



**Einladung zur ausserordentlichen  
Einwohnergemeindeversammlung vom  
Montag, 14. März 2022, 19.30 Uhr,  
Stadthalle Sursee, Nordsaal**

---

**BERICHT DES STADTRATS ZUM  
SONDERKREDIT ZUM NEUBAU  
BAHNHOFPLATZ – BUSHOF  
INKLUSIVE UNTERIRDISCHER  
VELOSTATION**

**(URNENABSTIMMUNG VOM  
SONNTAG, 15. MAI 2022)**

COVID-19  
BITTE BEACHTEN SIE DIE  
GELTENDEN MASSNAHMEN.



TRAKTANDEN

**1. BERICHT DES STADTRATS ZUM SONDERKREDIT ZUM  
NEUBAU BAHNHOF-PLATZ – BUSHOF INKLUSIVE  
UNTERIRDISCHER VELOSTATION**

(URNENABSTIMMUNG VOM SONNTAG, 15. MAI 2022)

**2. UMFRAGE**

**3. VERSCHIEDENES**





**BERICHT DES STADTRATS ZUM SONDERKREDIT ZUM  
NEUBAU BAHNHOFPLATZ – BUSHOF INKLUSIVE  
UNTERIRDISCHER VELOSTATION**

(URNENABSTIMMUNG VOM SONNTAG, 15. MAI 2022)

## INHALTSVERZEICHNIS

Das Wichtigste in Kürze	6
<b>1. Ausgangslage</b>	<b>8</b>
<b>2. Bedarfsnachweis</b>	<b>9</b>
2.1 Allgemeines	9
<b>3. Standortentscheid</b>	<b>11</b>
3.1 Masterplan 2015	11
3.2 Überprüfung Standort	12
3.3 Ausbaureserven	13
3.4 Lage Velostation	13
3.5 Personenunterführung Süd	14
<b>4 Planung und Baubeschrieb</b>	<b>15</b>
4.1 Übersicht	15
4.2 Bahnhofplatz	15
4.3 Schnittstelle SBB	16
4.4 Werkleitungsbauten	17
4.5 Bushof	17
4.5.1 Grundlagen (Ist-Zustand)	17
4.5.2 Acht Haltekanten	18
4.5.3 Zwei Kippkanten	18
4.5.4 Dach Bushof	19
4.5.5 Verkehrsregime	21
4.5.6 Angrenzende Areale und Nebenanlagen	21
4.6 Unterirdische Velostation	22
4.6.1 Einbindung im Projekt	22
4.6.2 Erschliessung	23
4.6.3 Ausstattung	23
4.6.4 oberirdische Veloparkierung Süd	23
4.6.5 Bewirtschaftung	24
4.6.6 Technikräume	24
4.7 Platzgestaltung und Umgebung	24
4.8 Beleuchtung	25
4.9 Auflageverfahren – Einsprachen – Baubewilligung	25
4.10 Energiestadt	25
<b>5 Kosten und Finanzierung</b>	<b>26</b>
5.1 Investitionskosten Bahnhofplatz Bushof	26
5.2 Investitionskosten unterirdische Velostation	26
5.3 Investitionskosten Sanierung Werkleitungen	27
5.4 Investitionskosten Gesamtprojekt	27
5.5 Beteiligung Bahnhofplatz Bushof durch Kanton und Busbetriebe	27
5.6 Beteiligung unterirdische Velostation durch Kanton, SBB und Nachbargemeinden	28
5.7 Übersicht Bruttokosten – Nettokosten Stadt Sursee	29
5.8 Folgekosten	29

5.9	Betriebskosten	30
5.10	Finanzierungsnachweis	30
5.11	Kostenerklärungen	31
<b>6.</b>	<b>Zeitplan</b>	<b>31</b>
<b>7.</b>	<b>Rechtliches</b>	<b>31</b>
<b>8.</b>	<b>Stellungnahme der Controlling-Kommission der Stadt Sursee</b>	<b>32</b>
<b>9.</b>	<b>Würdigung</b>	<b>32</b>
9.1	Politische Würdigung	32
9.2	Folgen einer Ablehnung	33
<b>10.</b>	<b>Abstimmungsfrage</b>	<b>34</b>

---

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Das Gebiet rund um den Bahnhof Sursee ist von grosser strategischer Bedeutung. Sowohl für die Stadt Sursee, die Nachbargemeinden, die Region Sursee-Mittelland und für den Kanton Luzern. Der Bahnhof Sursee ist nach Luzern der grösste ÖV-Knoten im Kanton. Das Gebiet gehört zu den wichtigsten wirtschaftlichen Kristallisationspunkten der Region. Auch aus städtebaulicher Sicht ist der Bahnhof von zentraler Bedeutung. Er ist das Eingangstor zur Stadt Sursee – und damit die «Visitenkarte» der Stadt und Region.



*Das heutige Bahnhofsgebiet.*

Im Juni 2015 haben die Stadt Sursee, die Gemeinde Oberkirch, der Verkehrsverbund Luzern (VVL), die SBB AG und der regionaler Entwicklungsträger Sursee-Mittelland (RET) den Masterplan zur Umgestaltung des Bahnhofgebiets unterzeichnet. Daraufhin hat die Stadt Sursee ein Projekt erarbeitet. Dieses sieht neben einem zeitgemässen, attraktiven und behindertengerechten Bushof die Umgestaltung des Bahnhofplatzes sowie eine unterirdische Velostation für über 1050 Velos vor. Das Vorhaben schafft die notwendigen Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr. Es bündelt die Verkehrsströme und stellt die Weichen für die Zukunft.

Kernstück des Generationenprojektes ist ein neuer Bushof am bisherigen Standort – doppelt so lang und einige Meter südlich verschoben. Vorgesehen ist eine behindertengerechte Busperronanlage mit acht Haltekanten und zwei Kippkanten im Bereich der heutigen SBB-Unterführung, an denen der Bus kurz anhält, die Passagiere aussteigen und in kurzer Gehdistanz die Zugperrons erreichen können. Als zweites Element wird der Bahnhofplatz aufgewertet. Er wird zu einer verkehrsberuhigten Zone umgestaltet und vom motorisierten Durchgangsverkehr entlastet. Die Zufahrt für Kundschaft sowie Lieferantinnen und Lieferanten der Ladenlokale bleibt weiterhin möglich.

Weiter entsteht eine unterirdische Velostation für über 1050 Velos und eine oberirdische Veloparkierungsanlage mit rund 400 Abstellplätzen. Die unterirdische Velostation ist über zwei Zufahrtsrampen erschlossen und direkt an die bestehenden Unterführungen der SBB angeschlossen. Das Projekt ist auf die möglichen Ausbaupläne der SBB abgestimmt und aufwärtskompatibel.



# 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 **Aufenthalt- und Begegnungsort**
- Förderung des **Öffentlichen Verkehrs** mit neuem Bushof
- Vereinfachung der **Verkehrsflüsse** rund um den Bahnhof
- abgestimmt mit **Masterplan Bahnhof** und der Verkehrsplanung

- SBB-Areal
- Bushof
- Velostation
- Tempo 30

## NEUE VELOSTATION

Die **unterirdische Velostation** bietet Platz für **1000 Fahrräder**. Sie ist über zwei Zufahrtsrampen direkt an die bestehenden beiden Unterführungen angeschlossen.

**Velostellanlage**  
Oberirdische Velostellanlage, doppelstöckig für **über 400 Fahrräder**

## AUFWERTUNG BAHNHOFBEREICH

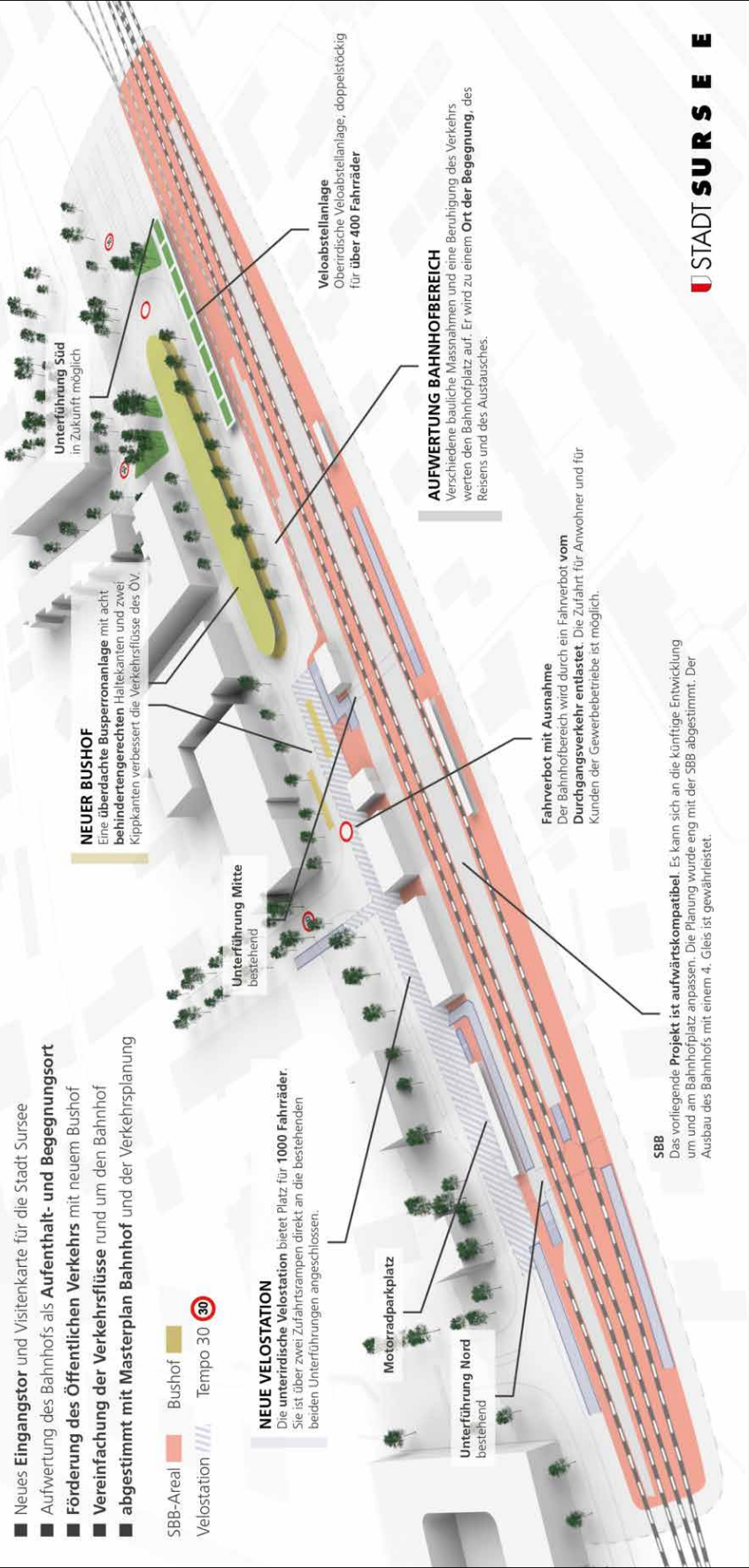
Verschiedene bauliche Massnahmen und eine Beruhigung des Verkehrs werten den Bahnhofplatz auf. Er wird zu einem **Ort der Begegnung**, des Reisens und des Austausches.

## Fahrverbot mit Ausnahme

Der Bahnhofbereich wird durch ein Fahrverbot vom **Durchgangsverkehr entlastet**. Die Zufahrt für Anwohner und für Kunden der Gewerbebetriebe ist möglich.

