

«Wir fordern den Ausbau des Bahnhofs Sursee auf allen Ebenen»

ROMEO VENETZ LAUT DEM SURSEER BAUVORSTEHER SOLL DIESER AUSBAU UNABHÄNGIG VOM DURCHGANGSBAHNHOF LUZERN ERFOLGEN

Aktuell laufen die Bauarbeiten am Bahnhof Sursee. Diese Zeitung hat mit dem Surseer Bauvorsteher Romeo Venetz darüber, aber auch über weitere öV-Bauvorhaben gesprochen. So waren ein viertes Gleis wie auch das Jahrhundertprojekt Durchgangsbahnhof Luzern ein Thema.

Romeo Venetz, momentan laufen die Arbeiten zum neuen Bushof am Bahnhof Sursee. Wie sieht der aktuelle Stand aus?

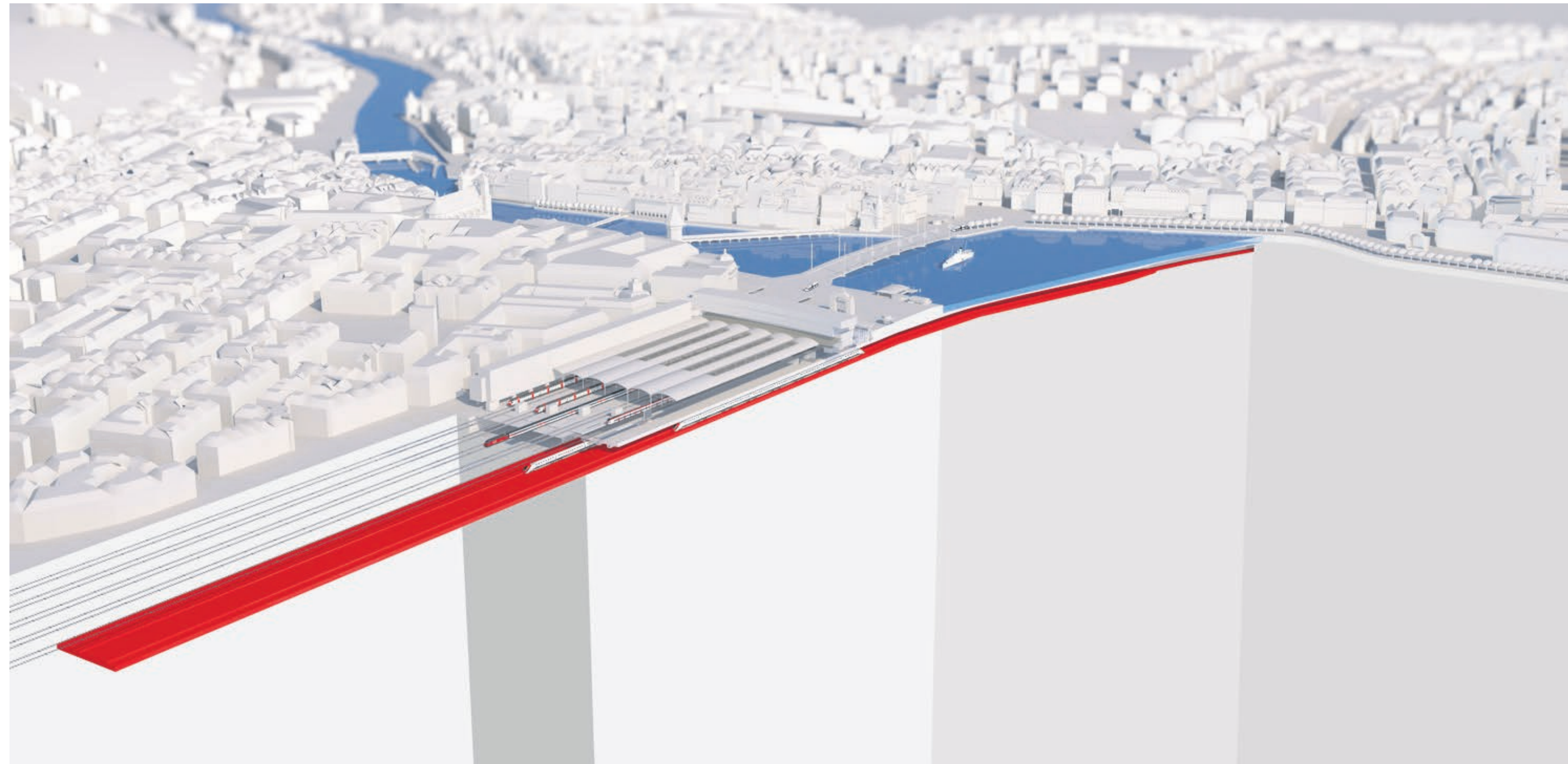
Die Bauarbeiten kommen gut voran und sind im Terminplan. Auch die Kosten bewegen sich innerhalb der Vorgaben. Die Provisorien für die Velofahrenden und die Busse bewähren sich. Inzwischen haben sich die regelmässigen Nutzerinnen und Nutzer des Bahnhofs Sursee an die neue Situation gewöhnt.

