



## **Bau des Bushubs Sursee**

*Entwurf Dekret über einen Sonderkredit*

## **Zusammenfassung**

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, für den Bau eines Bushubs in Sursee einen Sonderkredit von 8,20 Millionen Franken zu bewilligen. Der Bahnhof und das Gebiet rund um den Bahnhof Sursee sind für den Kanton Luzern, die Region Sursee-Mittelland, die Stadt Sursee und die Anrainergemeinden von grosser strategischer Bedeutung. Das Gebiet weist jedoch grosse Mängel in der Infrastruktur auf. Die Anlagen sind in einem schlechten Zustand und entsprechen in vielen Punkten nicht den heutigen Normen. Mit einem neuen Bushub und der Anbindung von mindestens elf Buslinien soll in Sursee eine kundenfreundliche multimodale Verkehrsdrehscheibe entstehen. Die Umsteigewege zwischen Bus und Bahn werden kürzer und sicherer werden. Zusätzlich soll eine neue unterirdische Velostation gebaut und das Bahnhofareal kundenfreundlich gestaltet werden.

# Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für den Bau des Bushubs Sursee.

## 1 Ausgangslage

Der Bahnhof und das Gebiet rund um den Bahnhof Sursee sind für den Kanton Luzern, die Region Sursee-Mittelland, die Stadt Sursee und die Anrainergemeinden von grosser strategischer Bedeutung. Dazu gehört, dass die Zufahrt der Busse zum Bahnhof Sursee auch in den Spitzenzeiten zuverlässig zu gewährleisten ist, um die Anschlüsse auf die Bahn sicherzustellen und damit die Nutzung des öffentlichen Verkehrs (öV) attraktiv zu gestalten.



Abb. 1: Bahnhofsgelände heute

© Stadt Sursee

Es braucht eine neue, gestalterisch ansprechende, kundenfreundliche und betrieblich zweckmässige Anordnung und Gestaltung des Bushubs. Auch für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) muss der Bahnhof gut erreichbar sein. Attraktive, direkte und sichere Wege zum Bahnhof und im Speziellen zu den Zügen und Bussen sowie gut gelegene und sichere Veloabstellplätze rund um den Bahnhof in genügender Zahl sind dafür zentrale Anforderungen. Auch der Weg zwischen den Verkehrsträgern hat bezüglich Aufenthaltsqualität und Personenflüssen hohen Anforderungen zu genügen.

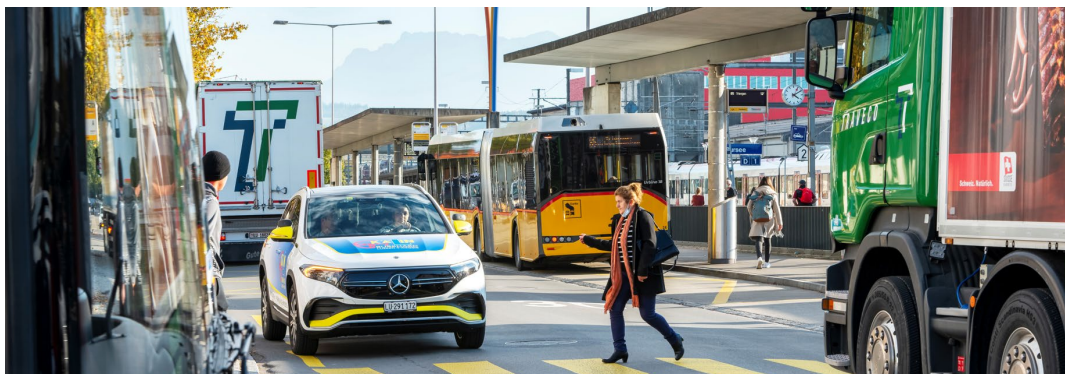


Abb. 2: Heutige Nutzungskonflikte im Bahnhofsgelände

© Stadt Sursee

Der Bahnhofplatz soll vom motorisierten Individualverkehr (MIV) entlastet werden. Eine gute Erreichbarkeit für den MIV bleibt aber ebenfalls wichtig. Hierfür sind genügend Kiss-and-ride- (Parkplätze zum Aus- und Zusteigen) sowie Park-and-ride-Parkplätze notwendig, die jedoch den FVV und den öV nicht behindern dürfen. Für einen attraktiven Umsteigepunkt braucht es zudem Taxi- und Car-Sharing-Standplätze sowie Abstellplätze für motorisierte Zweiräder.