## SBB

Das vorliegende **Projekt ist aufwärtskompatibel**. Es kann sich an die künftige Entwicklung um und am Bahnhofplatz anpassen. Die Planung wurde eng mit der SBB abgestimmt. Der Ausbau des Bahnhofs mit einem 4. Gleis ist gewährleistet.



Der neue Bushof mit der unterirdischen Velostation ist ein zentrales Element der kommunalen und regionalen Mobilitätsstrategie. Mit dem Bau wird die gewünschte Verkehrsumlagerung gefördert, die Strassen werden entlastet. Die Bauarbeiten sollen Ende 2022 starten und dauern 2.5 bis 3 Jahre.

Investitionen Gesamtprojekt		
Bahnhofplatz - Bushof	Fr.	12'933'000.00
unterirdische Velostation	Fr.	9'842'000.00
Sanierung Werkleitungen	Fr.	1'175'000.00
<b>Total Bahnhofplatz – Bushof (Sonderkredit)</b>	<b>Fr.</b>	<b>23'950'000.00</b>

Die Kosten von rund 9.84 Millionen Franken für die Velostation und die rund 12.93 Millionen Franken für den Bushof werden durch verschiedene Partnerinnen und Partner mitfinanziert. Der Kanton Luzern, die SBB und die Nachbargemeinden beteiligen sich bei beiden Projekten in unterschiedlicher Höhe. Der Stadt Sursee bleibt eine Nettofinanzierung von circa 47 Prozent der Gesamtkosten, was rund 10.68 Millionen Franken entspricht (exkl. Sanierung Werkleitungen).

Mit dem ausführungsfähigen Projekt bietet sich für die Stadt Sursee die Chance, den öffentlichen Verkehr weiter zu fördern. Dies ist ein wichtiges Ziel der regionalen und der städtischen Verkehrspolitik. Dabei kommt dem Umsteigepunkt Bus/Bahn als attraktiv gestaltete, multimodale Drehscheibe eine grosse Bedeutung zu. Zudem gibt es dringlichen Handlungsbedarf, die Bushaltekanten behindertengerecht umzubauen. Die Stadt Sursee ist per Bundesgesetz dazu verpflichtet.

Weiter ist das Projekt nötig, weil diverse private Arealentwicklungen im Bahnhofgebiet geplant sind. Die Stadt muss die dafür notwendigen Perimeter festlegen und für einen möglichen Ausbau des Bahnhofes Sursee zukunftsgerichtet die Weichen stellen.

Der Stadtrat beantragt, den Brutto-Sonderkredit für den Neubau des Bahnhofplatzes – Bushof inklusive unterirdischer Velostation und Sanierung der Werkleitungen in der Höhe von 23'950'000.00 Franken zu genehmigen.

Nachfolgend finden Sie den Bericht des Stadtrates zuhanden der ausserordentlichen Einwohnergemeindeversammlung vom Montag, 14. März 2022 respektive zuhanden der Urnenabstimmung vom Sonntag, 15. Mai 2022.

---

## 1. AUSGANGSLAGE

### **Bahnhof Sursee: zentrale öV-Drehscheibe von regionaler Bedeutung**

Der Bahnhof Sursee ist neben Luzern der wichtigste Verkehrsknotenpunkt im Kanton Luzern. Bis zu 20'000 Bahn- und Busspassagiere benutzen den Bahnhof täglich. Der Bushof kommt aktuell während der Stosszeiten an seine Kapazitätsgrenzen. Er entspricht nicht den gesetzlichen Mindestanforderungen gemäss Gleichstellungsgesetz für

Menschen mit Behinderungen (BehiG) – und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden soll verbessert werden.

Die Attraktivierung und Optimierung des öV-Angebotes hilft mit, die steigende Nachfrage zu bewältigen und gleichzeitig das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu beeinflussen. Im Mobilitätskonzept der Stadt Sursee bildet der Bushof das zentrale Element zur Mobilitätslenkung und damit auch zur Entlastung des Strassenverkehrs.

Als wichtiger Entwicklungsschwerpunkt (ESP) im Kanton Luzern ist Sursee für die Erreichbarkeit und Rekrutierung überregionaler Fachkräfte auf gute öV-Verbindungen angewiesen. Umgekehrt profitiert die Wohnbevölkerung von schnelleren öV-Verbindungen, höheren Taktfrequenzen, Fahrplansicherheit und letztlich von der Entlastung der Strassen.

Sollte das eidgenössische Parlament – voraussichtlich 2026 – im Rahmen des nächsten Ausbaus schrittes die Realisierung des Durchgangsbahnhofes Luzern (DBL) beschliessen, bedeutet das für die Zentralschweiz einen Quantensprung im öV. Davon würden auch die Stadt Sursee und die umliegenden Gemeinden profitieren. Taktverdichtungen bei der S-Bahn sowie dem Fernverkehr werden möglich. Die Bereitschaft, die Mobilität in der Zentralschweiz nachhaltig zu stärken, gilt als wichtiges Zeichen für einen positiven Parlamentsbeschluss zu Gunsten des DBL. Entsprechend sind Ausbauprojekte von regionalen Verkehrsdrehscheiben voranzutreiben sowie vorausschauend und zukunftsgerichtet umzusetzen.

---

## 2. BEDARFSNACHWEIS

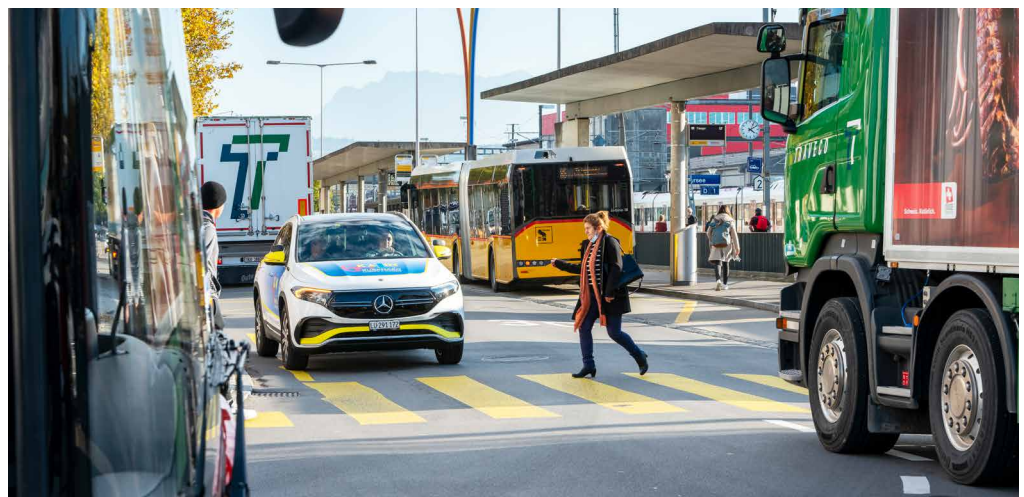
### 2.1 ALLGEMEINES

Der Bedarf für einen neuen Bushof und umgestalteten Bahnhofplatz ist in vielerlei Hinsicht gegeben. Die wesentlichen Punkte sind:

- Am 13. Dezember 2002 trat das Bundesgesetz über die Beseitigung der Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz BehiG) in Kraft. Das Gesetz verlangt unter anderem, dass die gesamte Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (z.B. Billetbezug, Perron, Bushaltestellen, Kommunikationssysteme) bis Ende 2023 behindertengerecht angepasst werden muss. Die Stadt Sursee ist gesetzlich verpflichtet, ihre Infrastrukturen behindertengerecht auszubauen. Speziell in Sursee hat dieses Anliegen einen besonderen Stellenwert, da sich der zweitgrösste Umsteigeknoten im Kanton Luzern in unmittelbarer Nähe zum SPZ Nottwil, Kantonsspital Sursee, der Stiftung Brändi etc. befindet.
- Der bestehende Bahnhofplatz ist unübersichtlich und städtebaulich wenig attraktiv. Verbindungen ins Ortszentrum oder in die Altstadt fehlen. Für Ortsunkundige und

Gehbehinderte sind viele Hürden zu überwinden. Der Strassenverkehr behindert die Fussgängerflüsse, den Busbetrieb und führt teils zu kritischen und gefährlichen Situationen.

- Die heutigen Busangebote reichen nicht mehr aus. Heute verkehren 11 Regionalbuslinien ab/bis Bahnhof Sursee. Dazu kommt die Linie 86 als Ortsbus. Insgesamt gibt es zu Hauptverkehrszeiten 21 bis 24 Abfahrten pro Stunde. Die Prognosen zeigen: In Zukunft wird die Nachfrage weiter steigen.
- Die Verspätungsanfälligkeit ist in Sursee auf allen Ein- und Ausfallachsen hoch. Mit dem Modal Split wird die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel bezeichnet. Damit ein Ausbau des Systems sinnvoll erfolgen und der öV weitere Anteile des Modal Splits übernehmen kann, ist ein zuverlässiger Betrieb unerlässlich. Der Bericht «Aktualisierung öV-Konzept Sursee» der Metron AG vom 30. Oktober 2019 zeigt auf, dass ein Ausbau des zentralen Umsteigeknotens am Bahnhof Sursee mit neuen Bushaltekanten notwendig ist und zeitnah umgesetzt werden soll.
- Das grössere Angebot im öffentlichen Verkehr, die bessere Verknüpfung mit dem Veloverkehr, die Zunahme von E-Bikes sowie die Veränderung des Modal Splits führen zu einer Zunahme der Reisenden und damit zu zusätzlichem Bedarf an Veloabstellmöglichkeiten beim Bahnhof. Die angestrebten Modal-Split-Veränderungen sind wichtig, um die klima- und energiepolitischen Ziele der Stadt Sursee zu erreichen.
- Die Velostation mit direktem Zugang zum Bahnhof bietet sichere und witterungsgeschützte Abstellplätze an zentraler Lage. Es besteht ein nachgewiesener Bedarf an Veloparkplätzen, der sich in den nächsten Jahren weiter akzentuieren wird. Dank der neuen Velostation im Untergrund des Bahnhofgebietes kann die Oberfläche von Velos entlastet werden. Damit gibt es mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger. Der Bahnhofplatz wird vom Verkehr beruhigt und attraktiver. Davon profitiert letztlich auch das umliegende Gewerbe.



*Das Bild zeigt deutlich die heutigen Nutzungskonflikte im Bahnhofgebiet.*



*Typische Situation am Bahnhof.*

---

### 3. STANDORTENTSCHEID

#### 3.1 MASTERPLAN 2015

Bereits 2010 wurde im Bericht «Bahnhofgebiet Sursee – Technische Abklärungen bezüglich Verkehr» der Metron AG aufgezeigt, dass mit dem Bevölkerungswachstum die Infrastrukturanlagen auszubauen und die notwendigen Grundlagen zu erarbeiten sind. 2013 startete das Verfahren «Masterplan Bahnhofgebiet» mit dem Ziel, das Grundgerüst für die räumliche Entwicklung im Bahnhofgebiet zu definieren und damit die Rahmenbedingungen für die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung zu legen. Die Planungspartnerinnen und Partner Stadt Sursee, Gemeinde Oberkirch, Verkehrsverbund Luzern (VVL), SBB AG und regionaler Entwicklungsträger Sursee Mittelland (RET) erarbeiteten den Masterplan unter Einbezug aller notwendigen Planungspereimern und in Mitwirkung diverser Stellen, Parteien, Anstösserinnen und Anstösser sowie Privatpersonen. Alle Beteiligten unterzeichneten 2015 den Masterplan und beauftragten die Stadt Sursee mit der Umsetzung. Die unter «kurzfristig» vorgesehenen Massnahmen beinhalten den Ausbau des überregional wichtigen und zweitgrössten öV-Knotens im Luzerner Mittelland. Der Bahnhofplatz soll vom motorisierten Individualverkehr entlastet, der gesamte Bahnhofplatz umgestaltet und aufgewertet werden. Arealentwicklungen sollen möglich gemacht und ein neuer Busbahnhof soll realisiert werden.