Der neue Bushof ist nur ein Aspekt beim Ausbau des Bahnhofs Sursee. Das vierte Gleis, das für die dringende Entlastung sorgen soll, steht auch weiter im Raum. Wie sieht die Situation dort aus?

Ein Ausbau des Bahnhofs Sursee ist aus Kapazitäts- und Sicherheitsgründen absolut notwendig. Dieser liegt jedoch in der Zuständigkeit der SBB. Massgebend für die Entlastung ist aber nicht zwingend ein viertes Gleis, sondern der Ausbau der Perrons in der Länge und Breite sowie die Vergrößerung und der Neubau von Personenunterführungen.

Für die Stadt, aber auch für die Teilnehmenden des öffentlichen Verkehrs ist die Situation am Bahnhof Sursee generell unbefriedigend.

Wir fordern seit längerem auf allen Ebenen den Ausbau des Bahnhofs Sursee, unabhängig von der Umsetzung des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL). Damit würden nicht nur die Sicherheit erhöht und die Barrierefreiheit am Bahnhof verbessert. Es wäre auch ein grosser Beitrag zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie.



Der Durchgangsbahnhof Luzern (rot eingefärbt) wird sich unter dem Ostteil des bestehenden Kopfbahnhofs befinden. An ihn schliesst sich der Dreilindentunnel an, der den See Richtung Ebikon unterquert.

VISUALISIERUNG ZVG

Inwieweit würde der Durchgangsbahnhof für Sursee Entlastung bringen?

Der Ausbau des Bahnhofs Sursee ist

als flankierende Massnahme im Zusammenhang mit dem Neubau des DBL vorgesehen. In Zukunft sollen bis zu 400 Meter lange Zugskompositionen eingesetzt werden können. Dies bedingt in Sursee, wie erwähnt, den Ausbau der Perronanlagen auf die entsprechende Länge. Ob dieser Ausbau auch ein viertes Gleis umfasst, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht klar.

Welche Vorteile hätte das Jahrhundertbauwerk für den Bahnhof Sursee?

Mit dem Neubau des DBL ist ein Ausbau des Bahnhofs Sursee zwingend. Er ermöglicht mittels Fahrplanverdichtung eine Erhöhung der Bahnkapazitäten. Das heisst: einen Halbstundentakt im Regionalverkehr sowie attraktive Direktverbindungen in die grössten Schweizer Städte.

Was einen grossen Mehrwert schaffen würde.

Ja, und nicht nur für Sursee, sondern über die Region hinaus. Und damit würde die Standortattraktivität weiter erhöht. Deshalb ist im Hinblick auf den Parlamentsbeschluss zugunsten der Zentralschweiz ein aktives und gemeinsames Lobbying aller Beteiligten unabdingbar.