## Neugestaltung des Bahnhofareals schafft Mehrwert für alle

Mit einem neuen Bushof, einer unterirdischen Velostation und einer Aufwertung des Bahnhofplatzes stellt die Stadt Sursee am Bahnhof die Weichen für die Zukunft.

- Neues **Eingangstor** und Visitenkarte für die Stadt Sursee
- Aufwertung des Bahnhofs als **Aufenthalts- und Begegnungsort**
- Förderung des **Öffentlichen Verkehrs** mit neuem Bushof
- Vereinfachung der **Verkehrsflüsse** rund um den Bahnhof
- **abgestimmt** mit Masterplan Bahnhof und der Verkehrsplanung

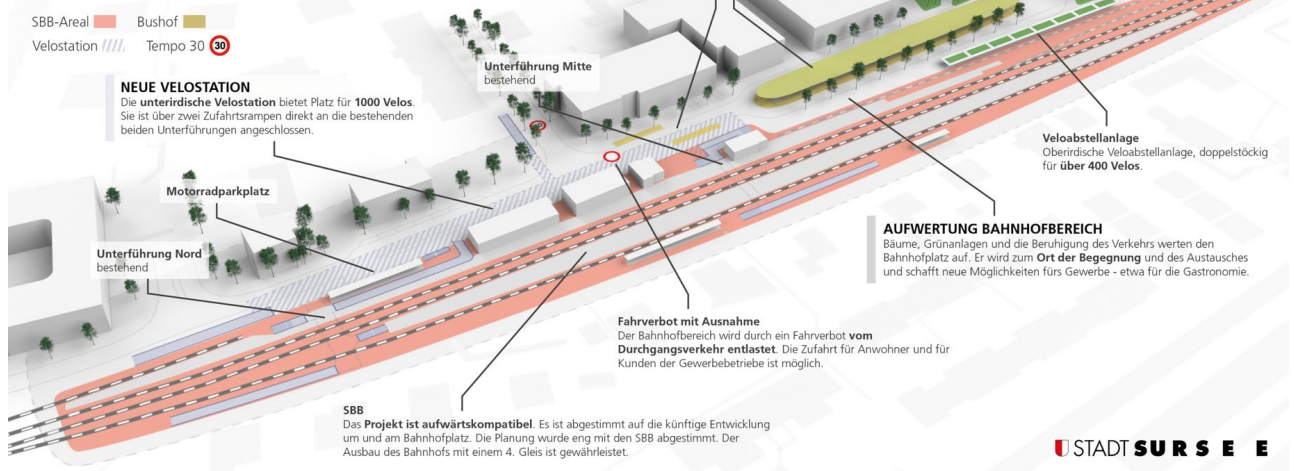


Abb. 3: Übersicht Projekt

© Stadt Sursee

Mit einem neuen Bushub und der Anbindung von mindestens elf Buslinien entsteht in Sursee eine kundenfreundliche multimodale Verkehrsdrehscheibe; die Umsteigewege zwischen Bus und Bahn werden kürzer und sicherer. Zusätzlich entsteht eine neue unterirdische Velostation, und das Bahnhofareal wird kundenfreundlich umgestaltet. Mit dem entsprechenden Ausbau der Verknüpfungspunkte gewinnt das öV-System massgebend an Qualität und Leistungsfähigkeit.