Die Stadt Sursee liess mehrere mögliche Standorte prüfen, um die Vorgaben umzusetzen. Wesentliche Anforderungen waren die unmittelbare Nähe zu den Personenunterführungen der SBB (kurze Gehdistanzen), die Anzahl Bushaltekanten, die Möglichkeit zur Sperrung des Bahnhofplatzes für den motorisierten Individualverkehr (MIV), die Erreichbarkeit, Sicherheit, Verfügbarkeit und die städtebauliche Aufwertung. Die aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse sägezahnartige Anordnung der Haltestellen an einem

Mittelperron stellte sich als Bestvariante heraus. Diese Lösung lässt sich jedoch nicht mit der von Behindertenverbänden geforderten Haltekantenhöhe von 22 cm realisieren. Aufgrund der hohen Wahrscheinlichkeit von Einsparungen und damit verbundenen Projektverzögerungen hat der Stadtrat am 22. August 2018 entschieden, alternative, BehiG-konforme Standortvarianten zu prüfen. Unter Berücksichtigung aller Faktoren hat sich nach eingehender Standortevaluation der im Juni 2020 öffentlich aufgelegte Standort als beste Variante herauskristallisiert.

### 3.2 ÜBERPRÜFUNG STANDORT

Der notwendige Platz für 8+2 behindertengerechte Haltekanten (22 cm Randsteinhöhe) und für die dazu erforderliche Länge der Busanfahrt bedingt langgezogene Flächen. So konnte an keinem alternativen Standort die geforderte Anzahl Haltekanten zu Verfügung gestellt werden. Aus städtebaulichen Überlegungen wäre es höchst fragwürdig, das «Tor zur Stadt» mit grossen Lücken für einen Bushof oder gar offener Flächen für eine Veloparkierung auszugestalten. Die Areale sollen ineinandergreifen und in Volumen, Höhe und Gestaltung den Verkehrsraum vom Stadtgebiet massvoll abgrenzen. Mit dem gewählten Standort verbleibt in den angrenzenden Arealen das bestmögliche Entwicklungspotential. Durch die Positionierung auf grösstenteils stadteigenem Land werden die Landerwerbskosten gesenkt und Synergien mit den SBB genutzt – zum Beispiel die direkten Anschlüsse an die Personenunterführungen.

Bei einem künftigen Ausbau des Bahnhofes besteht die Möglichkeit, dass die Bahnperrons Richtung Süden auf mind. 420 m verlängert werden. Für diese langen Zugperrons braucht es die dritte Personenunterführung Süd. Die Unterführung Mitte ist und bleibt aber die Hauptpersonenunterführung und wird entsprechend ausgebaut. Der geplante Bushof liegt nach dem Ausbau des Bushofs genau mittig im gesamten Bahnhofsperrimeter – so wie es bereits heute der Fall ist.

Eine Verschiebung nach Süden, wie teils gefordert wurde, hat die Stadt Sursee geprüft. Jedoch würden sich dadurch erhebliche Nachteile ergeben. Die Fusswege zu den bestehenden Perronanlagen und Personenunterführungen der SBB werden länger (Zeit und Gehdistanz). Die Lage der Kippkanten bliebe trotzdem gleich wie öffentlich aufgelegt. Im Süden bräuchte es massiv mehr Land von den SBB und vom PAX Therma-Areal. Dies würde die Kosten für den Landerwerb erheblich erhöhen. Viele der P+R Parkplätze der SBB und die Veloparkplätze würden wegfallen. Die Verkehrssituation rund um die Merkurstrasse – Centralstrasse mit dem neu überlagerten Bushofbetrieb eines südlichen Bushofs würde verkompliziert und damit weniger verkehrssicher und sehr betriebsstörend für Busse und Industriestandort. Zudem benötigen die SBB ihr Land für eigene Infrastruktur- und Arealentwicklungen im Zusammenhang mit dem möglichen Ausbau des Bahnhofes (inkl. Personenunterführung Süd).

### 3.3 AUSBAURESERVEN

Durch die neue Gestaltung der Anlegekanten mit beidseitigen Wendemöglichkeiten, den beiden Kippkanten und der Entflechtung des Busbetriebes vom motorisierten Individualverkehr sind künftig höhere Takte möglich. Eine Angebotssteigerung kann zudem durch die Einführung von Durchmesserlinien und dem Einsatz von Gelenkbussen erreicht werden. Der Bushof ist aufwärtskompatibel geplant. Das heisst: Mögliche Ausbauten des Bahnhofes sind problemlos möglich. Er liegt auch in Zukunft – nach einem möglichen Ausbau des Bahnhofes Sursee – genau mittig der Unterführungen und den Zugängen zu den Perronanlagen. Diverse Studien des VVL attestieren dem neuen Bushof die geforderte, künftige Leistungsfähigkeit.

### 3.4 LAGE VELOSTATION

Heute stehen an verschiedenen Standorten rund um den Bahnhof ca. 1000 Veloabstellplätze zur Verfügung. Bei einem Bahnhofausbau fallen nahezu alle oberirdischen Veloabstellplätze weg. Sie werden durch die zentrale, unterirdische Velostation ersetzt.



*Bestehende Veloabstellanlage, doppelstöckig Nord.*

Der Miteinbezug der Velostation und der Rampenzugänge in das Projekt «Umgestaltung Bahnhofplatz/Bushof» wurde von der Begleitgruppe gewünscht und im vorliegenden Bau- und Auflageprojekt entsprechend umgesetzt. Mit der unterirdischen Variante profitieren nicht nur die Velofahrenden dank wettergeschützten und sicheren Abstellmöglichkeiten, auch der Bahnhofplatz und die angrenzenden Areale werden durch mehr Freiflächen aufgewertet.

Für eine funktionierende Anlage dieser Grössenordnung sind optimale Zugangsmöglichkeiten und nahegelegene, grosszügige Anbindungen an die Umsteigepunkte der Bahn zentral.

Die Velostation ist an die beiden bestehenden Personenunterführungen angebunden. Dadurch ergeben sich kurze Wege und ein hoher Umsteigekomfort vom Velo auf die Bahn. Es sind ca. 1050 neue unterirdische und über 400 neue oberirdische Abstellplätze geplant. Mit den bestehenden Abstellplätzen im Westen stehen künftig somit total über 1550 Abstellplätze zur Verfügung. Die unterirdische Velostation ist über die zwei Rampen (Nord – Industriestrasse und Ost – Bahnhofstrasse) erschlossen. Durch die direkte Anbindung an die beiden Personenunterführungen verteilen sich die Velofahrenden auf mehrere Zugänge zu den Perronanlagen und werden nicht über Strassen, den Bahnhofplatz oder Bushof geführt. So können Konflikte mit dem (Bus-) Verkehr verhindert werden.

Eine weitere Zufahrtsrampe Richtung Süden wurde geprüft, aber nicht weiterverfolgt. Sie käme innerhalb der Interessenlinie der SBB zu liegen und müsste bei einem späteren Bahnhofsausbau zurückgebaut werden. Zudem würden die Fussgängerverkehrsflächen zwischen dem Bahn- und dem Busperron wesentlich eingeschränkt. Als Ergänzung für ankommende Velofahrerinnen und Velofahrer aus Süden wird der oberirdische Velounterstand Richtung Merkurstrasse neu erstellt und mit über 400 Abstellplätzen ausgestattet.

Die 1600 m<sup>2</sup> grosse Velostation liegt hauptsächlich auf stadteigenem Land. Die wenigen, von den SBB benötigten Flächen können zu einem vorteilhaften Preis im Baurecht erworben werden. Diese Ausgangslage hält die Kosten für den Landerwerb insgesamt gering. Zudem leisten die SBB einen Kostenbeitrag an die Velostation, was bei einer dezentralen Lösung ohne direkte Anbindung an die beiden Personenunterführungen nicht der Fall wäre.

### 3.5 PERSONENUNTERFÜHRUNG SÜD

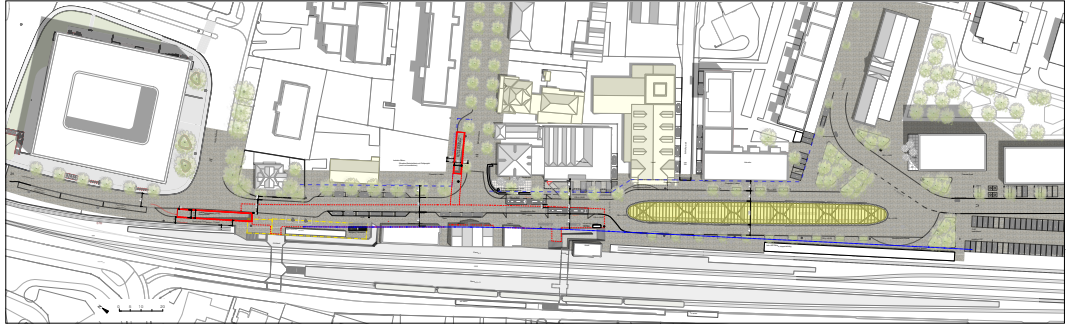
Verschiedene Gruppierungen forderten zusätzlich zum Projekt den Neubau einer dritten Personenunterführung im Süden. Mit den SBB wurde das Anliegen eingehend besprochen. Ein nachweisbarer Bedarf konnte nicht festgestellt werden. Eine Unterführung Süd würde heute einzig Oberkirch Haselwart und Sursee Bahnhofplatz verbinden. Aufgrund der heutigen Lage der Zugperrons und Gleise ist kein direkter Zugang auf die Perrons möglich. Durch den Rampenzugang in die Personenunterführung würden viele oberirdische Velounterstände und weitere P+R-Anlagen der SBB entfallen. Die Stadt müsste sämtliche Kosten alleine tragen und eine weitere Verwendung/Kompatibilität mit dem Bahnhofsausbau nach 2040 wäre höchst unwahrscheinlich. Das vorliegende Projekt ermöglicht jedoch einen künftigen, gemeinsamen Bau der Personenunterführung Süd durch die SBB und die Stadt Sursee.



---

## 4. PLANUNG UND BAUBESCHREIB

### 4.1 ÜBERSICHT



*Übersicht Projektperimeter Bahnhofplatz.*

Der Bushof mit 8 Haltekanten am zentralen Perron und 2 Kipp- bzw. Wartekanten im Bereich der Personenunterführung entspricht den Anforderungen des BehiG. Die Perronkante des Bushofs beträgt 22 cm. Die nicht überdachten Kippkanten werden ebenfalls mit 22 cm hohen Kanten ausgebildet. Der abgesenkte Perronbereich in der Mitte begünstigt die Fussgängerführung zwischen der Personenunterführung und dem Busperron und bildet eine zusätzliche Verbindung zur Centralstrasse und dem Therma-Areal. Der Platz zwischen Bahnhof- und Centralstrasse wird als Fahrverbotszone (exkl. Velo, Busse und weitere Berechtigte) signalisiert. Die restlichen Strassen sind in die bestehende Tempo 30 Zone eingebunden. Im Bereich der Leopoldstrasse wird die Tempo 30 Zone erweitert und die Zoneneingänge werden angepasst.