Sie sprechen Bundesbern an. Dort wird über die Finanzierung dieses Jahrhundertprojekts diskutiert. Und die Begehrlichkeiten anderer Regionen beim Ausbau des öV sind ebenfalls gross. Wie beurteilen Sie die Chancen einer zügigen Realisierung aus Sursees politischer Sicht?

Die Zentralschweiz wurde bei Grossprojekten der Eisenbahninfrastruktur

über Jahrzehnte vernachlässigt. Der Handlungsbedarf ist unbestritten. Fakt ist, dass das Bundesparlament in der Botschaft 2026 nebst dem DBL

über vier weitere Grossprojekte aus anderen Regionen befindet. Die Chancen auf eine Realisierung des DBL sind aber intakt.

Jetzt wirbt das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern an der Luga in eigener Sache. Im Rahmen einer Sonder-

schau wird der neue Durchgangsbahnhof in einem Modell auf zwei Ebenen gezeigt. Wie sehen Sie dieses Werben, Sensibilisieren für dieses Jahrhundertwerk?

Der Auftritt mit der Luga-Sonderschau ist ein starkes Signal und bringt das Grossprojekt der Bevölkerung näher. Die Luga eignet sich dazu hervorragend. Sie bringt die Zentralschweiz zusammen, und genau diesen Rückhalt braucht der DBL. Nicht umsonst wirbt das Komitee Durchgangsbahnhof mit dem Claim «ZENTRAL für die SCHWEIZ».

ERNESTO PIAZZA

Surseer Bushof erhält bald sein Dach

STAND DER BAUARBEITEN In der zweiten Märzhälfte konnte am Bahnhof Sursee der Baugrubenabschluss für den Neubau der 1. Etappe der unterirdischen Velostation fertiggestellt werden. Die Arbeiten für die Werkleitungen (Abwasser, Wasser, Strom etc.) der ersten Etappe sind mittlerweile praktisch abgeschlossen, wie Marcel Troxler, Bereichsleiter Bau der Stadt Sursee, auf Anfrage ausführt. Zurzeit wird im Süden die Bodenplatte für die neue oberirdische Veloparkierung erstellt. Parallel dazu erfolgen die Bauarbeiten für das Perron des neuen Bushofs. Der erste Teil des Aushubs für die unterirdische Velostation ist fertig, und die Arbeitsgemeinschaft ist aktuell an den Vorbereitungen für die erste Bodenplattenetappe. Ende Juni startet dann der Stahlbauer mit dem Dach für den Bushof. DZ



Am Bahnhof Luzern steigen täglich über 100'000 Menschen ein, aus oder um. Mittlerweile hat er seine Kapazitätsgrenze erreicht.

FOTO ZVG/ARCHIV

Dreidimensionales Erlebnis

LUGA SONDELSCHAU ZUM DURCHGANGSBAHNHOF AUF 800 M² FLÄCHE



Der Durchgangsbahnhof Luzern präsentiert sich an der Luga auf rund 800 Quadratmetern erstmals dreidimensional.

VISUALISIERUNG ZVG

Morgen Freitag öffnet die Luga 2024 auf der Luzerner Allmend ihre Türen. Prominent vertreten in der Ausstellung ist der Durchgangsbahnhof Luzern, den man auf 800 Quadratmetern Fläche erstmals dreidimensional erfahren kann.

Schnellere, direktere und häufigere Verbindungen aus allen und in alle Regionen des Kantons Luzern, aber auch in die Zentralschweiz und darüber hinaus: Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) soll dieser Wunsch Wirklichkeit werden. Mit dem Jahrhundertprojekt bekommt das jetzige Verkehrsadelöhr die längst erhoffte und benötigte Entlastung. Denn am Bahnhof Luzern steigen täglich über 100'000 Menschen ein, aus oder um. Mittlerweile hat er seine Kapazitätsgrenze erreicht.

