

Luzern, 28. Oktober 2025

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 482**

Nummer: A 482
Protokoll-Nr.: 1162
Eröffnet: 16.06.2025 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Zbinden Samuel und Mit. über die Stärkung des Bahnhofs Sursee als zweitgrösste Verkehrsdrehscheibe

Zu Frage 1: Wie beurteilt die Regierung die Erreichbarkeit der Verkehrsdrehscheibe Sursee generell?

Im Bericht «[Verkehrsdrehscheiben Kanton Luzern, Konzeptstudie](#)» vom März 2025 wurden im Auftrag des Kantons Luzern Anforderungen an Verkehrsdrehscheiben formuliert, aber auch bestehende Standorte von Verkehrsdrehscheiben (VDS) beurteilt und der Handlungsbedarf abgeleitet. Eine solche Beurteilung erfolgte auch für Verkehrsdrehscheibe Sursee mit, bezogen auf die Erreichbarkeit, folgendem Ergebnis:

- Anschluss sicherung Bus-Bahn / Bus-Bus:
Es bestehen Verspätungen im Bussystem bei Zu- und auch Wegfahrten. Diese werden über längere Abschnitte der Linien aufgebaut, hauptsächlich im engeren Bereich der Agglomeration Sursee. Es wird empfohlen, zusätzliche Busbevorzugungsmassnahmen entlang betroffener Linien zu prüfen.
- Anbindung ans Fusswegnetz / Einbindung ins Umfeld:
Die VDS ist grundsätzlich in das umliegende Wegnetz beidseits der Geleise eingebunden und über Personenunterführungen auch querend vernetzt. Es werden aber Verbesserungen für den Fussverkehr wie breitere Trottoirs entlang der Bahnhof- und Centralstrasse empfohlen.
- Anbindung an das umliegende Velonetz:
Eine Anbindung ist aus allen Richtungen vorhanden. Die Zufahrt erfolgt aber weitgehend im Mischverkehr. Bei der Veloparkierung ist ein Kapazitätsausbau mit der neuen, sich im Bau befindlichen Velostation absehbar.
- Zweckgebundene MIV-Parkierung inkl. Park-and-ride:
Es besteht ein grosses Angebot an Park-and-ride-Parkplätzen im Umfeld des Bahnhofs.

Zu Frage 2: Wie zuverlässig ist der öV in der Region Sursee zu Stosszeiten? Gibt es Zahlen oder Erhebungen zu durchschnittlichen Verspätungen der Busse, welche die Verkehrsdrehscheibe Sursee bedienen?

Die Zuverlässigkeit der Buslinien rund um Sursee hat sich zur Hauptverkehrszeit in den letzten Jahren verschlechtert und ist heute mangelhaft. Gemeinsam mit der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) werden zurzeit Verbesserungsmöglichkeiten erarbeitet. Ebenfalls sind auch die Gemeinden oder das ansässige Gewerbe in der Pflicht, Verbesserungsmöglichkeiten mitzutragen und auch bei sich selbst umzusetzen, z.B. in Form von Mobilitätsmanagement.

Die Daten werden gemäss BAV-Qualitätsmesssystem regelmässig erfasst und ausgewertet. Mit dem [Pünktlichkeitsradar](#) hat der VVL per Ende September 2025 ein neues Monitoring-Tool veröffentlicht, das linienscharfe und tageszeitabhängige Auswertungen ermöglicht.

Zu Frage 3: Mit welchen Massnahmen kann die Erreichbarkeit der Verkehrsdrehscheibe Sursee verbessert werden? Wie kann sichergestellt werden, dass der öV zuverlässiger wird? Und in welchem Zeitraum sind diese Verbesserungen möglich?

Im Projekt «K 13/14/18 Mauensee/Oberkirch/Schenkon/Sursee, Optimierung Gesamtverkehrssystem» ([OGV Sursee](#)) hat der Kanton 2022 Varianten für den Zustand 2040 geprüft. Die Bestvariante «Umfassende Knotenumbauten inkl. Zuflussbewirtschaftungen am Siedlungsrand» sieht eine Neuorganisation der Infrastruktur vor, um den Autoverkehr zu steuern und den öV zu bevorzugen. Damit soll die Weiterentwicklung des Entwicklungsschwerpunkts Sursee ermöglicht werden. Derzeit werden konkrete, etappierbare Massnahmen ausgearbeitet, die ins neue Programm Gesamtmobilität sowie ins Agglomerationsprogramm 5. Generation aufgenommen werden sollen.