Wir setzen uns mit allen Mitteln dafür ein, dass das eidgenössische Parlament im Rahmen des nächsten Ausbaus schrittweise – voraussichtlich 2026 – die Realisierung des Durchgangsbahnhofes Luzern (DBL) beschliesst. Denn dieses Projekt bedeutet für die Zentralschweiz einen Quantensprung im öV. Davon würden auch die Stadt Sursee und die umliegenden Gemeinden profitieren. Taktverdichtungen bei der S-Bahn sowie im Fernverkehr würden möglich. Die Bereitschaft der Kantone und der Gemeinden, die Mobilität in der Zentralschweiz nachhaltig zu stärken, gilt als wichtige Voraussetzung für einen positiven Parlamentsbeschluss zu Gunsten des DBL. Entsprechend sind Ausbauprojekte von regionalen Verkehrsdrehscheiben voranzutreiben sowie vorausschauend und zukunftsgerichtet umzusetzen.

## 2 Planung

Der Masterplan Bahnhofgebiet wurde im Juni 2015 von den Planungspartnern Stadt Sursee, Gemeinde Oberkirch, Verkehrsverbund Luzern (VVL), SBB sowie vom regionalen Entwicklungsträger (RET) Sursee-Mittelland unterzeichnet. Die Planung und Realisierung des Bushubs (Haltekanten, Velostation, Bahnhofplatz usw.) obliegt

der Stadt Sursee. Unter deren Leitung und in enger Zusammenarbeit mit den involvierten Partnern wurde auf der genannten Grundlage das Vorprojekt und das Bau- und Auflageprojekt erarbeitet.

### *Schnittstelle SBB*

Engpässe auf dem SBB-Netz verhindern heute einen Ausbau des Bahnhofs Sursee. Diese müssen behoben werden, bevor die Kapazitäten erhöht werden können. Die Planungen dazu laufen, jedoch derzeit auf Stufe «Studie». Das heisst: Konkrete Planungen liegen seitens der SBB noch keine vor. Auch die Finanzierung für den nächsten Ausbauschnitt mit dem für die Zentralschweiz massgebenden Projekt DBL ist noch nicht gesichert. Frühestens 2026 könnten die finanziellen Mittel durch den Beschluss des eidgenössischen Parlaments sichergestellt werden. Die damit einhergehenden flankierenden Massnahmen, wie ein allfälliger Ausbau des Bahnhofs Sursee, können erst danach in Angriff genommen werden.

In der Studie werden die räumlichen Möglichkeiten für den Ausbau des Bahnhofes und der Nebenanlagen, wie weitere Velostationen, Unterführungen oder Immobilienentwicklungen, aufgezeigt. Der notwendige Raum dafür wird mittels einer Interessenlinie der SBB gesichert. Die Lage des Bushubs wie auch die mit dem Bau des Bushubs geplante unterirdische Velostation ist mit diesem Ausbauschnitt kompatibel und abgestimmt.

## **3 Projektteil Bushub Sursee**

Der Bahnhof Sursee bildet zusammen mit den zugehörigen Bushaltestellen den zentralen öV-Erschliessungspunkt für die Stadt Sursee. Das gesamte Gebiet weist jedoch grosse Mängel in der Infrastruktur auf. Die Anlagen sind in einem schlechten baulichen Zustand und entsprechen in vielen Punkten nicht den heutigen Normen. So bestehen Sicherheitsmängel und das Behindertengleichstellungsgesetz kann nicht eingehalten werden. Zudem ist die gesamte Situation beim Bahnhof gestalterisch unbefriedigend und weist als öffentlicher Raum im Quartier zu wenig Qualität und Mehrwert auf. Der «Platz» vor dem Bahnhof ist von der Strasse und vom Verkehr geprägt.

Die heutigen Bushaltestellen auf dem Bahnhofplatz sind auf drei Perronkanten konzentriert, zwei in Richtung Süd und eine in Richtung Nord, wobei eine Kante in südlicher Richtung vorwiegend als Ausstiegshaltestelle dient. Am viel zu schmalen Mittelperron, der von den Bussen beidseitig im Linksverkehr angefahren wird, gibt es keine den einzelnen Linien zugewiesenen Haltekanten. Die beiden Kanten sind Mehrfachhaltestellen. Die Anzahl Halteplätze ist während der Hauptverkehrszeiten ungenügend. Bevor das Angebot verdichtet wird, sollen Nachfragesteigerungen mit grösseren Fahrzeugen (Gelenkbussen) aufgefangen werden. Die Haltestellen sind darum mittelfristig auf die Länge von Gelenkbussen auszulegen.



