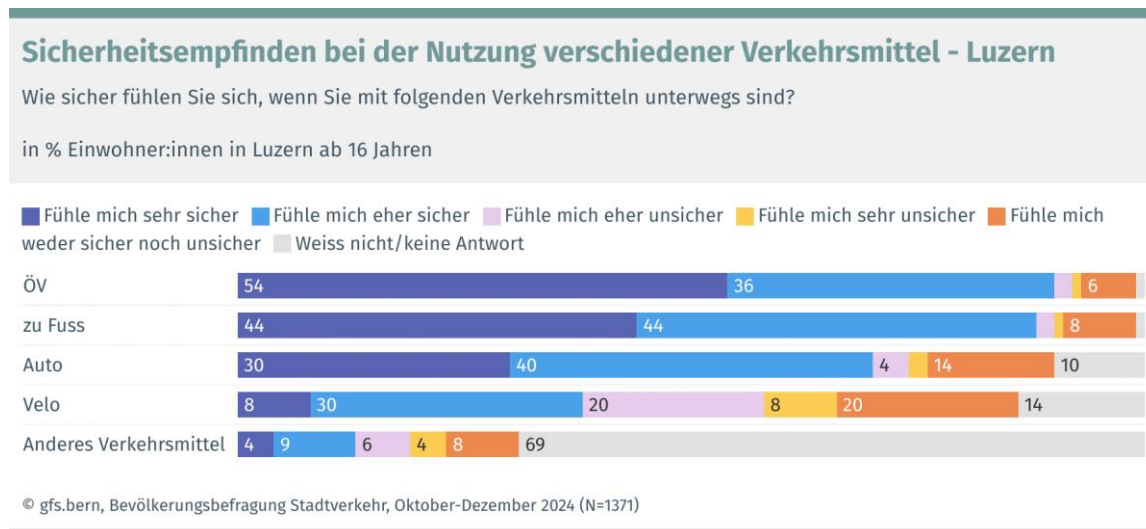


Im Vergleich zwischen den Verkehrsmitteln fühlen sich die Luzerner:innen am sichersten, wenn sie mit dem ÖV unterwegs sind. Über die Hälfte fühlt sich dabei sehr sicher (54%) und weitere 36 Prozent fühlen sich eher sicher. Der Fussverkehr wird als fast gleich sicher wie der ÖV beurteilt (88% eher/sehr sicher), wobei mehr Menschen angeben, dass sie sich dabei «eher sicher» fühlen. Das Bild fällt in Horw ähnlich aus. In Ebikon ist das Sicherheitsgefühl etwas weniger ausgeprägt, aber dennoch auf sehr hohem Niveau (ÖV: 77% sehr/eher sicher, zu Fuss: 80%).

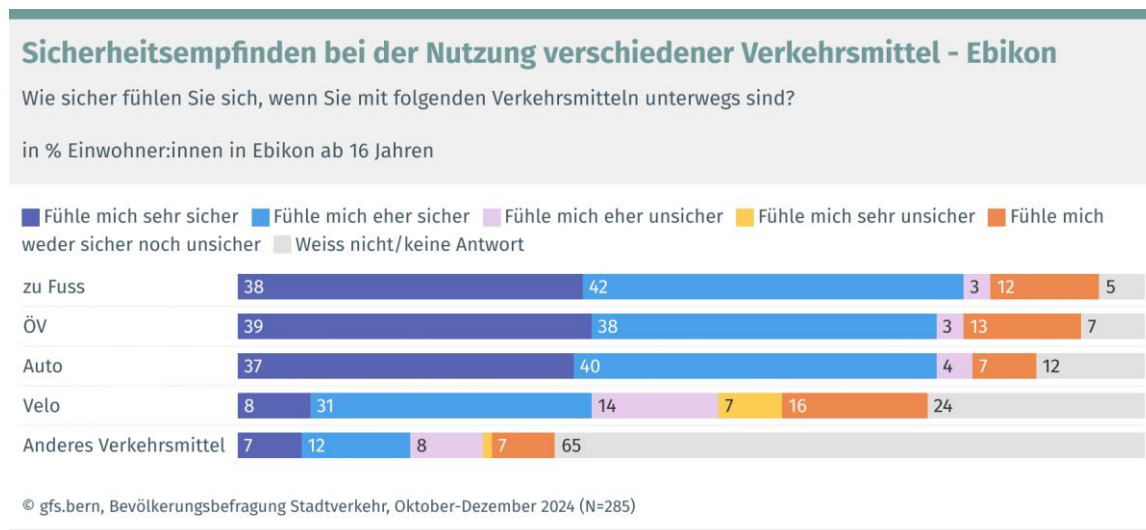
Das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung ist auch im Autoverkehr hoch (70% eher/sehr sicher), jedoch nicht im Veloverkehr. Nur 38 Prozent der Luzerner:innen fühlen sich sicher, wenn sie Velo fahren. Vermutlich hängt dies damit zusammen, dass Velofahrer:innen auf mit Motorfahrzeugen geteilten Strassen viel vulnerabler sind und leicht in Unfälle verwickelt werden können. Separate Velowege können aber dazu beitragen, das Sicherheitsgefühl zu erhöhen: In der nahegelegenen Gemeinde Horw, wo das örtliche