Zu Frage 4: Wie stellt die Regierung sicher, dass die Nachfrage im öV an der Verkehrsdrehscheibe Sursee gross genug wird, damit der Bund beim Bahnhof Sursee Ausbaumassnahmen (z. B. viertes Gleis) vorsieht? Wie will die Regierung dafür sorgen, den Modalsplit im Raum Sursee zugunsten des öV zu erhöhen?

Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) sieht vor, das öV-Busangebot auch im Raum Sursee in den nächsten Jahren kontinuierlich zu verbessern. Dazu wurden verschiedene Planungen durchgeführt, bei welchen auch die Gemeinden beigezogen wurden. Unter Vorbehalt der Finanzierbarkeit erfolgt die Umsetzung ab Ende 2026 bis zur Inbetriebnahme des neuen Kantonsspitals. Diese Verbesserungen haben unter anderem zur Folge, dass zwischen Bus und Bahn mehr umgestiegen wird, was zu einer höheren Nutzung bei der Bahn und beim Bus führt.

Zu Frage 5: Wie beurteilt die Regierung die Situation im Raum Sursee für Velofahrende? Wo braucht es Verbesserungen im Netz, damit Velofahrende die Verkehrsdrehscheibe sicher und schnell erreichen?

Aktuell erfolgt im Rahmen des Projekts OGV Sursee die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) Ringstrasse, die auch das Thema Veloverkehr im Bereich der Kantonstrassen beinhaltet.

Die Anlagen im Umfeld des Bahnhofs und der Zulaufachsen liegen vor allem auf Gemeindestrassen 2. und 3. Klasse und werden im Mischsystem betrieben. Im Agglomerationsprogramm der 5. Generation sind Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und zur Aufwertung von Gemeindestrassen im Horizont A definiert. Diese sind abgestimmt auf die kantonale Velonetzplanung.

Zu Frage 6: Wie beurteilt die Regierung die aktuelle Infrastruktur an der Verkehrsdrehscheibe in Bezug auf Sicherheitsanforderungen, hindernisfreie Nutzung (BehiG) und die Lenkung der Personenströme zu Spitzenzeiten? Wo sieht die Regierung Verbesserungspotential, welche Massnahmen werden dazu ergriffen?

Der neue Bushub in Sursee wurde Ende 2024 eingeweiht und entspricht den aktuellen Anforderungen. Mit der Fertigstellung der Velostation im kommenden Jahr werden zusätzliche Bushaltekanten zum schnelleren Aussteigen erstellt, welche die Umsteigezeiten verkürzen. Die SBB hat an ihren Bahnhöfen für die betriebliche Sicherheit und die Bewältigung der Personenströme zu sorgen. Treten Engpässe auf, muss sie Entlastungsmassnahmen prüfen. Der VVL rechnet aufgrund geplanter Angebotserweiterungen mit einer weiteren Zunahme der Personenströme, was früher oder später zu Anpassungen an der Schnittstellen-Infrastruktur zur Bahn führen wird, z. B. eine zusätzliche Personenunter- oder Überführung Süd.

Zu Frage 7: Mit dem Projekt «Optimierung Gesamtverkehr Region Sursee» sind Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf den Kantonsstrassen K 13, K 14 und K 18 geplant. Wie bei Verkehrsprojekten üblich, ist der Zeithorizont hier allerdings sehr lang. Wo sieht die Regierung Spielraum für kurzfristige Massnahmen zur Verbesserung der Situation? Wie beurteilt die Regierung die Möglichkeit von Testbetrieben, beispielsweise mit elektronischen Busbevorzugungen, Alternativrouten oder Dosieranlagen?

Das Projekt OGV Susee beinhaltet verschiedene Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs, insbesondere auch für den öV. So wird zum Beispiel vorgeschlagen, mit einer Busspur oder auch elektronischen Busspur auf der Bernstrasse und der Baselstrasse die Verlustzeiten für den öV in Richtung Bahnhof Sursee zu verbessern.