Das Teilprojekt Velostation ist mit der Planung des Bushofs bzw. des Bahnhofplatzes abgestimmt. Der künftige Ausbau des 4. Gleises der SBB wurde ebenfalls berücksichtigt. Die Velostation hat unter anderem zum Ziel, die Zugänge zu den bestehenden Perrons zu verbessern und Konfliktzonen auf dem Bahnhofplatz zu minimieren. Die unterirdische Velostation verfügt über 1050 Abstellplätze. Ergänzt werden diese durch rund 400 oberirdische Abstellplätze südlich des Bushofs (Merkurstrasse).

### 4.2 BAHNHOFPLATZ

Die Stadtfront auf der Nordostseite und die Interessenslinie der SBB auf der Südwestseite definieren die Grösse und den Zuschnitt des Bahnhofplatzes für die nächsten Jahrzehnte. Infolge der Erweiterung der Gleisanlagen, die durch den Bau des Durchgangsbahnhofes in Luzern ausgelöst werden könnten, entfallen die bestehenden Aufnahmegebäude und die Bahnanlage rückt näher zur Stadt. Mit dem möglichen Ausbau des Bahnhofes werden die heute schon knappen Fussgängerflächen vor dem Bahnhof nochmals erheblich reduziert. Auch das Verkehrsaufkommen auf dem Bahnhofplatz wird mit dem Stadtwachstum und den höheren Transportkapazitäten der SBB zunehmen. Dementsprechend ist es wichtig, dass genügend Verkehrsflächen für den künftigen Fuss- und Fahrverkehr sowie für den ruhenden Verkehr sichergestellt werden.



*Visualisierung Bahnhofplatz.*

Die Umgestaltung des Bahnhofplatzes in eine verkehrsberuhigte Zone mit teilweise Fahrverbot für den motorisierten Privatverkehr stärkt den Langsamverkehr, insbesondere die Fussgängerinnen und Fussgänger. Der Bahnhofplatz wird so verkehrstechnisch sicherer und aufgewertet. Die angrenzenden Bauten mit ihren Läden und Gewerbebetrieben in den Erdgeschossen umrahmen und beleben den Platz. Bäume verbessern die Aufenthaltsqualität und machen den Platz zu einem Ort der Begegnung und des Austausches.

Der Platz ist übersichtlich gestaltet, damit sich auch ortsunkundige Reisende zurechtfinden. Die Busse, die Taxis und die Einmündungen der Strassenräume zum Stadtzentrum sind beim Austritt aus den Personenunterführungen schnell ersichtlich. Die notwendigen Randabschlüsse sind sorgfältig ausgebildet und entsprechen den Anforderungen von Seh- und Gehbehinderten. Kandelaber und Lichtmasten mit unterschiedlichen Höhen leuchten den Platz aus.

#### 4.3 SCHNITTSTELLE SBB

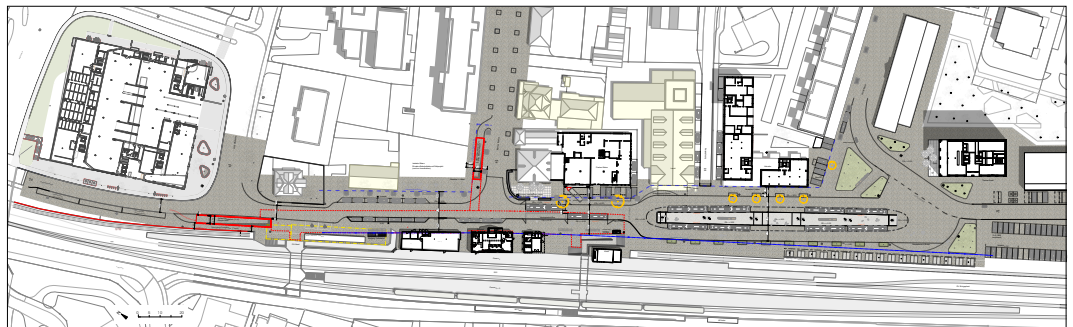
Engpässe auf dem SBB-Netz verhindern heute einen Ausbau des Bahnhofs Sursee. Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern DBL ist ein Angebotsausbau vorgesehen. Die Finanzierung für den nächsten Ausbauschnitt mit dem für die Zentralschweiz massgebenden Projekt Durchgangsbahnhof Luzern ist jedoch noch nicht gesichert. Frühestens 2026 könnten die finanziellen Mittel durch den Beschluss des eidgenössischen Parlaments sichergestellt werden. Die damit einhergehenden flankierenden Massnahmen, wie ein möglicher Ausbau des Bahnhofs Sursee, werden erst danach in Angriff genommen. Ob und wie der Bahnhof Sursee für einen Angebotsausbau ausgebaut werden muss, ist Gegenstand weiterer Abklärungen und Planungen. Heute liegen erst Studien vor, welche nach dem Parlamentsbeschluss weiterbearbeitet werden und damit konkrete Planungen auslösen.

In der Studie werden die räumlichen Möglichkeiten für den Ausbau des Bahnhofes, der Nebenanlagen wie weitere Velostationen, Unterführungen, Immobilienentwicklungen etc. aufgezeigt. Der notwendige Raum dafür wird mittels einer Interessenslinie der SBB gesichert. Die Lage des Bushofs wie auch die unterirdische Velostation ist mit diesem, zurzeit noch nicht gesicherten Ausbauschnitt, kompatibel und abgestimmt.

#### 4.4 WERKLEITUNGSBAUTEN

Mit dem Ausbau des Bahnhofplatzes sollen zugleich verschiedene Werkleitungen erneuert werden. So werden Leitungen einerseits altershalber saniert, andererseits gibt es auch solche, die durch den Bau der Velostation verdrängt und umgelegt werden müssen. Zudem werden neue Leitungen wie Retentions- und Fangkanäle gebaut. Im Zuge der Modernisierung der öV-Flotte mit Elektrobussen werden Leerrohranlagen für die künftige Elektroerschliessung der Haltekanten erstellt.

#### 4.5 BUSHOF



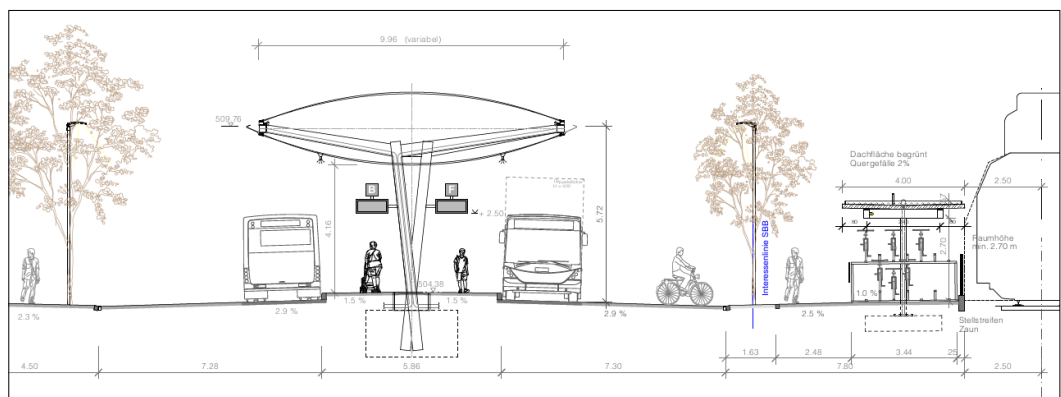
*Planausschnitt Bushof.*

##### 4.5.1 GRUNDLAGEN (IST-ZUSTAND)

Die heutigen Bushaltestellen auf dem Bahnhofplatz sind auf drei Perronkanten konzentriert, zwei in Richtung Süd und eine in Richtung Nord. Eine Kante (Perron 1) in südlicher Richtung dient vorwiegend als Ausstiegshaltestelle. 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 aktuell während der Hauptverkehrszeiten ungenügend. Die Länge von Buskanten hängt von den Bustypen ab, welche die Haltestelle bedienen. Heute sind die folgenden Typen im Einsatz: Midi 10 m, Normalbus 12 m, Gelenkbus 18 m. Bevor das Angebot verdichtet wird, werden Nachfragesteigerungen mit grösseren Fahrzeugen aufgefangen. Die Tendenz verlagert sich mehr und mehr in Richtung Gelenkbussen. Die Haltestellen sind darum mittelfristig auf die Grösse von Gelenkbussen auszulegen.

#### 4.5.2 ACHT HALTEKANTEN

Der Bedarf an Haltekanten wird durch den Verkehrsverbund Luzern (VVL) vorgegeben und abgestimmt. Die geforderte und notwendige Anzahl ist abhängig vom heutigen Angebot, den geplanten Ausbausritten und der Bevölkerungsentwicklung. Im Bericht «Busterminal Sursee – Überprüfung der Randbedingungen» vom 13. Dezember 2018 wurde der Knoten «Bushof Sursee» detailliert analysiert. Die Folgerungen und Empfehlungen sind im vorliegenden Projekt eingearbeitet und umgesetzt. Der Bedarf ist nachgewiesen und wird mit der Neuerstellung von acht fixen Haltekanten zukunftsgerichtet umgesetzt.

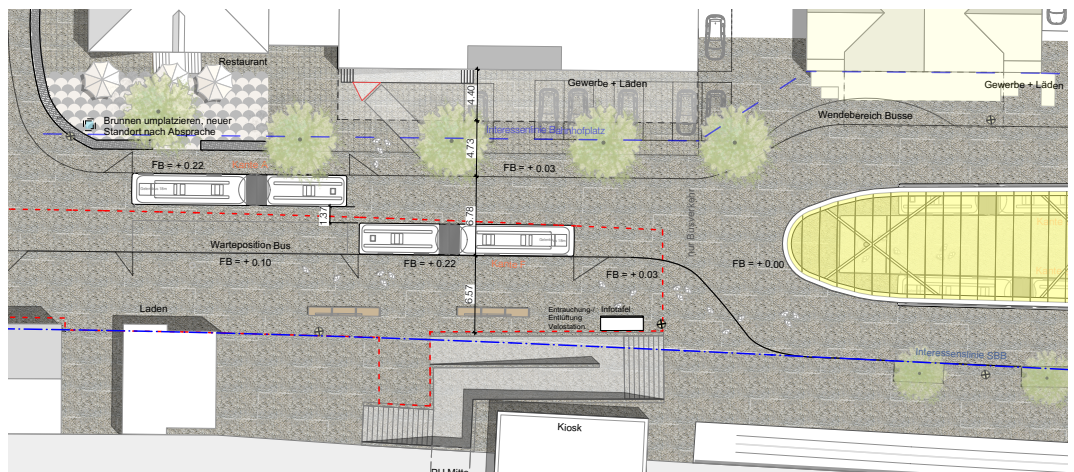


Planausschnitt Querschnitt Bushof.

#### 4.5.3 ZWEI KIPPKANTEN

Kippkanten tragen wesentlich für einen attraktiven Betrieb eines Bushofs bei und werden von den Busbetreibenden gefordert. An der Kippkante hält der Bus kurz an und lädt die Passagiere aus – und zwar möglichst nahe an der Personenunterführung SBB. Damit werden die Umsteigewege und -zeiten deutlich verkürzt. Anschlüsse werden bei Spitzenverkehrszeiten/Verspätungen weniger verpasst. Der Bus fährt anschliessend weiter an seine zugewiesene Haltekante oder führt seine Fahrt fort.