Im Rahmen der Luga 2024 wird der Durchgangsbahnhof Luzern jetzt auf rund 800 Quadratmetern Ausstel-

lungsfläche erstmals für die Bevölkerung zur dreidimensionalen Realität. «Mit der Sonderschau zum Durchgangsbahnhof zeigen wir der Zentralschweizer Bevölkerung das Projekt interaktiv und spielerisch. Sie wird erleben und erfahren, welchen enormen Nutzen das Generationenprojekt bringt», freut sich Regierungspräsident Fabian Peter. «Unsere Sonderschau wird in der Halle 1 ein Highlight», ist der FDP-Politiker überzeugt.

Öffentlicher Verkehr im Blickfeld Neben dem Auftritt in der Halle 1 wird die Sonderschau auch auf den Messe-Vorplatz ausstrahlen. Dort steht der öffentliche Verkehr im Fokus. Verschiedene Transportunternehmen beispielsweise abwechselnd die Aussenfläche. Der Durchgangsbahnhof ist denn auch kein reines Bahnprojekt. Vielmehr ist er die Voraussetzung für ein dichteres öV-Netz im ganzen Kanton und darüber hinaus.

Die Luga-Sonderschau Durchgangsbahnhof Luzern ist ein Projekt des Kantons Luzern und des Verkehrsverbands Luzern (VVL). Sie wird unterstützt von der Stadt Luzern, der Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs (ZKöV) und weiteren Partnern.

Tägliche Führungen Bis zum Ende der Luga am 5. Mai findet jeden Tag um 13 Uhr eine öffentliche Führung durch die Sonderschau zum DBL statt. Zusätzlich gibt es von Montag bis Freitag täglich vier Führungen für Schulklassen. Am Sonntag, 28. April, steht um 13 Uhr ein Gespräch mit Regierungspräsident Fabian Peter, am Samstag, 4. Mai, um 13 Uhr ein solches mit Ständerat Hans Wicki, den Nationalräten David Roth und Michael Töngi sowie mit André Bachmann (Luzern Plus) und Adrian Derungs (IHZ) auf dem Programm.

EP/DZ

Zwei Tunnel und ein Bahnhof

DURCHGANGSBAHNHOF LUZERN BESTEHT AUS DREI ELEMENTEN

Der Durchgangsbahnhof Luzern dürfte im Vollausbau inklusive zweier Tunnel 3,3 Milliarden Franken kosten. Im besten Fall ist er zirka 2045 betriebsbereit.

Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) macht aus dem heutigen Kopfbahnhof mit verschiedenen Engpässen eine zeitgemässe, leistungsfähige Bahnangebot wie zum Beispiel ein S-Bahn-System im 15-Minuten-Takt.

Dreilindentunnel im Norden (Richtung Zug/Zürich/Gothard), dem Tiefbahnhof und dem Neustadtunnel im Süden (Richtung Basel/Bern). Mit den neuen unterirdischen Zufahrten und Perrons unterhalb des heutigen Kopfbahnhofs behebt der DBL die Engpässe im vollausgelasteten Bahnsystem und ermöglicht ein zukunfts-fähiges Bahnangebot wie zum Beispiel ein S-Bahn-System im 15-Minuten-Takt.

Entscheid fällt 2026 Die SBB plant das Projekt im Auftrag des Bundes. Über die Realisierung und Finanzierung entscheidet das Bundesparlament im Rahmen der Botschaft 2026. Die Kosten für die drei Projektteile werden auf 3,3 Milliarden Franken geschätzt. Je nach Bundesentscheiden und Verfahrensverlauf ist ein Baustart frühestens Anfang der 2030er-Jahre zu erwarten. Die Bauzeit wird auf 11 bis 13 Jahre geschätzt. RED



Der Durchgangsbahnhof Luzern befindet sich in Tiefanlage zwischen dem Neustadtunnel im Süden und dem Dreilindentunnel im Norden. GRAFIK SBB

Bauvorsteher Romeo Venetz setzt sich auf allen Ebenen dafür ein, dass der überfällige Ausbau des Bahnhofs Sursee unabhängig von der Umsetzung des Durchgangsbahnhofs Luzern erfolgt. FOTO ZVG/ARCHIV