

Protokoll der ausserordentlichen Einwohnergemeindeversammlung

Datum **Montag, 14. März 2022, 19.30 Uhr**
Ort Nordsaal, Stadthalle Sursee
Vorsitz Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin
Protokoll RA lic. iur. Bruno Peter, Stadtschreiber

- Traktanden**
- A. Eröffnung der Versammlung
 - B. Traktanden
 - 1. Bericht des Stadtrats zum Sonderkredit zum Neubau Bahnhofplatz – Bushof inklusive unterirdischer Velostation
 - 2. Umfrage
 - 3. Verschiedenes
 - C. Abschluss

A. Eröffnung der Versammlung

1.1 Begrüssung

Die Stadtpräsidentin Sabine Beck-Pflugshaupt begrüsst die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Sursee, die Vertreter der Presse und die Gäste zur ordentlichen Einwohnergemeindeversammlung.

Eröffnung

Die Stadtpräsidentin eröffnet die Versammlung mit folgenden Feststellungen:

- dass die Einladung rechtzeitig erfolgte (mindestens 3 Wochen vorher),
- dass die Traktandenliste fristgerecht und vollumfänglich publiziert wurde,
- dass die Botschaft fristgerecht zugestellt worden ist,
- dass das Stimmregister bei der Stadtverwaltung zur Einsicht auflag,
- dass dem Stadtrat bis 2 Wochen vor der Versammlung diverse Anfragen zur öffentlichen Stellungnahme durch den Stadtrat eingereicht worden.

Aus der Versammlung werden zu diesen Feststellungen keine Einwände erhoben.

Die Stadtpräsidentin bittet einleitend, sämtliche Wortmeldungen über ein Mikrofon abzugeben. Damit kann die Abfassung des Protokolls sichergestellt werden. Diese Tonbandaufnahmen werden nach der Unterzeichnung des Protokolls gelöscht.

1.2 Versammlungsbüro

Das Versammlungsbüro wird wie folgt bestellt:

Mitglieder von Amtes wegen:

Präsidentin (§ 100 StRG):

Protokollführer (§ 101 StRG):

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

RA lic. iur Bruno Peter, Stadtschreiber

Stimmzählerinnen und Stimmzähler:

Auf Vorschlag der Vorsitzenden wählt die Versammlung durch stillschweigende Zustimmung:

- Valeria Bucher, Lungholzstrasse 10
- Enzo Cozzolino, Obstgartenstrasse 5
- Patrick Stöckli, Haldenmattstrasse 4
- Emilia Wallimann, Surengasse 24

Die Stadtpräsidentin stellt die anwesenden Stadtratsmitglieder wie folgt vor: Heidi Schilliger Menz, Bildungsvorsteherin; Jolanda Achermann Sen, Sozialvorsteherin; Romeo Venetz, Bauvorsteher; Daniel Gloor, Finanzvorsteher; RA lic. iur. Bruno Peter Stadtschreiber.

Weitere Sachverständige (nicht namentlich vorgestellt):
Marcel Troxler, Projektleiter

Den Mikrofon-Job übernehmen Lydia Bühlmann und Diana Omazic, beides Mitarbeiterinnen der Stadtverwaltung.

1.3 Teilnahme- und Stimmberechtigtenkontrolle

Die Vorsitzende stellt fest, dass teilnahme- und stimmberechtigt ist, wer

- das 18. Altersjahr vollendet hat;
- in der Stimmberechtigung nicht eingestellt ist;
- seit dem 9. März 2022 in der Stadt Sursee gesetzlich geregelten Wohnsitz hat.

Die Versammlung wird von der Vorsitzenden angefragt, ob sich nicht teilnahmeberechtigte Personen im Versammlungsraum aufhalten. Nicht stimmberechtigte Personen sollen in dem dafür vorgesehenen Sektor Platz nehmen.

Vertretung Presse:

- Léonard Wüst, Innerschweiz Online
- Roseline Troxler, Surseer Woche
- Dominik Weingartner, Luzerner Zeitung

Nicht stimmberechtigt sind unter anderen:

Diese wurden nicht namentlich erwähnt.

- Bruno Peter, Stadtschreiber, nicht in Sursee wohnhaft
- Marcel Troxler, Projektleiter Bushof, nicht in Sursee wohnhaft
- Markus Goldenberger, Suissplan, nicht in Sursee wohnhaft

1.4 Versammlungsteilnehmer

Die Stimmzähler haben die Versammlung mit folgendem Ergebnis abgezählt:

Teilnahmeberechtigt gemäss Stimmregister:	7'124
Teilnehmer gemäss Abzählung:	170
Anwesende in %:	2,39

1.5 Traktandenliste

Alle eingereichten Anfragen, die das Traktandum Neubau Bahnhofplatz – Bushof inkl. unterirdische Velostation betreffen, wird der Stadtrat entsprechend unter Traktandum 1 beantworten, statt erst unter Traktandum 2 Umfrage. Gegen die Traktandenliste, die die Vorsitzende gemäss Titelblatt eröffnet hat, werden keine Einwände erhoben. Somit gilt die vorliegende Traktandenliste als genehmigt.

B. Traktanden

Traktandum 1

Bericht Stadtrat zu Sonderkredit Bushof

1.1 Einleitung

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Das anspruchsvolle und mehrjährige Projekt, über welches heute beraten wird, ist ein Projekt, welches viele verschiedene Interessen auf engem Raum erfüllen muss. Viele Personen und Interessenlagen sind involviert und es wurde hart und lösungsorientiert gearbeitet. Dem Stadtrat ist es ein grosses Anliegen, die verschiedenen Stimmen anzuhören und eine konstruktive Diskussion miteinander zu führen. Der Stadtrat ist dankbar, dass er dieses Projekt heute vorstellen kann und dass mit allen Grundeigentümern vor Ort Lösungen gefunden wurden. Dies ist nicht selbstverständlich, aber schön, dass dies gelungen ist. Man hat erkannt, dass ein übergeordnetes Interesse da ist und dass man zusammen Wege finden kann, dass eine Einigung mit allen Grundeigentümern vor Ort gefunden werden konnte.