Kippkanten ermöglichen den Betrieb von Bahnersatzbussen und dienen der Leistungssteigerung der gesamten Anlage. Der Einsatz von Kippkanten ist eine Vorgabe des Verkehrsverbundes Luzern VVL. Wenn diese Haltekanten nicht gebaut werden, ist eine Kostenbeteiligung des Kantons nicht sichergestellt. Die im Projekt gewählten Standorte erfüllen sämtliche Anforderungen und ermöglichen zudem die Wegfahrt der Busse einerseits über die Bahnhofstrasse (Ortsbusse, Anfahren der passagierstärksten Haltestelle Migros) und andererseits Richtung Leopold für die Durchmesserlinie Nr. 86 (Campus) sowie für die künftige Durchbindung Richtung Industrie Nord.



*Lage der Kipkante in unmittelbarer Nähe zur Bahn.*

#### 4.5.4 DACH BUSHOF

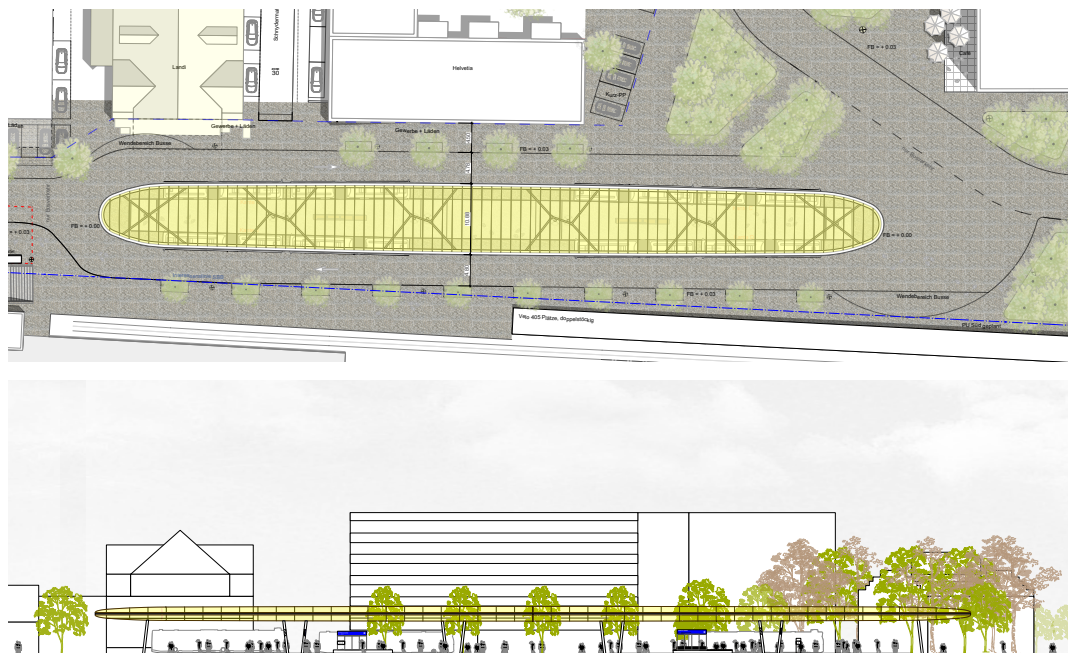
Die Haltekanten der Busse sind mit einem Dach aus einer Stahlkonstruktion, ummantelt mit einer mit Luft gefüllten Folienkonstruktion überdacht. Die gelblich eingefärbte, lichtdurchlässige Konstruktion wirft ein angenehmes Licht auf die Perron- und Platzfläche. So entsteht auch an winterlichen und grauen Tagen der Eindruck von hellem Tageslicht. Die Gestaltung des Bushofs wurde in einem Wettbewerbsverfahren ausgeschrieben. Die Überdachung wie auch weitere gestalterische Elemente wurden im Rahmen dieses Verfahrens als attraktivste und städtebaulich beste Variante durch eine Jury ausgewählt. Eine ähnliche Konstruktion ist auch im Bahnhof Aarau zu sehen.



*Visualisierung Bushofdach.*

Die Hülle besteht aus ETFE-Folie, einem Fluorkunststoff der unter UV-Wirkung keine Alterung zeigt. Bedruckt wird die Innenseite. Dadurch wird die Farbgebung vor Witterung geschützt. Die Konstruktion ist selbstreinigend, sie wirkt stets sauber und weist keine Bauelemente auf, wo sich Schmutz ablagern könnte. Zum einen haften Schmutzpartikel kaum an, zum anderen bildet Regenwasser kugelförmige Tropfen, die den lose anhaftenden Schmutz aufnehmen und abschwemmen. Flächen aus ETFE müssen im Gegensatz zu Glasflächen auf der Wetterseite nicht gereinigt werden. Auf der wetterabgewandten Seite gelten die üblichen Reinigungsintervalle, um das Dach lebenslang wertig wirken zu lassen. Bei Verletzungen ist ETFE unkritisch. Die Verletzung bleibt lokal begrenzt und kann mit klarsichtigem Industrie-Klebeband dauerhaft repariert werden. Für eventuelle Wartungsarbeiten im Kissen ist ein Zugang von aussen über zwei Revisionsklappen und Lastverteiler als Begehungshilfen vorgesehen.

Als Stützluftversorgung kommt das modernste und sparsamste Stützluftsystem zum Einsatz, welches aktuell im Handel erhältlich ist. Dieses ist besonders wirtschaftlich. Im Gegensatz zu Luftversorgungssystemen, bei denen die Luft stetig aus der Kissenluft über Ventile abgelassen und frische getrocknete Luft nachgeführt wird, zirkuliert hier die Luft langsam durch das Kissen und wird dabei kontinuierlich getrocknet, um Kondensat im Kissen zu vermeiden. Gesteuert wird die Luftversorgung durch ein Stützluftaggregat, unterstützt von Feuchtesensoren, Druckmessdosen und einem Sensor für das Schneegewicht. Mittels einer Schneewaage wird der Druck in der Konstruktion reguliert. Bei Störungen gibt die Anlage automatisch eine Meldung an die Störleitzentrale. Die Installationen des Bushofs werden von der Verteilungszentrale aus versorgt respektive gesteuert. Die Verteilung befindet sich im Haustechnikraum in der Velostation.



*Planausschnitte Dach Bushof.*

#### 4.5.5 VERKEHRSREGIME

Der Bushof wird so realisiert, dass sich die Busse bei der Zu- und Wegfahrt nicht gegenseitig behindern und dass sie dicht an die Busperrons anlegen und verkehrssicher wegfahren können. Die Busse tangieren die Interessenlinie der SBB nicht. Das ermöglicht den allfälligen Bau des 4. Gleises mit den erforderlichen Sicherheitssystemen und Fahrleitungsmasten ohne zusätzliche bauliche Anpassungen des Bushofs.

Für eine direkte Zu- und Wegfahrt ohne Umwege ist südlich wie auch nördlich des Busterminals eine Wendemöglichkeit geplant. Um Fahrmanöver zu testen, wurden im Mai 2020 auf dem Zirkusplatz in Sursee Fahrversuche ausgeführt, mit denen die Funktionalität der geplanten Anlagen bestätigt wurde. Der gesamte Bushof wird vom motorisierten Individualverkehr (MIV) befreit. Damit wird die Sicherheit aller erhöht – insbesondere von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Radfahrenden. Die Verkehrsberuhigung ermöglicht zudem einen möglichst störungsfreien und damit zuverlässigen Busbetrieb.

In einer ersten Phase war auf dem Bahnhofplatz die Errichtung einer Begegnungszone vorgesehen. Die Fachstellen (u.a. hindernisfreies Bauen) haben jedoch davon abgeraten und die Ausgestaltung zu einer Verkehrsfläche gefordert – einer geometrisch klar definierten Fahrbahn. Den Fussgängerinnen und Fussgängern soll nicht der Vortritt gewährt werden, damit sich diese vorsichtiger bewegen und Gefahren erkennen können. Ohnehin ist eine komplette Trennung der verschiedenen Anspruchsgruppen (Fussgänger, Veloverkehr, Busbetrieb) unter den gegebenen Voraussetzungen im Gebiet nicht realistisch und würde den Platzbedarf um das Vielfache erhöhen.

Der neue Bushof per se generiert keinen Mehrverkehr. Im Gegenteil, er ist Teil der Verkehrslösung. Es ist davon auszugehen, dass der heutige Umgehungsverkehr des Kreisels Kotten über die Schellenrainbrücke – Bahnhofplatz – Industrie wieder über die Hauptachsen umgeleitet und nicht mehr die Routen über innerstädtische Strassen wählen wird. Nach neuester Verkehrsmodellierung mit Prognosezustand 2040 kann der MIV auf den Zufahrtsachsen zum Bahnhof gar reduziert werden. Künftiger Problempunkt wird der Kreisel Bahnhofstrasse sein, welcher mittels baulicher Anpassungen zu optimieren ist – zum Beispiel mit Massnahmen für den Fussgängerübergang beim Korridor Migros.

#### 4.5.6 ANGRENZENDE AREALE UND NEBENANLAGEN

Die Zufahrt für Kundschaft sowie Lieferantinnen und Lieferanten mit motorisiertem Fahrzeug zu den Geschäften rund um den Bahnhofplatz bleibt weiterhin gestattet. Durch die attraktive Ausgestaltung des Bushofes und der gesamten Umgebung wird der Bahnhofplatz generell aufgewertet und lädt zum Verweilen ein. Dadurch ist für das umliegende Gewerbe gar mit mehr Publikumsverkehr (Fussgängerinnen und Fussgänger, Bus- und Bahnkunden, Radfahrende) zu rechnen. Einige wenige Kunden- und Besucherparkplätze gehen zwar verloren, jedoch stehen beim ehemaligen Restaurant Bären Kurzzeitpark-

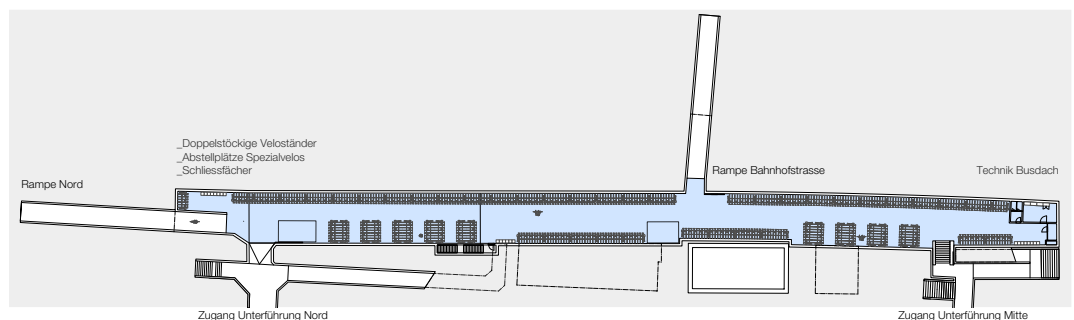
plätze zur Verfügung. Um Personen auszuladen, gibt es sogenannte Kiss & Ride-Parkplätze. Diese werden direkt vor dem heutigen Avec-Shop realisiert. Die Taxis erhalten einen separaten Platz vor dem heutigen Aufnahmegebäude. Allfällige Zubringer- und Abholdienste durch private Carunternehmer können über die Haltezonen vis-à-vis Leopold abgewickelt werden. Mofas und Motorräder können im neu erstellten Unterstand direkt bei der Personenunterführung Nord abgestellt werden.

