

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

eröffnet am 16. Juni 2025

Die Region Sursee-Mittelland verfügt mit dem Bahnhof Sursee über einen leistungsfähigen Mobilitäts-Hub mit attraktiven öV-Verbindungen in die ganze Schweiz. Als zweitgrösste Verkehrsdrehscheibe im Kanton mit täglich über 20'000 Umsteigebeziehungen ist der Bahnhof für die Region und für den ganzen Kanton von zentraler Bedeutung. Mit dem Bau des neuen Bushofs inklusive unterirdischer Velostation wird die Verkehrsdrehscheibe weiter gestärkt.

Gleichzeitig ist die Erreichbarkeit des Bahnhofs, insbesondere zu den Stosszeiten, eine grosse Herausforderung. Weil der Bus oftmals im Stau steht, kommt man aus den umliegenden Gemeinden nicht rechtzeitig am Bahnhof an, um den Anschluss zu erreichen. Zudem fehlt ein durchgehendes, attraktives und sicheres Velowegnetz, um aus den umliegenden Gemeinden den Bahnhof zu erreichen. Die fehlende Zuverlässigkeit des öV und die teilweise gefährlichen Velowege hindern Menschen am Umstieg auf flächeneffiziente Verkehrsträger. Dieser Umstieg ist aber notwendig, um die steigenden Mobilitätsbedürfnisse auf den vorhandenen Strassen in und um Sursee abzuwickeln. Eine bessere Erreichbarkeit der Verkehrsdrehscheibe ist zentral, damit auch diejenigen wieder besser vorankommen, welche aus verschiedenen Gründen nicht aufs Auto verzichten können (bspw. Handwerker).

Damit die Verkehrsdrehscheibe Sursee auch in Zukunft attraktiv bleibt und weiter gestärkt werden kann, ist einerseits mittel- oder langfristig ein Kapazitätsausbau durch den Bund notwendig (z. B. durch ein viertes Gleis) sowie andererseits eine optimale Erreichbarkeit der Verkehrsdrehscheibe aus der näheren und weiteren Umgebung. Der Bahnhofsausbau hängt massgeblich mit der Nachfrage im öV in der Region zusammen. Angebotsverbesserungen und Infrastrukturausbauten werden durch den Bund nur dann berücksichtigt, wenn es die Nachfrage erfordert. Mit anderen Worten: Der Bahnhof Sursee als zweitgrösste Verkehrsdrehscheibe des Kantons kann nur dann gestärkt werden, wenn der öV in der Region Sursee so attraktiv ist, dass ihn mehr Menschen benutzen. Und gleichzeitig stärkt eine bessere Erreichbarkeit des Bahnhof Sursee nicht nur den Ausbaudruck durch den Bund, sondern sorgt auch für bessere Verhältnisse auf den Strassen in und um Sursee.

Für eine Stärkung der Verkehrsdrehscheibe Sursee ebenfalls entscheidend sind Massnahmen an der Bahninfrastruktur zur Verbesserung der Sicherheit, der hindernisfreien Nutzung und der Lenkung der Personenströme. Dazu gehören beispielsweise barrierefreie Zugänge und ausgebaute Personenunterführungen.

In diesem Zusammenhang stellen sich uns folgende Fragen:

1. Wie beurteilt die Regierung die Erreichbarkeit der Verkehrsdrehscheibe Sursee generell?

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

*Zbinden Samuel*

Affentranger-Aregger Helen, Forster Eva, Cozzio Mario, Dubach Georg, Muff Sara, Jost-Schmidiger Manuela, Jung Gerda, Stadelmann Fabian, Misticoni Fabrizio, Boog Luca, Rölli Franziska, Fleischlin Priska, Bucher Markus, Bucheli Hanspeter, Meier Thomas, Lüthold Angela, Piani Carlo, Beck Ronny, Bossart Rolf, Küng Roland, Kunz-Schwegler Isabelle