Es liegt eine rechtskräftige Baubewilligung vor und als nächstes braucht es die Beschlussfassung des Bruttokredits. Dem Stadtrat ist es ein Anliegen, laufend fachgerecht und transparent zu informieren, so wie dies in den Legislaturzielen verankert ist. Mit dieser Strategie wurden noch vermehrt verschiedene Informationskanäle bespielt. Der Stadtrat stellt fest, dass dies ein Bedürfnis der Bevölkerung ist, dass man sich vielseitig informieren kann. Ebenfalls gab es eine Besichtigung vor Ort und an den Parteiversammlungen wurde das Projekt näher vorgestellt. Im Vorfeld zur heutigen Versammlung ist eine Stimmrechtsbeschwerde eingegangen. Ein Stimmberechtigter kritisiert, dass die Botschaft, der Flyer und die Website www.bushof-sursee.ch die Abstimmungsfreiheit verletzen würden. Die Unterlagen wurden vom kantonalen Justiz- und Sicherheitsdepartement sowie vom Regierungsrat geprüft. Diese Instanzen haben bestätigt, dass die Stadt Sursee inhaltlich und in ihrer Art sachlich, objektiv und vollständig informiert hat. Der Beschwerdeführer hat daraufhin die Beschwerde in gewissen Punkten zurückgezogen. Die Beschwerde wurde abgewiesen bzw. als erledigt erklärt.

1.2 Informationen und Begründung

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Wenn die Situation vor Ort betrachtet wird, dann wird festgestellt, dass 20'000 Bahn- und Buspassagiere auf diesem Platz täglich verkehren. Einen Bushof, welcher insbesondere zu Stosszeiten an seine Kapazitätsgrenzen kommt. Wir haben eine Anlage, welche nicht mehr in allen Teilen den Mindestanforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG entspricht. Für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer sind massive Sicherheitsprobleme hier anzutreffen. Der bestehende Bahnhofplatz ist heute unübersichtlich und städtebaulich wenig attraktiv. Wir haben einen ausgewiesenen Bedarf an zusätzlichen Veloabstellplätzen und gewisse Erwartungen an diesen Ort selber. Das Gebiet rund um den Bahnhof Sursee ist von grosser strategischer Bedeutung, sowohl für den Kanton, die Region und für die Stadt Sursee selber. Dieser Ort ist nebst dem Bahnhof Luzern der grösste ÖV-Knoten im ganzen Kanton. Das Gebiet, rund um den Bahnhof, gehört als einer der wenigen kantonalen Entwicklungsschwerpunkten, welcher der Kanton in seinem

Richtplan ausgeschieden hat. Auch für die städtebauliche Entwicklung ist dieser Ort von zentraler Bedeutung. Dies ergibt sich aus dem Vergleich der heutigen Verkehrsmittelverteilung im Raume Sursee-Mittelland mit anderen Agglomerationen. Sursee ist im Perimeter der Projektplattform Sursee Plus. Dieser Vergleich erfolgt nicht mit Basel, Zürich oder Bern, sondern mit Agglomerationen wie Stans, Bull oder Burgdorf, also durchaus mit vergleichbarem. Man stellt fest, dass wir im Vergleich zu diesen Agglomerationen einen sehr grossen Anteil an motorisiertem Individualverkehr haben. Mit diesem Projekt will vor allem erreicht werden, dass die Verteilung vom Langsamverkehr zur ÖV verbessert wird, um auf den Strassen Kapazitäten zu schaffen, damit der Wirtschaftsverkehr besser funktionieren kann. Also ein nachhaltiges Verändern im Mobilitätsverhalten der Stadt und Region Sursee.

Der Stadtrat vertritt die Meinung, dass mit der Veränderung der Mobilität ein Beitrag zu klima- und energiepolitischen Zielen geleistet werden kann. Die Strategie, um auf den Handlungsbedarf und die Erwartungen reagieren zu können, beinhaltet einen Masterplan, welcher im 2015 verabschiedet wurde. Der Ausbau des Umsteigeknotenpunktes am Bahnhof soll zeitnah erfolgen. Weitere Konzepte im Bereich von Velonetzplanung Zentrum Sursee Plus und eine Machbarkeitsstudie zu der Velopremiumroute Zentrum Sursee plus gehören zur Strategie. Dies alles sind Planungen von neuerem Datum, welche mit Nachbargemeinden abgestimmt worden sind. Die Planung «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» ist ein Dokument, welches in Vernehmlassung war, bei welchem sich der Kanton Luzern Gedanken macht, welche Ziele und Stossrichtungen die Mobilität im Kanton Luzern sind. Weitere Planungen, welche die Kantonsstrassen K13, K14 und K18 betreffen sind im Gange. Weitere Studien laufen für die Ringstrasse und Surentalstrasse, bei welchen der Kanton zuständig ist. Mit dem «Zentrum Sursee Plus» sind weitere Studien am Laufen. Das Projekt Neubau Bahnhofplatz-Bushof inklusive unterirdische Velostation, welches heute hier vorgestellt wird, ist kompatibel mit den Überlegungen vom Kanton zusammen mit der «Zukunft Mobilität Luzern» und dem Gesamterschliessungssystem.