## 4.6 UNTERIRDISCHE VELOSTATION

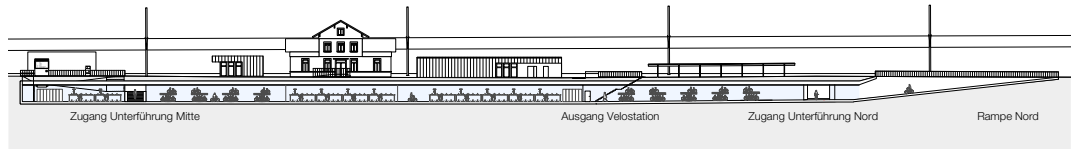
### 4.6.1 EINBINDUNG IM PROJEKT

Bei einem Bahnhofsausbau fallen nahezu alle oberirdischen Veloabstellplätze weg. Sie werden durch die zentrale unterirdische Velostation kompensiert. Der Anstoss für den Miteinbezug der Velostation und der Rampenzugänge in das Bahnhofplatzprojekt kam aus der Begleitgruppe und wurde im vorliegenden Bau- und Auflageprojekt entsprechend umgesetzt. Zentral für eine funktionierende Anlage dieser Grössenordnung sind optimale Zugangsmöglichkeiten und nahegelegene, grosszügige Anbindungen an die Umsteigepunkte der Bahn. Die unterirdische Velostation ist an die zwei bestehenden SBB-Personenunterführungen (PU) angebunden. Es ergeben sich kurze Wege, ein hoher Umsteigekomfort Velo – Bahn und trägt zu einer Verkehrsverlagerung vom Auto aufs Velo bei. Damit leistet die Velostation auch einen Beitrag für weniger Stau auf den Strassen in Spitzenverkehrsstunden.

Das Projekt wurde auf die Planung des Bushofes bzw. des Bahnhofplatzes abgestimmt. Der künftige Ausbau des 4. Gleises der SBB wurde in der Planung ebenfalls berücksichtigt. Die rund 170 m lange und 10 m breite Velostation verfügt über ca. 1050 Abstellplätze. Ergänzt werden diese durch ca. 400 oberirdische Abstellplätze beim Bushof, Höhe Centralstrasse, entlang der Bahn. Die Grösse der Velostation ist auf die heutigen und mittelfristigen Bedürfnisse ausgelegt. Im Untergrund gibt es viele bestehende Erschliessungs- und Entwässerungsanlagen, welche teilweise erneuert oder gar ausgebaut werden. Diese notwendigen Versorgungsleitungen beanspruchen viel Platz im Untergrund. Der Bau einer grösseren unterirdischen Velostation ist darum nicht möglich.







Planausschnitte unterirdische Velostation.

#### 4.6.2 ERSCHLIESSUNG

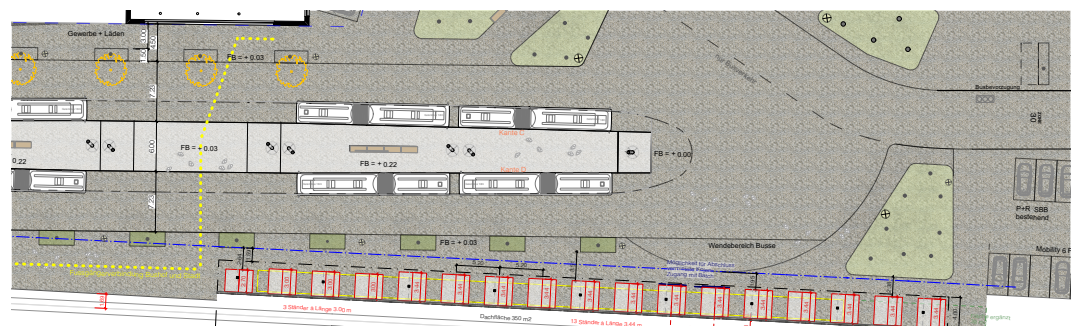
Die Erschliessung der unterirdischen Velostation erfolgt über zwei Rampen. Die bestehende Rampe der Unterführung Nord wird Richtung Leopoldstrasse verlegt, damit diese und die unterirdische Velostation beim Bau des zukünftigen 4. Gleis nicht angepasst werden müssen. Die Unterführung Nord liegt auf der Veloroute und erleichtert somit den Zugang zur Velostation direkt von beiden Seiten des Bahnhofes. Die zweite Zufahrt zur Velostation erfolgt ab der Bahnhofstrasse. Die neue Veloanbindung reduziert Verkehrskonflikte zwischen Velo/MIV/Fussgängerinnen und Fussgänger und Bussen auf der Kreuzung Bahnhofstrasse/Bahnhofplatz.

#### 4.6.3 AUSSTATTUNG

Die definitive Ausgestaltung/ Möblierung der Velostation wird im Rahmen des Ausführungsprojektes in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Spezialisten (unter anderem Pro Velo) besprochen und entwickelt. Vorgesehen sind unter anderem Doppelstockparkierungsanlagen, Plätze für Spezialvelos, Steckdosen für E-Bikes, Schliessfächer etc. Zur Erhöhung der Sicherheit wird die Velostation mit einer Sicherheitsbeleuchtung und einer Videoüberwachung ausgestattet. Denkbar ist auch die Installation von sogenannten Panikknöpfen, die bei Betätigung einen Alarm auslösen. Die unterschiedlichen Bedürfnisse sollen soweit wie möglich aufgenommen und umgesetzt werden.

#### 4.6.4 OBERIRDISCHE VELOPARKIERUNG SÜD

Die oberirdische Veloparkierungsanlage im Süden wird mit Mobiliar aus der heute bestehenden Abstellanlage vis-à-vis der Personenunterführung Nord ausgestattet und grösser ausgebaut. Künftig stehen über 400 Abstellplätze für Velofahrerinnen und Velofahrer aus dem südlichen Stadt- und Einzugsgebiet zu Verfügung.



Planausschnitt oberirdische Velostation Süd.

#### 4.6.5 BEWIRTSCHAFTUNG

Die Veloparkplätze sind gratis. Eine Bewirtschaftung ist nicht vorgesehen. Verschiedene Beispiele an anderen Orten zeigen, dass das Kosten-/Nutzenverhältnis für bewirtschaftete Velostationen ungenügend ist. Bei kostenpflichtigen Plätzen weichen Velofahrende vermehrt auf andere, nicht vorgesehene Abstellplätze/ Flächen aus. Die Möglichkeit einer künftigen Bewirtschaftung wird aber nicht per se ausgeschlossen.

#### 4.6.6 TECHNIKRÄUME

Im südlichsten Teil der unterirdischen Velostation befinden sich verschiedene Technikräume sowie Toilettenräume für die Buschauffeurinnen und Buschauffeure.

#### 4.7 PLATZGESTALTUNG UND UMGEBUNG

Die heutige Gestaltung des Bahnhofplatzes entspricht in keiner Weise seiner Bedeutung als «Eingangstor» zur Stadt. Es fehlt an Übersichtlichkeit. Der Platz vor dem Bahnhof ist geprägt von viel Strassenfläche und dem motorisierten Verkehr. Der Neubau des Bushofs generiert eine offene Platzsituation. Bauminseln verbinden die beiden Platzhälften. Baumreihen verschönern den Bahnhofplatz und das Umfeld des Bushofes. Zukünftige Bepflanzungen erhalten eine klare Zonierung gegenüber dem Bahnhofplatz. Die Interessenslinie der SBB für den Bau eines 4. Bahngleises wird nicht von Bauten und Anlagen überschritten. Die Beläge der Fusswege bzw. der Perrons werden als geschliffener Gussasphalt ausgeführt und grenzen sich somit optisch von den Fahrbahnen ab, ohne die Platzwirkung zu beeinträchtigen. Die Anforderungen des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen sind eingehalten. Die Platzfläche zwischen Bushof und dem bestehenden P&R-Parkplatz der SBB wird grosszügig mit grünen Inseln bepflanzt. Es gibt Bodendecker, Stauden und Kleinsträucher und gemischte Baumgruppen aus standortgerechten, klimafesten Arten. Die Grünflächen wirken sich positiv auf das Stadtklima aus. Die Strassenräume werden mit Baumpflanzungen begleitet und gefasst. Im publikumsintensiven Bereich vor dem Bahnhof sind die Baumscheiben mit Gussabdeckungen abgedeckt und begehbar. Ansonsten werden die Baumscheiben begrünt. Verschiedene Baumarten wie Silberlinden und Hopfenbuchen charakterisieren die unterschiedlichen Bereiche im Bahnhofgebiet.



*Visualisierung Haltekanten und Baumallee Seite Bahnhof.*

#### 4.8 BELEUCHTUNG

Konventionelle Strassenleuchten beleuchten den Platz. In der Umgebung Leopold, Bahnhofstrasse und Centralplatz werden zusätzlich höhere Masten mit Spotleuchten eingesetzt. Beim Bushof werden die Haltekannten mit Linienleuchten gemäss Vorschrift ausgeleuchtet. Das Bushofdach ist in der Traglufthülle mit einer umlaufenden Beleuchtungslinie ausgestattet, welche die farbliche- und strukturelle Optik des Daches unterstützen soll. Die Leuchtmittel und Leuchten wurden auf dem neusten Stand der Technik konzipiert und sind mit den CKW abgestimmt. Details zur Beleuchtung finden sich im Beleuchtungskonzept.

#### 4.9 AUFLAGEVERFAHREN – EINSPRACHEN – BAUBEWILLIGUNG

Die öffentliche Planaufgabe fand vom 15. Juni 2020 bis 6. Juli 2020 (Baulinienplan bis 14. Juli 2020) statt. Innerhalb der Auflagefrist sind sechs Einsprachen eingegangen. Die Einsprachen beinhalteten im Wesentlichen Umwelt- und Mobilitätsthemen, Baulinien- und Schnittstellenproblematiken sowie Entschädigungsfragen. Bis auf ein offenes Verfahren wurden sämtliche Einsprachen zurückgezogen. Weitere Gespräche finden in den kommenden Monaten statt.

Für die Umsetzung des Bauprojekts benötigt es zusätzliche Flächen direkt angrenzender, privater Liegenschaften. Mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern wurden mehrere Gespräche geführt. Für die Realisierung liegt ein grosses öffentliches Interesse vor, damit die Sicherheit sowie die Verkehrserschliessung nachhaltig verbessert werden kann. Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD) des Kantons Luzern hat aufgrund des grossen öffentlichen Interesses die Erteilung des Enteignungsrechts geprüft und bei Bedarf in Aussicht gestellt. Die Landerwerbsverhandlungen sind weit vorangeschritten und gütliche Einigungen wurden bereits erzielt oder zeichnen sich ab. Andernfalls muss die Stadt Sursee um Enteignung mit allfälliger vorzeitiger Besitzeinweisung sowie um Einleitung des Schätzungsverfahrens ersuchen. Das BUWD hat die Unterlagen gemäss § 71a Abs. 1 des Strassengesetzes geprüft und mit Schreiben vom 9. Juni 2020 bzw. 8. September 2021 die Rechts- und Zweckmässigkeit einer allfällig erforderlichen Enteignung bestätigt. Für sämtliche Projektteile auf dem SBB-Areal müssen die SBB ein separates Verfahren nach Bundesrecht genehmigen. Die SBB haben die Unterlagen dem Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht und mit Schreiben vom 8. April 2020, 3. Juli 2020 und 12. November 2021 das Vorhaben bewilligt.

#### 4.10 ENERGIESTADT

Der Verkehr ist in der Schweiz für knapp 38 Prozent des Gesamtenergieverbrauchs verantwortlich. Die Gemeinden sind verpflichtet, in diesem Bereich zu handeln. Ziel ist es, übermässiges Verkehrsaufkommen zu vermeiden oder auf alternative Verkehrsmittel zu verlagern. Die Energiestädte sorgen im Rahmen ihrer Möglichkeiten für ein attraktives, möglichst flächendeckendes Velowegnetz sowie die nötigen Infrastrukturanlagen wie zum

Beispiel Veloabstellanlagen zur Förderung des Langsamverkehrs, mit dem klaren Ziel einer Verlagerung des MIV hin zum Fahrrad.