Abb. 4: Visualisierung geplanter Bushub (Blick von Süden), © Stadt Sursee

Das zentrale Element des neuen Bushubs beim Bahnhof Sursee sind die acht Haltestellen auf der Mittelinsel. Die behindertengerechten Haltekanten mit einer Höhe von 22 cm werden mit einem lichtdurchlässigen Dach vor der Witterung geschützt. Einer überdachten städtischen Galerie ähnlich, verbindet der Bushub den mittleren und den südöstlichen Teil des Bahnhofplatzes. Die grosszügige Ausweitung bei der Einmündung der Centralstrasse deutet auf das zukünftige Potenzial dieses Platzbereiches hin. Eine Bauminsel und eine Pflanzengruppe auf dem SBB-Areal umschliessen diesen Platz, der mit einer Allee entlang der Centralstrasse mit dem historischen Zentrum von Sursee verbunden ist. Der Platz ist übersichtlich gestaltet, damit sich auch ortsunkundige Reisende zurechtfinden. Die Busse, die Taxis und die Einmündungen der Strassen aus Richtung Stadtzentrum sind beim Austritt aus den Personenunterführungen gut sichtbar. Die notwendigen Randabschlüsse von Trottoirs und Buskanten sind sorgfältig ausgebildet und erfüllen die Anforderungen von Seh- und Gehbehinderten. Kandelaber und Lichtmasten mit unterschiedlichen Höhen leuchten den Platz aus.

Direkt beim Zugang zur mittleren Personenunterführung sind zwei weitere Haltekanten geplant, wo die Buspasagiere zügig aussteigen können. Diese nicht überdachten Haltestellen werden ebenfalls mit 22 cm hohen Kanten ausgebildet.

Für Fernbuslinien und Bahnersatzbusse sind drei Wartebereiche im nördlichen Teil des Projektperimeters zwischen dem Parkhaus Leopold und den Bahngleisen vorgesehen. Bahnersatzbusse werden je nach Bedarf in Sursee losfahren, ankommen oder durchfahren. Hierfür wird die Industriestrasse entsprechend umgestaltet.

Der Bushub wird so realisiert, dass sich die Busse bei der Zu- und Wegfahrt nicht gegenseitig behindern und dass sie dicht an den Busperrons anhalten und sicher wegfahren können. Die Busse tangieren die Interessenlinie der SBB nicht. Das erlaubt in der Zukunft den im Zusammenhang mit dem DBL allenfalls erforderlichen Bau eines vierten Gleises mit den nötigen Sicherheitssystemen und Fahrleitungsmasten ohne zusätzliche bauliche Anpassungen des Bushubs.

Die Zufahrt für Kundinnen und Kunden sowie der Lieferanten mit motorisierten Fahrzeugen zu den Geschäften rund um den Bahnhofplatz bleibt weiterhin möglich. Um Personen auszuladen, gibt es sogenannte Kiss-and-ride-Parkplätze. Diese werden direkt vor dem heutigen Avec-Shop realisiert. Die Taxis erhalten einen separaten

Platz vor dem heutigen SBB-Aufnahmegebäude. Die bestehenden rund 300 Park-and-ride-Parkplätze am Bahnhof Sursee bleiben bestehen.

#### 4 Projektteil Velostation

Der Bedarf an Veloabstellplätzen wird mit einer unterirdischen Velostation abgedeckt. Das Projekt der Velostation wurde auf die Planung des Bushubs abgestimmt. Der künftige Ausbau des Bahnhofs durch die SBB (4. Gleis) wurde ebenfalls berücksichtigt. Dabei sollen mit dem Projekt der Velostation auch die Zugänge zu den bestehenden Perrons verbessert und Konfliktzonen auf dem Bahnhofplatz weiter minimiert werden. Die Velostation wird über rund 1050 Abstellplätze verfügen. Ergänzt werden diese durch rund 400 oberirdische Abstellplätze beim Bushub auf der Höhe Centralstrasse entlang der Bahn. Der Zugang zur unterirdischen Velostation erfolgt über zwei Rampen. Die bestehende Rampe der Unterführung Nord wird Richtung Leopoldstrasse verlegt, damit sie beim Bau eines zukünftigen vierten Gleises nicht angepasst werden müsste. Die Unterführung Nord liegt auf der Veloroute, was den direkten Zugang zur Velostation von beiden Seiten des Bahnhofes ermöglicht. Die zweite Zufahrt zur Velostation erfolgt ab der Bahnhofstrasse. Mit der Veloanbindung können die Verkehrskonflikte auf der Kreuzung Bahnhofstrasse-Bahnhofplatz reduziert werden.