Ziel des Stadtrates ist keine neue Planung, sondern die vorhandenen Konzepte zu priorisieren und an die Umsetzung zu gehen. Diese Strategie wurde der Bevölkerung auch so im letzten Oktober mit dem Film «Gemeinsam.Clever.Mobil» präsentiert. Mit ein paar Schlagwörtern wurde im Film probiert aufzuzeigen, in welche Richtung der Stadtrat gehen will. In diesen fünf Stossrichtungen ist ein, für den Stadtrat wichtiger Punkt, die Optimierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Die Lösungsansätze, welche verfolgt werden, können durch die Stadt Sursee nicht alleine erreicht werden. Es braucht dazu den Kanton und die Partner aus der Region. Auch will man die einzelnen Verkehrsmittel nicht gegeneinander ausspielen, sondern, dass alle Verkehrsmittel Teil der Lösung sind. Man will der Bevölkerung ein breites Angebot an Verkehrsmitteln bereitstellen. Dazu braucht es wie gesagt den Kanton, die Region sowie die Nachbargemeinden. Weiter braucht es aber auch Bauherrschaften und Unternehmungen sowie Privatpersonen, welche alle einen Beitrag leisten für die Optimierung des Mobilitätsverhaltens. Die Stadt Sursee arbeitet zurzeit an verschiedenen Themen parallel, um diese Ziele erreichen zu können. Ein Mobilitätsleitfaden wird verfolgt, erarbeitet zusammen mit der Gemeinde Schenkon und der Region, um Stossrichtungen weiter zu definieren. Verkehrsmodelle und Mobilitätskonzepte werden erarbeitet um aufzuzeigen, wie wir diese Geschichte in den Griff bekommen und mit welchen Massnahmen jedes Areal zu einer Lösung beitragen kann. Ein Parkplatzreglement wird erarbeitet, welches der Bevölkerung in diesem Herbst zur Beschlussfassung unterbreitet wird. Das heutige Projekt, welches der Stadtrat aufzeigt, ist ein Infrastrukturprojekt im Bereich ÖV-, Fuss- und Veloverkehr. Die Kernelemente sind einerseits die Aufwertung vom Bahnhofplatz, der neue Bushof sowie die unterirdische

Velostation. Mit der Abstimmung vom «Masterplan Bahnhofgebiet Sursee 2015» als Grundlage und der Strategie, welche aufgezeigt wurde, soll das Ziel erreicht werden, eine abgestimmte Planung zu haben. Mit diesen Massnahmen wird das Ziel verfolgt, einen Platz zu schaffen, der eine hohe Aufenthaltsqualität hat, mit einer hohen Qualität an Begegnungen, einer Visitenkarte und ein Eingangstor zu einem neuen attraktiven Ort. Ein weiteres Ziel ist die Vereinfachung des Verkehrsflusses und zum Bahnhof sollen hindernisfreie Zugänge geschaffen werden sowie die Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Erklärungen zum Kernstück Bushof (es wird auf die Folie 13 verwiesen).

Erklärungen zur Dachkonstruktion (es wird auf die Folie 15 verwiesen).

Die Dachkonstruktion, wie sie hier vorgeschlagen ist, ist das Ergebnis aus einem Wettbewerb. Eine Jury, welche die verschiedenen Lösungen beurteilt hat und sich dann für die vorliegende Lösung mit einer Dachkonstruktion (pneumatische, kissenartige Folienkonstruktion) entschieden hat. Eine Lösung, welche beim Bahnhof Aarau so zum Einsatz gekommen ist. Diesbezüglich kann von Erfahrungen, welche in Aarau gemacht wurden, profitiert werden. Sie wirkt als Blickfang und ist lichtdurchlässig, dadurch leicht und auch kostengünstig.

Nebenanlagen (es wird auf Folie 16 verwiesen).

Projektübersicht – Schnittstelle SBB (es wird auf Folie 17 verwiesen)

Im Frühling 2021 hat die SBB der Stadt Sursee ihre Überlegungen zum Ausbau Bahnhof Sursee präsentiert. Der Ausbau Bahnhof Sursee ist im direkten Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern. Ob und wann ein Durchgangsbahnhof kommt, ist im Moment noch völlig offen. Erst im 2026 wird das Bundesparlament entscheiden, wo die Gelder für den künftigen Ausbauschnitt hingehen. Der Kanton Luzern ist da in Konkurrenz mit Aargau, Basel und mit dem ganzen Bereich am Genfersee. Es ist nicht sicher, ob die Mittel für den Ausbauschnitt dann wirklich in den Raum Zentralschweiz fliessen werden. Darum ist auch nicht gesichert, wann oder ob überhaupt ein Ausbau des Bahnhof Sursee kommt. Die SBB hat die Studie im Moment schubladisiert und wird weiter planen, wenn der Ausbau gesichert ist. Die Stadt Sursee hat sich bei der SBB dafür eingesetzt, dass eine sogenannte «Hausperronvariante» weiterverfolgt wird, das heisst, dass man von der Ost- und Westseite direkt auf das Perron gelangt. Die Stadt Sursee bevorzugt diese Variante, welche zwar mehr Platz braucht, städtebaulich aber attraktiver ist. Alternativ dazu die Variante mit sogenannten «Mittelperrons», bei welchen links und rechts Lärmschutzwände gestellt werden, nachdem Züge durch Sursee durchrasen werden.

Freiraumgestaltung

Die Stadt Sursee will einen Neubau erstellen mit einer offenen Platzsituation. Man will mit Baumreihen Sektoren schaffen, vor allem der Allee entlang. Vom Bushof her sollen sich die Fussgänger hinter der Baumallee nach Osten und Westen bewegen können. Verschiedene Grünelemente wie Sträucher, Baumgruppen und Pflanzen im Bereich der Ein- und Ausfahrt Central- und Merkurstrasse sind standartgerecht und klimafest zu positionieren. Auch der Strassenraum soll weiterhin mit Baumalleen gesäumt werden, wie dies bereits an Orten wie beim Areal Anliker AG und bei Fischer Weine AG so der Fall ist.