Die Bewältigung des zunehmenden Verkehrsaufkommens soll vor allem durch eine effiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur erfolgen. Die Anforderungen für einen erfolgreichen und verkehrssicheren Betrieb sind dabei hoch und bedingen sorgfältiger Abklärungen. Entsprechend müssen sie, auch wenn es Massnahmen ohne grosse bauliche Massnahmen wie zum Beispiel eine elektronische Busspur sind, gemäss den Vorgaben zu einem Kantonsstrassenprojekt erarbeitet und dann auch bewilligt werden.

Daher kommt nur bei einfachen Anlagen ein Testbetrieb in Frage. So hat sich eine Dosieranlage am Kreisel Zollhus in Schenkon sehr gut bewährt und soll nun definitiv eingeführt werden. Damit kann ohne grosse bauliche Eingriffe der öV auf der Surentalstrasse in der Morgenspitzenstunde wirksam bevorzugt werden. In einem Testbetrieb lässt sich auch die Wirksamkeit eines Lotseneinsatzes prüfen.

Zu Frage 8: Gibt es Untersuchungen über die Verkehrsflüsse (Start- und Zielort) des MIV im Raum Sursee? Wenn ja, wie sehen die Ergebnisse aus?

Auf der Ringstrasse Nord verkehren täglich rund 14'600 Fahrzeuge. Von den 14'600 Fahrzeugen stammen rund 5'000 aus Richtung Mauensee, 3'700 aus Richtung St. Erhard und 3'700 von der Umfahrungsstrasse. 3'600 Fahrzeuge fahren weiter über die A2 in Richtung Sempach und rund 1'000 in Richtung Bern. Der Rest fährt zu Zielen im Zentrum Sursee oder in der Region.

Im Rahmen des Projekts OGV Sursee wurden auch Auswertungen über das zentrale Siedlungs- und Arbeitsgebiet im Raum Sursee durchgeführt und grafisch aufgearbeitet. Betrachtet wurde dabei der Zeitraum von 17.00 bis 18.00 Uhr sowohl für den Basiszustand 2017 wie für die Prognose 2040. Dabei zeigt sich, dass heute rund 6'200 Fahrten Ziel- und Quellverkehr sind (56 %), 2'400 Fahrten gehen auf den Binnenverkehr zurück (21 %) und 2'500 Fahrten sind Durchgangsverkehr (23 %, ohne durchfahrenden Verkehr auf A2).

Die Auswertungen zeigen, dass über 75 Prozent des Autoverkehrs in Sursee/Oberkirch lokal verursacht wird, während nur rund 23 Prozent reiner Durchgangsverkehr ist. Daraus ergibt sich ein erhebliches Potenzial für Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens. Dazu zählen unter anderem Mobilitätsmanagement, Busbeschleunigungs- und Verkehrsmanagementmassnahmen, der Ausbau eines attraktiven Fuss- und Veloverkehrsnetzes sowie eine gezielte Parkraumbewirtschaftung.

Zu Frage 9: Eine Möglichkeit, damit weniger Verkehr auf die Strassen gelangt, sind Mobilitätskonzepte bei grösseren Arealentwicklungen. Wie schätzt die Regierung die Wirksamkeit dieser Massnahme für eine bessere Erreichbarkeit der Verkehrsdrehscheibe Sursee ein? Wie können die Gemeinden dabei unterstützt werden, die Einhaltung der Vorgaben und deren Wirkung systematisch zu überprüfen?

Studien belegen, dass restiktive Massnahmen wie die Reduktion und Bewirtschaftung von Parkplätzen den stärksten Effekt auf die Verringerung der MIV-Fahrten haben. Ergänzende Anreizmassnahmen – etwa Sharing-Angebote oder ein verbessertes öV-Angebot – sind zwar wichtig, leisten allein jedoch nur einen begrenzten Beitrag. Eine zentrale Rolle spielen Mobilitätskonzepte: Durch Monitoring und Controlling der Nutzungen und Fahrten lassen sich die Wirkung der Massnahmen überprüfen. Bei Überlastungen können Gemeinde und Kanton darauf basierend weitergehende Schritte anordnen.