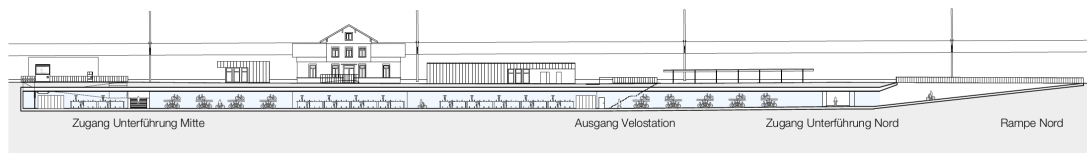


Abb. 5: Planausschnitt unterirdische Velostation

© Stadt Sursee

Der Kanton Luzern beteiligt sich mit 1,3 Millionen Franken an den Erstellungskosten der Velostation. Dieser Beitrag ist nicht Bestandteil des Sonderkredits gemäss vorliegender Botschaft. Es wird über den bestehenden Park-and-ride-Fonds<sup>1</sup> finanziert. Unser Rat hat die Ausgabe dazu bereits am 24. November 2020 beschlossen.

#### 5 Auflage- und Bewilligungsverfahren

Die Projektauflage und die Bewilligung des Bushubs erfolgt nach den Bestimmungen des Strassengesetzes (StrG) vom 21. März 1995 (SRL Nr. [755](#)). Die öffentliche Planaufgabe fand vom 15. Juni bis 6. Juli 2020 statt. Die Projektbewilligung für den Bau des Bushubs liegt in der Zuständigkeit des Stadtrates von Sursee.

Innerhalb der Auflagefrist sind sechs Einsprachen eingegangen. Die Einsprachen beinhalteten im Wesentlichen Umwelt- und Mobilitätsthemen, Baulinien- und Schnittstellenproblematiken sowie Entschädigungsfragen. Bis auf zwei verbliebene wurden sämtliche Einsprachen zurückgezogen.

Für die Umsetzung des Bauprojekts werden zusätzliche Flächen direkt angrenzender privater Liegenschaften benötigt. An dessen Realisierung besteht ein grosses öffentliches Interesse, damit die Sicherheit sowie die Verkehrserschliessung nachhaltig verbessert werden können. Mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümern wurden mehrere Gespräche geführt. Die Landerwerbsverhandlungen

<sup>1</sup> Im Jahr 2003 wurden für den Kanton Luzern ein Umsetzungs- und ein Standortkonzept für Park-and-ride- sowie Bike-and-ride-Anlagen erarbeitet. Der Regierungsrat hat das Park-and-ride-Konzept des Kantons Luzern am 11. November 2003 beschlossen. In erster Priorität wurden Anlagen an Schnellzugshalteorten und in Regionalzentren realisiert.

sind weit fortgeschritten und gütliche Einigungen zeichnen sich ab. Andernfalls muss die Stadt Sursee beim Regierungsrat um die Erteilung des Enteignungsrechts mit allfälliger vorzeitiger Besitzeinweisung sowie um Einleitung des Schätzungsverfahrens ersuchen. Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD) des Kantons Luzern hat die Erteilung des Enteignungsrechts vorgängig gemäss § 71a Absatz 1 StrG geprüft und aufgrund des grossen öffentlichen Interesses die Recht- und Zweckmässigkeit einer allfällig erforderlichen Enteignung bestätigt.