Unterirdische Velostation

Die unterirdische Velostation war ursprünglich nicht Teil dieses Projekts. Dies als Input aus der Begleitgruppe, welche dieses Projekt seit 2017 führt. Mit einer unterirdischen Velostation werden Freiflächen auf dem Platz geschaffen. Damit können rund 1'600 m², welche

die Velostation in Beschlag nimmt, weitgehend mit stadteigenem Grund erstellt werden. Dies ist natürlich auch kostengünstiger im Landerwerb, welcher getätigt werden muss. Es sind 1'050 Plätze, welche hier bereitgestellt werden. Zugänglich sind sie über die Rampe im Norden Richtung Leopold einerseits und andererseits über die Rampe Richtung Bahnhofstrasse. Anschluss haben wir auch von Westen her über die Personenunterführung im Norden (es wird auf die Folien 19 und 20 verwiesen).

Die definitive Ausgestaltung und Möblierung der Velostation erfolgt im Rahmen des Ausführungsprojekts detailliert. Diesbezüglich ist man mit Spezialisten beratend unterwegs. Bei dieser doppelstöckigen Anlage, welche da zum Einsatz kommen soll, sind auch Plätze für Spezialvelos vorgesehen. Die unterirdische Velostation soll hell, freundlich und attraktiv gestaltet werden. Damit soll die grösstmögliche Sicherheitssituation für die Benutzer geschaffen werden und so nicht zu einem «Unort» werden. Im Projekt ist weiter vorgesehen eine Videoüberwachung sowie eine Sicherheitsbeleuchtung zu installieren. Nebst der unterirdischen Velostation ist eine Veloabstellanlage (oberirdisch) im Süden geplant. Diese bietet Platz für 400 Velos (siehe Folie 21). Dies als Alternative für Velofahrer und Velofahrerinnen, welche ihr Velo nicht unterirdisch parkieren wollen oder eher vom südlichen Teil der Stadt an den Bahnhof anreisen.

Projektübersicht Kosten

In der Botschaft sind Kosten ausgewiesen bezüglich Grundstücks, Vorbereitungsarbeiten, Gebäude, Umgebung, Baunebenkosten und für Reserven Unvorhergesehenes. Dies ergibt Brutto-Kosten für Bahnhofplatz-Bushof von 12'900'000 Franken. Für die unterirdische Velostation Kosten von 9'800'000 Franken und für die Sanierung der Werkleitungen rund 1'180'000 Franken. Das sind Kosten für das Gesamtprojekt in der Höhe von 23'950'000 Franken. Die Kosten für Werkleitungen sind vollumfänglich durch die Stadt Sursee zu tragen und spezialfinanziert aus der Kasse Wasser und Abwasser. Beim Bahnhofplatz-Bushof ist ein grosser Teil von 8'200'000 Franken vom Kanton finanziert. Die Beteiligung von Busbetreibern (Businformationssysteme) beträgt knapp 500'000 Franken. Für die Stadt Sursee sind dies Nettokosten für Bahnhofplatz-Bushof von 4'270'000 Franken. Diesbezüglich hat sich gegenüber der Botschaft nichts verändert.

Vergrossert hat sich zwischenzeitlich die Kostenbeteiligung der SBB an die unterirdischen Velostation. Gegenüber der Botschaft sind für die Stadt Sursee neu 5'400'000 Franken Nettokosten ausgewiesen. Die zähen Verhandlungen mit mehreren Anläufen im letzten Herbst mit Vertretern der SBB haben sich ausbezahlt. Mittlerweile weiss auch die Konzernleitung der SBB wo Sursee liegt. Das neue Angebot mit einer Beteiligung durch die SBB von 1'750'000 ist korrigiert und unterschrieben.

42,5 % der Gesamtkosten von Bahnhofplatz-Bushof und unterirdischer Velostation fallen schlussendlich auf die Stadt Sursee. Insbesondere die unterirdische Velostation wurde sehr kritisch mit anderen Objekten verglichen. Die Kosten im Quervergleich mit anderer Velostationen betragen pro Platz 8'000 Franken und gehen bis maximal 16'000 – 17'000 Franken. Die Stadt Sursee ist mit 9'500 Franken eher im unteren Bereich. Auch die Zuschüsse von SBB und Nachbargemeinden sind im Vergleich eher unüblich. Der Stadtrat vertritt die Meinung, hier eine gute Lösung bezüglich Finanzierung gefunden zu haben. Zu den Folgekosten wird auf die Folie 24 verwiesen. Insgesamt ist von total jährlichen Folge- und Betriebskosten von 505'000 Franken auszugehen. Diese sind wiederum aufgeteilt auf die 3 Projekte Bushof mit 228'000 Franken, Velostation mit 245'000 Franken und Werkleitungen mit 33'000 Franken.

Im Januar 2022 wurde die Projektbewilligung gesprochen und die entsprechenden Folgekosten wurden zum Thema. Der Stadtrat hat an dieser Sitzung entschieden, die Folgekosten von jährlich 200'000.00 Franken aus dem Spezialfonds der Mehrwertabgaben zu entnehmen, dies auf 10 Jahre beschränkt. Der Stadtrat ist überzeugt, dass auf dem Areal Bahnhofplatz eine starke Siedlungsentwicklung stattfindet und somit auf diesem Wege dereinst wiederum Geld in die Kasse der Mehrwertabgaben zurückfliessen wird.