Velonetz als vergleichsweise gut ausgebaut betrachtet wird, ist auch das Sicherheitsgefühl der Velofahrer:innen deutlich höher (52%). In Ebikon fühlen sich die Einwohner:innen gleich sicher beim Velofahren wie in der Stadt Luzern (39% eher/sehr sicher).

Grafik 17



Grafik 18



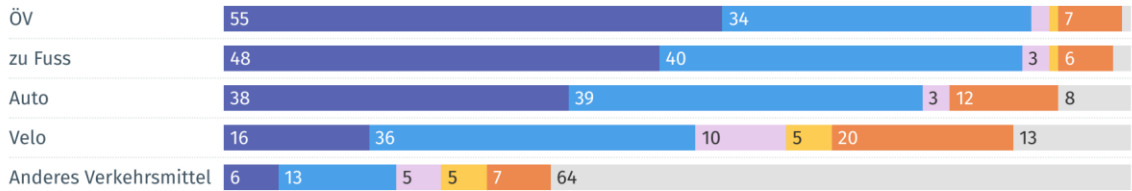
Grafik 19

Sicherheitsempfinden bei der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel - Horw

Wie sicher fühlen Sie sich, wenn Sie mit folgenden Verkehrsmitteln unterwegs sind?

in % Einwohner:innen in Horw ab 16 Jahren

■ Fühle mich sehr sicher ■ Fühle mich eher sicher ■ Fühle mich eher unsicher ■ Fühle mich sehr unsicher ■ Fühle mich weder sicher noch unsicher ■ Weiss nicht/keine Antwort



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=405)

3 Synthese

HOHER
STELLENWERT
DES ÖV UND
DES FUSS- UND
VELOVERKEHRS

Im Vergleich zu Städten ähnlicher Grösse spielen der ÖV sowie der Fuss- und Veloverkehr in Luzern eine wichtige Rolle. Vor allem die jüngere Bevölkerung unter 40 Jahren nutzt häufig den ÖV und das Velo, um sich fortzubewegen. Die kurzen Wege in der Stadt erlauben es vielen Bewohner:innen, aufs Auto zu verzichten: Es besitzen etwas mehr Luzerner:innen ein eigenes Velo als ein Auto mit fossilem Antrieb. Die Bevölkerung setzt auch häufiger auf die Sharing-Economy im Mobilitätsbereich. Das Carsharing und der Veloverleih (Nextbike) sind verbreiteter als anderswo, wobei andere Share-Angebote (z.B. Carvelo, Smargo) den meisten kaum bekannt sind.

DENNOCH
GROSSE
UNZUFRIEDEN-
HEIT WEGEN
STAUS

Obwohl der motorisierte Individualverkehr in Luzern vergleichsweise weniger verbreitet ist, herrscht eine grosse Unzufriedenheit mit der Verkehrssituation in der Stadt. Die Luzerner:innen sind insbesondere mit der Lage zu den Stosszeiten unzufrieden – die Unzufriedenheit fällt unter den Auto-, Velo- und ÖV-Nutzenden ähnlich hoch aus. Ein Hauptgrund dafür liegt darin, dass sehr viele Einwohner:innen von Verkehrsbehinderungen in der Stadt Luzern betroffen sind. Die Luzerner:innen berichten auch relativ oft von gefährlichen Situationen im Verkehr und von einem Mangel an Parkplätzen für diejenigen, die mit dem Auto unterwegs sind.