Sämtliche Projektteile, die sich auf dem SBB-Areal befinden, bedürfen der Genehmigung der SBB in einem separaten Verfahren nach Bundesrecht. Die SBB haben die Unterlagen dem Bundesamt für den Verkehr (BAV) eingereicht, welches das Vorhaben im Sommer 2020 bewilligt hat.

Mit dem Ausbau entstehen attraktiv erschlossene Gebiete, die siedlungsplanerisch aufgewertet werden können. Siedlung und Verkehr werden zweckmässig aufeinander abgestimmt, indem die Siedlungsentwicklung am Bahnhof konzentriert (Entwicklung nach innen) wird. Durch flankierende gestalterische Massnahmen wird das Bahnhofgebiet zudem zu einem attraktiven öffentlichen Raum aufgewertet.

Das Projekt ist zweck- und verhältnismässig. Der Bushub führt in der Region Sursee zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem öV und schafft mit den besseren Umsteigemöglichkeiten zum öV zusätzliche Kapazitäten. Dabei wird auch die Situation für den FVV verbessert und die Bahn gestärkt. Mit der Verlagerung auf den öV erhöht sich zudem die Verkehrssicherheit und verringert sich die Umweltbelastung.

## 6 Kosten und Finanzierung

Die geschätzten Investitionskosten für den Infrastrukturausbau (Bushub, Velostation, Sanierung Werkleitungen) betragen rund 24 Millionen Franken inklusive Mehrwertsteuer.

Kostenübersicht inklusive Mehrwertsteuer gemäss Kostenvoranschlag vom 31. August 2021 und mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 Prozent:

	Investitionskosten in Mio. Fr.	Anteil Kanton in Mio. Fr.	Anteil Stadt Sursee (inkl. Dritter) in Mio. Fr.
Bushub	12,933	8,200	4,733
Velostation*	9,842	1,300	8,542
Sanierung Werkleitung	1,175	0	1,175
<b>Total</b>	<b>23,950</b>	<b>9,500</b>	<b>14,450</b>

\* Der Kanton Luzern beteiligt sich mit 1,3 Millionen Franken an den Erstellungskosten der Velostation. Diese Beteiligung ist nicht Bestandteil des Sonderkredits gemäss vorliegender Botschaft und wird über den bestehenden Park-and-ride-Fonds finanziert.

Die Investitionskosten für den Projektteil Bushub betragen insgesamt 12,933 Millionen Franken (inkl. MwSt.). Gemäss § 17 Absatz 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (öVG) vom 22. Juni 2009 (SRL Nr. [775](#)) kann der Kanton an den Bau,

die Änderung und den Unterhalt von Bauten und Anlagen für den öffentlichen Verkehr Beiträge ausrichten oder dafür Darlehen gewähren. Er kann die Ausführung selber und die Finanzierung als Vorleistung übernehmen, wenn es im Einzelfall gerechtfertigt ist. Die Bedeutung des Bushubs Sursee für die Verkehrssituation in der Region Sursee rechtfertigt eine Beteiligung des Kantons an den Kosten gemäss § 17 Absatz 2 öVG. Der Kostenanteil des Kantons am Bau des Bushubs wird der Investitionsrechnung öffentlicher Verkehr belastet.

Gemäss § 8 Absätze 2 und 3 öVG können die Gemeinden bei Bauten und Anlagen für den öffentlichen Personenverkehr höhere Anforderungen an Gestaltung, Nutzung und Ausführung stellen, wenn diese die sach- und termingerechte Realisierung der Bauten und Anlagen nicht behindern. Die sich daraus ergebenden Zusatzkosten haben die Gemeinden zu tragen.

Um alle Bushubs im Kanton Luzern gleich zu behandeln, wird die Herleitung der Kostenteilung zwischen dem Kanton und der Gemeinde auf die im Strassenbereich bewährte Randstein-Regel abgestützt. Das heisst, der Kanton finanziert alle Elemente bis zur Verkehrsfläche, aber ohne Fundamente, nach dem üblichen Ausbaustandard der Elemente. Die Hochbauten und die Gestaltungsmassnahmen beim Bushub (alles, was über dem Randstein steht und über den erforderlichen Standard hinausgeht) liegen im Aufgabenbereich der Gemeinde und sind durch diese zu finanzieren. Die Verkehrsunternehmungen finanzieren die betrieblichen Massnahmen wie Billettautomaten und Passagier-Informationssysteme.