Dem Stadtrat ist zwischenzeitlich zugetragen worden, man solle doch zuwarten, bis Klarheit herrscht, ob die SBB den Bahnhof Sursee ausbauen wird. Diesbezüglich wurde festgestellt, mit welchen Unsicherheiten dieses Projekt von Seite SBB im Moment unterwegs ist. Weiter solle doch abgewartet werden, bis wir wissen, ob Gelder aus der Kasse der Agglomerationen fliessen. Aus der Presse konnte jedoch entnommen werden, dass man sich dafür eingesetzt hat, zusammen mit Vertretern von Bund und Kanton ein Gesuch bezüglich Aufnahme in das Agglomerationsprogramm vom Bund zu realisieren. Dieses Agglomerationsprogramm führt dazu, dass der Bund Kosten in der Grössenordnung von 30 bis 35 % übernehmen könnte. Profitieren von diesem Bundesbeitrag würde vor allem der Kanton. Konkret ist, dass wahrscheinlich der Beitrag vom Kanton Luzern an den neuen Bushof nicht so üppig ausfallen würde. Dafür gäbe es Beiträge aus dem Topf der Agglomerationen. Ein Gesuch zusammen mit Nachbargemeinden in Richtung Luzern wurde gestellt. Der Kanton Luzern hat dies unterstützt und auf Bern geleitet und somit ist Sursee mit seinen Nachbargemeinden für das Agglomerationsprogramm angemeldet. Dieses Gesuch ist Ende Februar 2022 nach Bern gegangen und wird jetzt in den nächsten 3 Monaten geprüft. Wenn dieses Gesuch positiv ist, dann können wir als Erweiterung, als Übergangslösung, von der Agglomeration Luzern d.h. von diesem Agglomerationsprogramm profitieren. Wir können dann zwischen Mitte 2022 bis Mitte 2025 Projekte entwickeln und diese Projekte und deren Finanzierung werden dann in den Jahren 2025 bis 2028 durch den Bund geprüft und erst dann werden Kostengutsprachen gemacht. Im Besten Falle, wenn Mitte Jahr diese Aufnahme von Sursee in das Agglomerationsprogramm aufgenommen wird, würde die Stadt Sursee ab 2028 in den Genuss von Bundesgeldern kommen. In diesem Zusammenhang liest man in Emmen von der sogenannten multimodalen Verkehrsdrehscheibe. Bei diesem Projekt geht es darum, Orte zu schaffen, wo Reisende reibungslos und einfach Umsteigen zwischen Verkehrsmittel und wo Platz zum Verweilen, vor der Weiterreise geschaffen wird. Die Verkehrsmittel sind zu vernetzen, damit ein vielseitiges Angebot an solchen Orten geschaffen wird. Die Orte haben aber nebst dem Verkehr- auch städtebauliche Aspekte. Es sollen Orte geschaffen werden, welche attraktiv sind und wo diese Entwicklungen rund um den Bahnhof positiv beeinflussen.

Die Entwicklung Bahnhofplatz Sursee wird beeinflusst durch dieses Projekt. Dieses Projekt soll gemeinsam mit den benachbarten Arealen, mit den Eigentümern Fischer, Landi und Estermann, welcher Teil vom Gestaltungsplan Bahnhofstrass Süd sind, sowie das Therma-Areal und PAX sowie mit dem Gestaltungsplan Bahnhofstrasse Nord GIA (Anliker) besprochen werden. Diesbezüglich ist der Stadtrat mit diesen Eigentümern in den letzten Monaten nicht nur betreffend Landerwerb und Einsprache Verhandlungen zusammengekommen. Es wurde besprochen, wie sich dieses Areal künftig entwickeln kann und es wurden ihnen gleichzeitig die städtebaulichen Leitlinien aufgezeigt. Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit diesen städtebaulichen Leitlinien eine gute Voraussetzung geschaffen wurde, um aufzuzeigen, was auf diesen Arealen geplant werden kann. Eine weitere Planungssicherheit auf diesen Arealen ist eine positive Abstimmung zu diesem Sonderkredit für den Neubau Bahnhofplatz-Busstation und der unterirdischen Velostation.

Fragen an den Stadtrat zur öffentlichen Stellungnahme

Enzo Cozzolino, 15. Februar 2022

Wie sollen sich die Stimmberechtigten innerhalb von weniger als zehn Tagen mit einer 34-seitigen Botschaft befassen und sich ein objektives Urteil über ein Bauprojekt bilden können, mit dem sich der Stadtrat anderthalb Jahrzehnte lang beschäftigte?

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Die Botschaft wurde fristgerecht zugestellt. Diese muss vom Stadtrat gemäss Gemeindeordnung drei Wochen vor der Versammlung den Stimmberechtigten zugestellt werden. In diesem Fall korrekte Zustellung bis 21. Februar 2022. Effektiv zugestellt wurden sie bereits in der Vorwoche +/- 16. Februar 2022. Der Stadtrat orientierte bereits an der Gemeindeversammlung vom Oktober 2021 über dieses Projekt. Der Flyer war bereits Mitte Januar 2022 in den Haushaltungen. Stimmberechtigte sind berechtigt, an der Gemeindeversammlung Fragen zu stellen. Anträge sind gar ausdrücklich nur am Versammlungsabend möglich. Die Schlussabstimmung erfolgt an der Urne vom 15. Mai 2022, sofern die Stimmberechtigten darauf eintreten werden. Dazu wird erneut eine Botschaft versandt.

Harald Hächler, 9. Februar 2022

Wieviel Steuergeld wurde ausgegeben, um alle Haushaltungen, trotz Werbestoppkleber, mit dieser Behördenpropaganda zu versorgen? Warum erhielten Parteien, Organisationen und weitere Kreise in diesem Flyer keinen Raum zur Darstellung anderer Meinungen?