WEITERER
AUSBAU VON
VELO- UND
ÖV-INFRASTRUK-
TUR ALS
LÖSUNGSAN-
SATZ

Als Lösung für die wahrgenommenen Verkehrsprobleme wünscht sich die Stadtbevölkerung am ehesten mehr vom Gleichen: Viele Bewohner:innen würden mehr Geld als heute für den Ausbau der Veloinfrastruktur ausgeben sowie für die Umnutzung von Autospuren für den ÖV. Im Städtevergleich sprechen sich auch mehr Menschen für autofreie Zonen oder verkehrsberuhigende Massnahmen in den Quartieren aus.

HÖHERE
ZUFRIEDENHEIT
UND WENIGER
INVESTIONS-
WÜNSCHE IN DEN
AGGLOMERATIONSGEMEINDEN

Die Bevölkerung der Agglomerationsgemeinden Ebikon und Horw ist zufriedener mit ihrer örtlichen Verkehrssituation als die Stadtluzerner:innen. Entsprechend befürworten die Ebikoner:innen und Horwer:innen seltener Investitionen in verschiedene verkehrspolitische Massnahmen. Im Vergleich zu den Stadtluzerner:innen stimmen sie auch Massnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs weniger zu, denn das Auto hat im Umfeld von Luzern einen höheren Stellenwert. Die Gründe, weshalb gewisse Bewohner:innen (noch) nicht auf den ÖV umgestiegen sind, variieren jedoch in den Gemeinden: In Ebikon spielen vor allem die hohen Kosten und längere Fahrten eine Rolle für den Verzicht. Auch in Horw verzichten viele wegen den längeren Anfahrtswegen, aber ebenso wegen der guten Erreichbarkeit ohne ÖV (wie in der Stadt Luzern) und des guten örtlichen Velonetzes.

4 Anhang

4.1 gfs.bern-Team

URS BIERI

Co-Leiter und Mitglied des Verwaltungsrats gfs.bern, Politik- und Medienwissenschaftler (lic. rer. soc.), Executive MBA FH in strategischem Management, Dozent am VMI der Universität Fribourg und an der ZHAW Winterthur

✉ urs.bieri@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

Themen- und Issue-Monitoring, Image- und Reputationsanalysen, Risikotechnologien, Abstimmungsanalysen, Kampagnenvorbereitung und -begleitung, integrierte Kommunikationsanalysen, qualitative Methoden

Publikationen in Buchform, in Sammelbänden, in Fachmagazinen, in der Tagespresse und im Internet, aktuelle Publikation: Bieri, U et al. Digitalisierung der Schweizer Demokratie, Technologische Revolution trifft auf traditionelles Meinungsbildungssystem. Vdf 2021.

CLOÉ JANS

Leiterin operatives Geschäft und Mediensprecherin, Politikwissenschaftlerin

✉ cloe.jans@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

Image- und Reputationsanalysen, Jugend- und Gesellschaftsforschung, Abstimmungen / Kampagnen / Wahlen, Issue Monitoring/ Begleitforschung politische Themen, Medienanalysen, gesundheitspolitische Reformen und Fragen, qualitative Methoden



MARCO BÜRGI

Projektleiter

✉ marco.buergi@gfsbern.ch

Schwerpunkte:
Abstimmungen, Wahlen, Issue Monitoring,
politische Einstellungen



SOPHIE SCHÄFER

Junior Data Scientist

✉ sophie.schaefer@gfsbern.ch

Schwerpunkte:
Datenanalyse, Programmierungen, Visualisierungen,
Recherchen, quantitative und qualitative Methoden



ROLAND REY

Projektmitarbeiter / Administration

✉ roland.rey@gfsbern.ch

Schwerpunkte:
Desktop-Publishing, Visualisierungen,
Projektadministration, Vortragsadministration



JENNY ROBERTS

Junior Data Scientist

✉ jenny.roberts@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Datenanalyse, Programmierungen, Visualisierungen,
Recherchen, quantitative und qualitative Methoden

gfs.bern ag
Effingerstrasse 14
CH – 3011 Bern
+41 31 311 08 06
info@gfsbern.ch
www.gfsbern.ch

Das Forschungsinstitut gfs.bern ist Mitglied des Verbands Schweizer Markt- und Sozialforschung und garantiert, dass keine Interviews mit offenen oder verdeckten Werbe-, Verkaufs- oder Bestellabsichten durchgeführt werden.

Mehr Infos unter www.schweizermarktforschung.ch

SWISS INSIGHTS
Corporate Member

gfs.bern 