Zulasten der Gemeinde oder Dritter gehen insbesondere die folgenden Elemente:

- Bahnhofplatz, Platzgestaltungen, Beleuchtung, Bäume u.Ä.,
- Ausrüstung, Möblierung, Dächer, Bepflanzung des Bushubs und
- über den Standard hinausgehende Massnahmen.

Gestützt auf diese Randstein-Regel beläuft sich der Beitrag des Kantons an den Gesamtkosten für den Neubau des Bushubs Sursee auf 8,2 Millionen Franken (inkl. MwSt.). Die Stadt Sursee trägt zusammen mit Dritten einen Kostenanteil in der Höhe von 4,733 Millionen Franken (inkl. MwSt.). Der betriebliche und bauliche Unterhalt des Bushubs obliegt der Stadt Sursee.

Allfällige Mehr- oder Minderkosten bezüglich Bushub werden nach Massgabe der dem Kostenteiler zugrunde gelegten Randstein-Regel dem Kanton oder der Stadt Sursee zugerechnet. Die Einzelheiten des Kostenteilers und insbesondere das Kostencontrolling werden mit der Stadt Sursee noch geregelt.

Der Stadtrat der Stadt Sursee hat am 8. September 2021 dem auf der Randstein-Regel basierenden Kostenteiler Stufe Bau- und Auflageprojekt zugestimmt. Der Bruttokredit für das Projekt wird der Bevölkerung der Stadt Sursee im Frühling 2022 zur Abstimmung vorgelegt. Wir beantragen Ihrem Rat demnach einen Nettokredit für den Kantonsbeitrag an das Projekt Bushub Sursee im Umfang von 8,2 Millionen Franken inklusive Mehrwertsteuer.

Der auf 8,2 Millionen Franken veranschlagte Kostenbeitrag des Kantons an das Bauvorhaben Bushub Sursee ist dem BUKR 2050, Konto 5620 0001, CO-Objekt 2052 200 021, zu belasten. Die entsprechenden Mittel sind im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2022–2025 eingestellt. Die Auszahlung des Beitrags an die Velostation erfolgt verteilt auf mehrere Jahre ab Baubeginn. Die Höhe der Tranchen richtet sich nach den im Aufgaben- und Finanzplan eingestellten Mitteln.

## **7 Ausführung**

Für die Realisierung des Projekts Bushub Sursee ist folgender Zeitplan vorgesehen:

Frühling 2022:	Kreditgenehmigung (Urnenabstimmung Stadt Sursee)
Sommer 2022:	Ausführungsplanung und Submissionen
ab Winter 2022:	Realisierung
Herbst 2025:	Inbetriebnahme

Dieser Zeitplan setzt voraus, dass keine Rechtsmittel ergriffen und die entsprechenden finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden.

## **8 Antrag**

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, dem Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für den Bau des Bushubs Sursee zuzustimmen.

Luzern, 14. Dezember 2021

Im Namen des Regierungsrates  
Der Präsident: Marcel Schwerzmann  
Der Staatsschreiber: Vincenz Blaser

**Dekret  
über einen Sonderkredit für den Bau des Bushubs  
Sursee**

vom

*Der Kantonsrat des Kantons Luzern,*

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 14. Dezember 2021,

*beschliesst:*

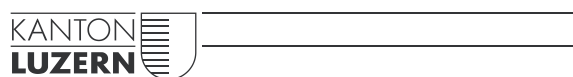
1. Der Sonderkredit für den Bau des Bushubs Sursee in der Stadt Sursee von 8,2 Millionen Franken (Preisstand August 2021) wird bewilligt.
2. Das Dekret unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Staatsschreiber:



**Staatskanzlei**

Bahnhofstrasse 15  
6002 Luzern

Telefon 041 228 50 33  
[staatskanzlei@lu.ch](mailto:staatskanzlei@lu.ch)  
[www.lu.ch](http://www.lu.ch)