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Behördliche Informationen zu eigenen Vorlagen müssen geeignet sein und zur offenen Meinungsbildung beitragen. Als Ergänzung zu Abstimmungsvorlagen und Erläuterungen können auch Flyer und Websites dazu beitragen, die Stimmberechtigten angemessen über die Abstimmungsvorlagen zu informieren. Um die geforderte Vollständigkeit, Sachlichkeit, Transparenz und Verhältnismässigkeit zu erlangen, wurde bewusst auf verschiedene Kommunikationskanäle gesetzt. Dies in Übereinstimmung mit unserer Gemeindestrategie 2030, die festhält, dass Sursee vorausschauend, offen und zeitgemäss kommuniziert und der physische und digitale Auftritt der Stadt Sursee attraktiv und verständlich ist. Die Medien, Flyer und Website sind den Stimmberechtigten bekannt, wurden sie etwa schon bei der Abstimmung über das Sekundarschulhaus Zirkusplatz im Herbst 2020 angewendet. Als der Flyer Mitte Januar 2022 in die Haushaltungen versandt wurde, waren die Meinungen der Parteien noch nicht gemacht. Dies war Mitte Februar anders, weshalb die politischen Parteien auch im Rahmen der ersten Auflage des Stadtmagazins Stellung beziehen konnten. Zudem ist es nicht Aufgabe der Behörde, privaten Einzelpersonen eine Plattform in den Abstimmungserläuterungen zu gewähren. Dieses Vorgehen ist auch im Entscheid der Stimmrechtsbeschwerde nicht nur vom Kanton bestätigt, sondern auch ausschliesslich begrüsst worden. Kosten für Erstellung, Druck und Versand sind bei ca. 9'000 Franken. Es ist darauf hinzuweisen, dass Informationen für den Flyer und die Website sowieso für die Botschaft erarbeitet wurden und somit in den Flyer einfließen konnten, mit keinem zusätzlichen Aufwand verbunden.

Peter Amstutz, 17. Februar 2022

Ist der Stadtrat bereit, die Finanzpolitik so zu überarbeiten, dass keine Erhöhung von Steuern und Gebühren nötig sein wird?

Daniel Gloor, Finanzvorsteher

Der Stadtrat ist bereit, die Finanzpolitik zu überarbeiten. Es ist nicht nur der Wille, sondern auch die permanente Aufgabe des Stadtrates. Seit 2020 gilt bekannterweise die kantonale Aufgaben- und Finanzreform AFR18 und dies belastet die Rechnung. Es wird daran erinnert, dass ein Steuerzehntel an den Kanton abgegeben werden muss. Dies beträgt pro Jahr für die Stadt Sursee ca. 2'000'000 Franken. Weiter wird daran erinnert, dass der Kanton Luzern diesen Steuerzehntel inzwischen wieder an die Bevölkerung zurück-erstattet hat. Das heisst, per Saldo wird die Stadt Sursee im 2022 an den Kanton weniger Steuern zahlen als noch im 2019. Ebenfalls wird daran erinnert, dass mit der Aufgaben- und Finanzreform die Sondersteuern zu einem wesentlich grösseren Teil an den Kanton abgeliefert werden. Früher waren dies je 50 % und heute sind es 70 % an den Kanton. Unbestritten sind die notwendigen Grossprojekte, welche vor uns liegen. Sekundarschulhaus, Bushof, unterirdische Velostation, Alterszentrum, das neue Schulhaus im Martinsgrund. Dies ergibt unbestritten mittel- und langfristigen Druck auf die Finanzlage der Stadt Sursee. Auch wenn in den letzten Jahren die Rechnungen besser abgeschnitten haben als budgetiert, dies auch für das Jahr 2021, ist Handlungsbedarf unumstritten. Das überdurchschnittliche Kostenwachstum soll gebremst und die Ertragsseite gestärkt werden, damit kein Raubzug auf das Portemonnaie der Bürger und Bürgerinnen angestrebt werden muss. Der Stadtrat ist überzeugt von punktuellen Korrekturen durch den Kanton, nach der Überprüfung der Aufgaben und Finanzreform AFR 18. Wir schauen genau auf unsere Kantonsratsdelegation von Sursee und hoffen auf Unterstützung diesbezüglich. Die nötigen punktuellen Verbesserungen, welche im System notwendig sind und welche sich auf die Stadt Sursee auswirken und auch umgesetzt werden müssen. Wenn dies alles nicht genügt, dann ist es so. Dann müsste die Stadt Sursee, weil es das Ziel ist, für das Jahr 2025 eine ausgeglichene Rechnung budgetieren zu können, als letztes Mittel sozusagen, allenfalls den Steuerfuss zu überprüfen und sollte es ganz schlimm kommen, diesen anzupassen. Der Bushof und die unterirdische Velostation sind Teil vom Ganzen, aber nicht alleine matchentscheidend. Das Ziel und der Weg sind klar, dass sollen die Bürgerinnen und Bürger verstehen. Eine Steuerfussgarantie zum heutigen Zeitpunkt, aktuell belastet mit unklaren Folgen, das will und kann der Stadtrat heute nicht abgeben, das wäre nicht ehrlich. Das kann heute Abend, im Namen des ganzen Stadtrates nicht garantiert werden.

Paul Zinniker, 9. Februar 2022

Warum willigt der Stadtrat ein, dass Sursee so hohe Lasten fast alleine tragen und die profitierenden Nachbargemeinden beschenken soll? Will der Stadtrat wirklich, dass Sursee nach der Überlast des Schulhauses «Zirkusplatz» auch noch eine Überlast für die Velos der umliegenden Gemeinden trägt? Will der Stadtrat in Kauf nehmen, dass in Sursee die Steuerlast steigt und dass im Gegenzug die angrenzenden Gemeinden ihre Steuern lachend senken werden? Wie gedenkt der Stadtrat solche Steuererhöhungen für Sursee zu vermeiden?