Mit dem nun vorliegenden Projekt einer unterirdischen Veloabstellanlage werden die Zielvorgaben aus dem Massnahmenkatalog von Energiestadt abgedeckt. Die Umsetzung dieser Massnahme wirkt sich positiv auf die Bewertung im Rahmen eines zukünftigen Re-Audits der Energiestadt Sursee aus.

---

## 5. KOSTEN UND FINANZIERUNG

Das Projekt wird durch verschiedene Träger finanziert. An den Kosten beteiligen sich die SBB AG, der Kanton Luzern, Nachbargemeinden und die Stadt Sursee. Weitere Beteiligte sind der Verkehrsverbund Luzern (VVL) zusammen mit den Transportunternehmen.

### Grundlagen:

- Planauflageprojekt vom Juni 2020
- Kostenvoranschlag vom 31. August 2021/ Kostenstand 1. Quartal 2021 mit einer Kostengenauigkeit von  $\pm 10\%$ .
- inklusive 7.7% MWST

### 5.1 INVESTITIONSKOSTEN BAHNHOFPLATZ-BUSHOF

Bahnhofplatz - Bushof			
BKP 0	Grundstück	Fr.	1'944'000.00
BKP 1	Vorbereitungsarbeiten	Fr.	1'318'000.00
BKP 2	Gebäude	Fr.	673'000.00
BKP 4	Umgebung	Fr.	5'407'000.00
BKP 5	Baunebenkosten/MWST	Fr.	3'219'000.00
BKP 6	Reserve für Unvorhergesehenes	Fr.	372'000.00
<b>Total Bahnhofplatz - Bushof</b>		<b>Fr.</b>	<b>12'933'000.00</b>

### 5.2 INVESTITIONSKOSTEN UNTERIRDISCHE VELOSTATION

Unterirdische Velostation			
BKP 0	Grundstück	Fr.	5'000.00
BKP 1	Vorbereitungsarbeiten	Fr.	2'490'000.00
BKP 2	Gebäude	Fr.	4'272'000.00
BKP 4	Umgebung	Fr.	24'000.00
BKP 5	Baunebenkosten/MWST	Fr.	2'770'000.00
BKP 6	Reserve für Unvorhergesehenes	Fr.	281'000.00
<b>Total unterirdische Velostation</b>		<b>Fr.</b>	<b>9'842'000.00</b>

### 5.3 INVESTITIONSKOSTEN SANIERUNG WERKLEITUNGEN

Sanierung Werkleitungen			
BKP 0	Grundstück	Fr.	0.00
BKP 1	Vorbereitungsarbeiten	Fr.	121'000.00
BKP 2	Gebäude	Fr.	12'000.00
BKP 4	Umgebung	Fr.	782'000.00
BKP 5	Baunebenkosten	Fr.	223'000.00
BKP 6	Reserve für Unvorhergesehenes	Fr.	37'000.00
<b>Total Sanierung Werkleitungen</b>		<b>Fr.</b>	<b>1'175'000.00</b>

### 5.4 INVESTITIONSKOSTEN GESAMTPROJEKT

Investitionen Gesamtprojekt			
Bahnhofplatz - Bushof		Fr.	12'933'000.00
unterirdische Velostation		Fr.	9'842'000.00
Sanierung Werkleitungen		Fr.	1'175'000.00
<b>Total Bahnhofplatz – Bushof (Sonderkredit)</b>		<b>Fr.</b>	<b>23'950'000.00</b>

### 5.5 BETEILIGUNGEN BAHNHOFPLATZ-BUSHOF DURCH KANTON UND BUSBETRIEBE

Um alle bisherigen und künftig noch zu erstellenden Bushubs im Kanton Luzern gleich zu behandeln, wird die Herleitung des Kantonsbeitrages zwischen dem Kanton und der Stadt auf die im Strassenbereich bewährte Randstein-Regel abgestützt. Das heisst, der Kanton finanziert alle Elemente, die es für den Bushof braucht bis zur Verkehrsfläche, aber ohne Fundamente, nach einem 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 Stadt und sind durch diese zu finanzieren. Die Verkehrsunternehmungen kommen für die betrieblichen Massnahmen wie Billettautomaten und Passagier-Informationssysteme auf.

#### **Zu Lasten der Stadt Sursee oder Dritter gehen insbesondere folgende Elemente:**

- Velostationen
- Perrondach über dem Bushof
- Grün- und Baumanlagen
- Ausstattungen wie Bänke, Abfallentsorgungsstationen etc.
- Betriebliche Ausrüstung wie Businformationssysteme und Billettautomaten

Aus der Berechnung der Randsteinregel ergibt sich ein Kostenteiler mit 74 % zu Lasten des Kantons und 26 % zu Lasten der Stadt Sursee (bezogen auf die beitragsberechtigten Kosten).

Beteiligungen Bahnhofplatz - Bushof		
Total Brutto	Fr.	12'933'000.000
Kanton Luzern (Randsteinregel)	Fr.	-8'200'000.00
Busbetreiber (Businformationssysteme)	Fr.	-460'000.00
<b>Total Netto Sursee Bahnhofplatz - Bushof</b>	<b>Fr.</b>	<b>4'273'000.00</b>

## 5.6 BETEILIGUNGEN UNTERIRDISCHE VELOSTATION DURCH KANTON, SBB UND NACHBARGEMEINDEN

Basis für die Finanzierung der Velostation durch den Kanton ist das Bike-and-Ride-Konzept des Kantons Luzern aus dem Jahr 2003. Aus dem entsprechenden Fond hat der Regierungsrat mit Beschluss Nr. 1321 vom 24. November 2020 einen Beitrag in der Höhe von 1.3 Mio. Franken zugesichert.

Der Kostenbeitrag der SBB an die Velostation erfolgt aus dem Bahn Infrastruktur Fond (BIF). Eine Mitfinanzierung ist nur möglich, wenn keine anderen Bundesgelder (z. B. aus dem Agglomerationsprogramm) ausgerichtet werden (Prinzip der Einmal-Finanzierung). Aufgrund coronabedingter, finanzieller Probleme hat die SBB den zugesicherten Beitrag an die Velostation im Oktober 2021 auf 0.75 Mio. Franken reduziert. Entgegen der von der SBB in Aussicht gestellten Beitragszusicherung aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) werden keine zusätzliche Mittel für Zweirad-Abstellplätze mehr gesprochen und es sind somit keine solche vorgesehen. Die budgetierten Mittel sind für zwingende Massnahmen an der Bahninfrastruktur notwendig. Ein Finanzierungbeitrag aus dem BIF ist vor diesem Hintergrund aktuell nicht mehr möglich. Der Stadtrat Sursee hat die Verhandlungen mit der SBB nochmals intensiviert und ist zuversichtlich, die Beteiligungshöhe zu optimieren.

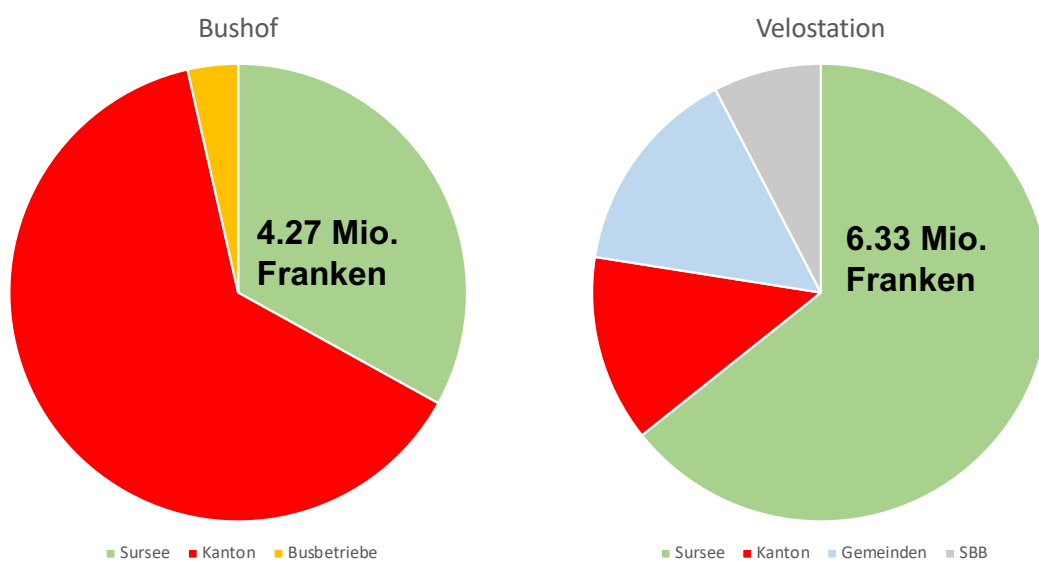
Die Nachbargemeinden Oberkirch, Schenkon, Geuensee und Mauensee beteiligen sich aufgrund des regional ausgewiesenen Bedarfs und Umsetzung der Mobilitätsstrategie mit Total 1.385 Mio. Franken an den Veloparkierungsanlagen am Bahnhof Sursee.

Nachverhandlungen zur Optimierung der Mitfinanzierung durch die SBB und Gemeinden sind bereits aufgenommen. Resultate werden bis im Sommer 2022 erwartet.

Beteiligungen unterirdische Velostation		
Total Brutto	Fr.	9'842'000.00
Kanton Luzern (B+R – Fonds)	Fr.	-1'300'000.00
SBB (Bahninfrastrukturfonds BIF)	Fr.	-750'000.00
Nachbargemeinden	Fr.	-1'385'000.00
<b>Total Netto Sursee unterirdische Velostation</b>	<b>Fr.</b>	<b>6'407'000.00</b>

## 5.7 ÜBERSICHT BRUTTOKOSTEN – NETTOKOSTEN STADT SURSEE

Nettokosten Stadt Sursee			
Netto Bahnhofplatz – Bushof Sursee	Fr.		4'273'000.00
Netto unterirdische Velostation	Fr.		6'407'000.00
Netto Sanierung Werkleitungen (Spezialfinanzierung)	Fr.		1'175'000.00
<b>Total Nettokosten Sursee Gesamtprojekt</b>	<b>Fr.</b>		<b>11'855'000.00</b>



*Darstellung Nettobelastung der Stadt Sursee exkl. Werkleitungen.*

## 5.8 FOLGEKOSTEN

### Kapitalkosten (Netto)

Abschreibungen Bahnhofplatz Bushof (ND 30)	Fr.	142'433.00
Abschreibungen Velostation (ND 40)	Fr.	150'675.00
Abschreibungen Werkleitungen (ND 50)	Fr.	23'500.00
Abschreibung Ausstattung (ND 8)	Fr.	47'500.00
FIBU-Verzinsung (durchschnittlich 0.8%)	Fr.	94'840.00
<b>Total jährliche Kapitalkosten</b>	<b>Fr.</b>	<b><u>458'948.00</u></b>

ND = Nutzungsdauer; FIBU = Finanzbuchhaltung

## 5.9 BETRIEBSKOSTEN

Werkdienst Unterhaltsarbeiten	Fr.	24'000.00
SBB Baurechtszins/ Unterhaltsarbeiten	Fr.	11'000.00
Betriebskosten/ Realersatz P+R	Fr.	25'000.00
Verr. von Dienstleistungen (Schätzung)	Fr.	15'000.00
Übriger Sachaufwand	Fr.	5'000.00
Total jährliche Betriebskosten	Fr.	<u>80'000.00</u>

Total jährliche Folge- und Betriebskosten Fr. 538'948.00

Aufteilung Folgekosten Bahnhofplatz-Bushof	ca. Fr.	228'000.00
Aufteilung Folgekosten Velostation	ca. Fr.	278'000.00
Aufteilung Folgekosten Werkleitungen	ca. Fr.	33'000.00

Der Stadtrat hat am 5. Januar 2022 beschlossen, während den ersten zehn Jahren für die Amortisation der Velostation jeweils 200'000 Franken aus dem Mehrwertabgabefonds und dem Parkplatzersatzabgabefonds zu entnehmen. Dadurch wird die Erfolgsrechnung in den nächsten zehn Jahren um 2'000'000 Franken entlastet.