Daniel Gloor, Finanzvorsteher

Zentrum bringt Freude! Die Stadt Sursee hat eine wunderschöne Altstadt, eine Stadthalle, viele Sport- und Kulturinstitutionen, Aktivitäten, welche Sursee und seine Umgebung attraktiv machen. Zentrum bringt auch Lasten. Der Bahnhof steht auf dem Land der Stadt Sursee. Auch finanziell bleibt vieles an Sursee hängen. Im Gegensatz zum neuen Sekundarschulhaus, welches mit dem Sekundarschulkreis eine Rechtsgrundlage bildet und entsprechend die Kosten aufgeteilt werden. Für den Bushof und Velostation fehlt eine solche gesetzliche Grundlage. Was bleibt ist ein Appell an die regionale Solidarität und Freiwilligkeit in unseren Nachbargemeinden zu suchen. Im Gegensatz zur abgelehnten

Velostation in Luzern, welche, wenn sie hätte realisiert werden können, hätte die Stadt Luzern diese zu 100 % selber finanzieren müssen. Die Stadt Sursee hat Beteiligungen von unseren Nachbargemeinden. Unser Anliegen bzw. unsere Erwartungen und unser Bedarf haben wir dort parkiert. Grundsätzlich sind unser Anliegen und der Bedarf unbestritten. Nach vielen Verhandlungen konnte mit 4 Nachbargemeinden eine Lösung gefunden werden. Eine Gemeinde wünscht ein Timeout bis Ende Mai. Der Stadtrat ist dankbar für diese substantielle Zusage von 1'385'000 Franken auf der Basis von freiwilliger und regionaler Solidarität. Natürlich hätte es etwas mehr sein dürfen, aber lieber der partnerschaftliche Spatz in der Hand als eine fette Taube auf dem Dach.

Karl Randa, 15. Februar 2022

Warum ist es dem Stadtrat nicht gelungen, eine hieb- und stichfeste Klärung der Absichten der SBB über eine angemessene Mitfinanzierung zu erreichen? Wie soll man sich eine Meinung bilden, wenn in der Botschaft nur von «Signalen der SBB» und von «Nachverhandlungen zur Optimierung der Mitfinanzierung» die Rede ist?

Die Antworten dazu wurden unter dem Teiltraktandum «Finanzierung» bereits abgegeben.

Rosemarie Cozzolino, 15. Februar 2022

Warum setzt der Stadtrat den Urnengang nicht später an, damit die Stimmbürgerschaft in Kenntnis aller Zahlen über den Sonderkredit entscheiden kann?

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Die Stadt Sursee erhält Beiträge von Nachbargemeinden; Beiträge von Busbetreibern in der Höhe von 460'000 Franken sind bestätigt. Weitere 1'300'000 Franken an die unterirdische Velostation von Seite Kanton. Mittlerweile wurde von der SBB schriftlich bestätigt, statt der 750'000 Franken neu 1'275'000 Franken an die Velostation zu erhalten. 8'200'000 Franken, welche der Kanton an das Projekt Bushof zahlt, stützen sich auf die sogenannte Randstein-Regel, d.h. im ganzen Kanton wird nach gleichen Ellen gemessen, was vom Kanton und was von der Standortgemeinde finanziert wird. In der vorberatenden Kommission sei dies ein erstes Mal thematisiert worden und eine positive Reaktion ist zu erwarten.

Michael Glanzmann, 15. Februar 2022

Hat der Stadtrat ein Konzept oder gar einen «Plan B», sollte seine Vorlage an der Urne scheitern? Warum informiert der Stadtrat nicht über Alternativen oder seine Vorstellungen/Schlüsse, welche er aus einem Nein am 15. Mai 2022 ziehen müsste? Warum wird kein Gegenvorschlag samt Auslegeordnung aller Vor- und Nachteile zum Projekt vorgelegt?

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Es existiert, wie dies bei Sonderkrediten üblich ist, kein Plan B. Es gibt auch keinen Gegenvorschlag zu diesem Projekt. Der Stadtrat ist mit verschiedenen Beteiligten, mit verschiedenen Interessenvertretern, mit Kanton sowie Dienststellen, welche dies geprüft haben und auch im Auflageverfahren mit Einsprechern intensiv mit diesem Projekt beschäftigt gewesen. Damit es den Ansprüchen und Forderungen genüge und auch die Rahmenbedingungen, welche bezüglich Platzes nicht üppig sind, ist der Stadtrat der Meinung, dass sich das vorliegende Projekt als die beste Variante herauskristallisiert hat. In der Botschaft unter Punkt 9.2 wird aufgezeigt, dass bei einer Ablehnung nach neuen Lösungen gesucht werden muss um auch den gesetzlichen Vorgaben gemäss Behindertengleichstellungsgesetz BehiG und Vorgaben vom Verkehrsverbund Luzern gerecht zu werden. Ebenso brauche es in absehbarer Zeit Provisorien, welche Kosten

verursachen. Die Eigentümer der Nachbarareale verfügen so nicht über die nötige Planungssicherheit. Ab 2015 wurden die Standorte geprüft anhand von Kriterien wie Nähe zur Personenunterführung, Anzahl Kanten, wie ist der Bushof erreichbar, was ist bezüglich Sicherheit verfügbar von Land und Aufwertung machbar. Aufgrund von Eingaben wurde der Standort nochmals überprüft und im Januar 2022, wo diese Projektbewilligung gesprochen wurde und bis an zwei Einsprachen, konnten alle erledigt werden. Bei zwei Einsprachen musste der Stadtrat schlussendlich entscheiden und Beschwerden sind diesbezüglich keine mehr eingegangen.

Michael Glanzmann, 15. Februar 2022

Wie wird sichergestellt, dass die Veloanlage nicht plötzlich als Treffpunkt für Gruppen endet, wie dies oftmals an Bahnhöfen der Fall ist?

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Die Stadt Sursee will einen attraktiven Ort gestalten, wo man sich gerne aufhält. Mit Sicherheitsbeleuchtung und Videoüberwachung sind Massnahmen bereits im Projekt enthalten. Weitere hilfreiche Massnahmen z.B. sogenannten Panikknöpfe, welche in einer Notsituation zum Einsatz kämen.