Die Kosten von Kanalisation und Trinkwasserleitung werden über die Spezialfinanzierungen abgerechnet und finanziert.

## 5.10 FINANZIERUNGSNACHWEIS

Investitionsrechnung 2022 (Budget 2022)	Fr.	630'000.00
Beiträge Kanton 2022	Fr.	-1'215'000.00
Investitionsrechnung 2023	Fr.	9'800'000.00
Beiträge Gemeinden und Kanton 2023	Fr.	-4'000'000.00
Investitionsrechnung 2024	Fr.	11'202'000.00
Beiträge Gemeinden, SBB, Busbetreiber und Kanton 2024	Fr.	-4'385'000.00
Investitionsrechnung 2025	Fr.	2'268'000.00
Beiträge Gemeinden, SBB und Kanton 2025	Fr.	-2'055'000.00
Investitionsrechnung 2026	Fr.	50'000.00
Beiträge Kanton 2026	Fr.	-215'000.00
Beiträge Kanton 2027	Fr.	-225'000.00
Nettobelastung	Fr.	11'855'000.00



## 5.11 KOSTENERKLÄRUNGEN

### **Folgende Kosten sind in der Kostenberechnung enthalten:**

- Landerwerbskosten
- Rückbau bestehender Gebäude, Anlagen und Plätze
- Tief- und Strassenbau gemäss Projekt Stand Planauflageverfahren
- Bushofdach inklusive notwendiger Nebenanlagen
- Möblierung Velostationen
- Baugrubensicherungen, Spezialfundationen und Baugrubenabschlüsse
- Provisorien
- Bauherrenleistungen für Projektleitung, Bauherrenberatung

### **Folgende Kosten sind in der Kostenberechnung nicht enthalten:**

- Grundstückskosten Grundeigentum Stadt Sursee, bereits im Verwaltungsvermögen
- Baugrundrisiko (geologische Untersuchung für die Phase Vorprojekt erstellt)
- Spezielle Auflagen SBB für bahnnahes Bauen
- Nicht vorhersehbare Kosten infolge zusätzlicher Auflagen der Ämter und Behörden
- Kosten für allfällige Teuerung

---

## 6. ZEITPLAN

### **Der Terminplan sieht folgende Meilensteine vor:**

- 14. März 2022 ausserordentliche Gemeindeversammlung
- 15. Mai 2022 Urnenabstimmung
- Sommer/Herbst 2022 Ausführungsplanung und Submissionen
- Ab Ende 2022 Realisierung
- Herbst 2025 Abschluss der Bauarbeiten und Inbetriebnahme

### **Terminplan Kostenbeteiligung Kanton (Randsteinregel)**

- September 2021 Genehmigung Randsteinregel durch Stadtrat
- Bis Mitte Nov. 2021 Ausarbeitung Botschaft an Regierungsrat
- Mitte Dez. 2021 Verabschiedung durch Regierungsrat
- Januar – Mai 2022 Beratung in Kommissionen und Entscheid Kantonsrat
- Mitte Juli 2022 Rechtskraft Entscheid Kantonsrat

---

## 7. RECHTLICHES

Die Schlussabstimmung über Sonderkredite über 3.5 Mio. Franken erfolgt an der Urne (Art. 24 Abs. 1 lit. b der Gemeindeordnung der Stadt Sursee vom 23. September 2007).

---

## 8. STELLUNGNAHME DER CONTROLLING-KOMMISSION DER STADT SURSEE

«Als Controlling-Kommission haben wir den Sonderkredit für die Neugestaltung Bahnhofplatz-Bushof inklusive unterirdischer Velostation der Stadt Sursee beurteilt.

Unsere Beurteilung erfolgte nach dem gesetzlichen Auftrag sowie dem Handbuch Finanzhaushalt der Gemeinden, Kapitel 2.5 Controlling sowie der Gemeindeordnung der Stadt Sursee vom 23. September 2007, gemäss Artikel 22 Absatz 2 und Artikel 33 Absätze 2 und 3.

Gemäss unserer Beurteilung ist der Entwurf mit den massgebenden gesetzlichen und verfassungsmässigen Grundlagen und Bund, Kanton und Gemeinde vereinbar. Die Bestimmungen sind klar und verständlich formuliert und berücksichtigen die kommunalen Gegebenheiten. Darüber hinaus sind die Auswirkungen des Erlasses genügend klar und vollständig dargelegt.

Wir empfehlen, den Sonderkredit für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes-Bushof inklusive unterirdischer Velostation zu genehmigen.»

---

## 9. WÜRDIGUNG

### 9.1 POLITISCHE WÜRDIGUNG

Mit dem «Neubau Bahnhofplatz – Bushof inklusive unterirdischer Velostation» liegt ein Projekt vor, das nicht nur den hochfrequentierten Lebensraum auf dem Bahnhofplatz und den angrenzenden Arealen aufwertet, sondern auch in der Umsetzung der regionalen Mobilitätsstrategie das zentrale Element bildet. Als Teil der städtischen Mobilitätsstrategie, welche den Fuss-, den Velo- und den öffentlichen Verkehr fördert, dient das Gesamtprojekt der Umlagerung des Modalsplits. Dies führt gesamthaft zur Erhaltung des prosperierenden Wirtschafts- und Wohnraums Sursee und dient mit den geplanten Grünanlagen der Erreichung der städtischen Klima- und Energieziele.

Der öffentliche Raum im Bahnhofgebiet wird intensiv und vielseitig genutzt. Will man den Fuss- und den Veloverkehr als flächeneffiziente Verkehrsarten fördern, einen attraktiven und leistungsfähigen Umsteigeknoten schaffen und gleichzeitig die Lebens- und Aufenthaltsqualität aufwerten, kommt es zwangsläufig zu Interessenskonflikten. Wie bereits im Masterplan festgehalten: «Die Platzverhältnisse im Raum Bahnhofplatz sind sehr beengt. Eine für alle Verkehrsteilnehmenden und sonstigen Betroffenen letztlich akzeptable Lösung ist nur möglich, wenn von allen Seiten auf eine Erfüllung von Maximalforderungen verzichtet wird.» Mit dem vorliegenden Bahnhofplatz-Bushof-Projekt liegt nun ein ausführungsfähiges und stimmiges Projekt vor, das sämtliche Zielvorgaben der künftigen Mobilität erfüllt und das Bahnhofgebiet über alle Ebenen aufwerten wird.

Um den ohnehin engen Raum nicht zusätzlich zu belasten, dem Wunsch der Bevölkerung nach mehr Freiräumen zu entsprechen und die Interessen der Arealentwickler zu wahren, wird für die Veloparkierung der Untergrund genutzt. Der Stadtrat ist überzeugt, durch den Bau einer Velostation mit rund 1050 Abstellplätzen an einer zentralen Lage und gleichzeitigem Ausbau der öV-Mobilitätsdrehscheibe der gesamten Bevölkerung ein zukunfts-trächtiges Infrastrukturprojekt zu präsentieren.

Das Gesamtprojekt ist zudem ein wichtiges Zeichen der Stadt Sursee zugunsten des Ausbauschnittes Zentralschweiz und damit zum Durchgangsbahnhof Luzern DBL. Nur mit dem für die gesamte Zentralschweiz wichtigen Bahninfrastrukturprojekt wird es möglich sein, das Bahn- und öV-Angebot weiter auszubauen und damit die Region Sursee als Wohn- und Arbeitsort noch attraktiver auszugestalten.

Zusammenfassend ist der Stadtrat der Überzeugung, mit der vorliegenden Planung ein notwendiges und ausgewogenes Projekt zu präsentieren, das folgende Ziele erreicht:

- Neues, attraktives Eingangstor und «Visitenkarte» für die Stadt Sursee
- Aufwertung des Bahnhofs als Aufenthalts- und Begegnungsort
- Zeitgemässe und zukunftsgerichtete Drehscheibe für Bus- und Bahnkunden
- Element zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie und damit Beitrag zur Entlastung der Strassen und Erhalt der Wohnqualität und Stärkung des Wirtschaftsraums
- Vorausschauender und zukunftsgerichteter Kapazitätsausbau der Veloabstellplätze unter Berücksichtigung der Frei- und Aufenthaltsflächen im Bahnhofgebiet
- Behindertengleichstellung durch Umbau der Bushaltestellen
- Vereinfachung der Verkehrsflüsse rund um den Bahnhof und damit Erhöhung der Sicherheit, Zuverlässigkeit und Fahrplansicherheit
- Erreichung Energie- und Klimaziele durch attraktive Infrastrukturanlagen für den Velo- und Fussgängerverkehr

## 9.2 FOLGEN EINER ABLEHNUNG

Bei einer Ablehnung müssten neue Lösungen gefunden werden, um die gesetzlichen Vorgaben gemäss BehiG und Vorgaben des VVL einhalten zu können. Ebenso bräuchte es in absehbarer Zeit Provisorien, um die steigende Nachfrage im Busverkehr abdecken zu können. Die zugesicherten Kostenbeteiligungen der involvierten Partner wären in Frage gestellt und die bisher aufgelaufenen Planungskosten verloren. Der Perimeter für einen Ausbau des Bahnhofes, einer anderen Standortvariante für die Veloparkierung und den Bau eines Bushofes müsste im nahen Bahnhofareal bzw. den angrenzenden Flächen bis zur Erarbeitung einer neuen Variante freigehalten werden.

---

## 10. ABSTIMMUNGSFRAGE

Am Sonntag, 15. Mai 2022 findet die Urnenabstimmung statt.

### **Die Abstimmungsfrage der Urnenabstimmung lautet:**

«Stimmen Sie dem Brutto-Sonderkredit für den Neubau des Bahnhofplatzes – Bushof inklusive unterirdischer Velostation und Sanierung der Werkleitungen in der Höhe von 23'950'000.00 Franken zu?»

Sursee, 1. Dezember 2021

Sabine Beck-Pflugshaupt  
Stadtpräsidentin

RA lic. iur. Bruno Peter  
Stadtschreiber

**Die detaillierten Projektpläne und weitere Informationen finden Sie online unter:  
[www.bushof-sursee.ch](http://www.bushof-sursee.ch)**

---

## TRAKTANDUM 2: UMFRAGE

Der Stadtrat beantwortet an der Gemeindeversammlung Fragen, die ihm Stimmberechtigte bis spätestens 14 Tage zuvor mit der Bitte um eine öffentliche Stellungnahme schriftlich einreichen.

---

## TRAKTANDUM 3: VERSCHIEDENES

Der Stadtrat informiert über aktuelles Geschehen. Die Stimmberechtigten haben die Möglichkeit, Fragen zu stellen.







Immer aktuell und informativ:

[www.sursee.ch](http://www.sursee.ch)