Harald Hächler, 9. Februar 2022

Wer hat wann und auf welcher Rechtsgrundlage entschieden, keine Gebühren für die Veloparkierung zu verlangen? Hat der Stadtrat bewusst mit verschiedenen Ellen gemessen?

Romeo Venetz, Bauvorsteher:

Es gibt keine Rechtsgrundlage für die Bewirtschaftung der Veloanlage. Erfahrungen habe gezeigt, dass die Bewirtschaftung vielfach dazu führt, dass die Velos dann irgendwo im öffentlichen Raum abgestellt werden. Ordnungsbussen sind nicht möglich, solange die Gehwege in der nötigen Breite freigehalten werden. Eine Bewirtschaftung ist auch in einem ungenügenden Kosten-/Nutzenverhältnis. Der Beitrag der SBB würde knapp 600'000 Franken kleiner ausfallen, wenn die Stadt diese Plätze bewirtschaften würde. Es ist auch davon auszugehen, dass die Nachbargemeinden ihre Beiträge nochmals überdenken würden, sollte die Stadt mit bewirtschaften beginnen. Der Stadtrat ist der Meinung, aufgrund der Verteilung vom Verkehrsaufkommen, welcher durchaus verbesserungswürdig ist, einen Anreiz sein soll, auf den Langsamverkehr zu gehen und die Strassen für den Wirtschaftsverkehr frei zu machen.

Urs Hubacher, 27. Februar 2022

An einer Stelle steht bezüglich Durchfahrt auf den Busfahrbahnen klar, dass nur Bus + Velos diese Strassenstrecken befahren dürfen. Dies wurde uns wiederholt mündlich bestätigt. An einer anderen Stelle wird ein Durchfahrtsrecht erwähnt für «Bus, Velos und weitere Berechtigte». Wer sind diese weiteren Berechtigten?

Romeo Venetz, Bauvorsteher:

Es geht hier um die Situation beim Restaurant Wyhof, der angrenzende Laden Fischer Weine mit Parkplätzen, die es auch weiterhin geben wird. Es ist möglich, dass Besucher weiterhin auf diesen Parkplätzen zu- und wegfahren dürfen, als einzige Berechtigte in diesem Bereich.

Urs Hubacher, 27. Februar 2022:

Betreffend Kurzzeitparkplätzen südlich der Helvetia-Liegenschaft: Auf welchem Weg fahren die dort parkenden Autos wieder weg (nach halbblindem Rückfahren über das Fussgänger-Trottoir und danach retour wie Zufahrt oder auch über den südlichen Teil der Busspur? Welchen Weg nimmt ein PW, der erst auf der Höhe der Parkplätze feststellt, dass alle besetzt sind (Wendemanöver wo? Oder geradeaus weiter und dann über südlichen Teil der Busspur?)

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Die Zu- und Wegfahrten sind nur über diesen Bereich passierbar. Die Einfahrt in den Bushof ist nicht gestattet. Die Zu- und Wegfahrt über den 7 Meter breiten Zugang von der Centralstrasse her. Solche Situationen mit Parkplätzen im Stadtgebiet sind anzutreffen.

Urs Hubacher, 27. Februar 2022:

Im Bewusstsein der Anhaltewege von e-Bikes, Bussen und Personenwagen stehen hier im Fokus die Sichtverhältnisse im Bereich der abgesenkten und breiten Fussgänger-Überquerungsflächen, mitten auf der Businsel. Mit der Bitte, die offiziellen Anhaltewege ab der Markierung am Ende der zweiten Busse der Haltekannten B und D in Fahrtrichtung massstabgetreu in einen veröffentlichten Plan einzeichnen. Es ist dies der Ort, an dem die Überquerenden Fussgänger einen überholenden Bus oder ein Velo zum ersten Mal wahrnehmen können. Speziell für Behinderte mit verschiedensten Beeinträchtigungen ist dies sehr gefährlich.

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Die Stadt Sursee verfügt über Bauvorschriften und Gesetze, an welche man sich halten muss. Auch für dieses Projekt gelten Normen und Richtlinien. Es kann davon ausgegangen werden, dass die beauftragten Planer diese Richtlinien und Gesetze kennen. Sollte dies einmal nicht der Fall sein, dann verfügen wir über Kontrollmechanismen beim Kanton, bei welchen dieses Projekt in Vorprüfung war. Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur sowie die Fachstelle hindernisfreies Bauen hat dieses Projekt geprüft und entsprechend wurden Auflagen und Bedingungen gemacht. Diese sind wiederum ins Projekt eingeflossen oder sind als Auflagen in der Projektbewilligung gut formuliert. Die genannte Situation mit dem Übergang und unter Berücksichtigung das hier ein Bus steht, ist die Sichtdistanz sicher 19 Meter und die Situation das da ein Bus hält und von hinten ein e-Bike kommt eine Sichtweite welche grösser ist als 45 Meter. Aus Sicht des Stadtrates genügend.

Urs Hubacher, 23. Februar 2022

Wäre im Hinblick auf möglichst konfliktfreie Personen-Hydraulik-Lösungen nicht folgerichtig, die beiden städtischen Hauptzugangsachsen zu gleichwertigen Haupt Zu- und Durchgänge zum Bahnhof zu bestimmen, entsprechend auszubauen und die PU-Mitte derart zu konzipieren, dass diese primär die Busspassagiere aufnehmen kann?

Romeo Venetz, Bauvorsteher:

Ein Ausbau des SBB Bahnhofs Sursee ist noch nicht gesichert und wie dieser künftig aussieht, falls es dazu kommt, auch zeitlich, ist offen. Die Stadt Sursee hat sich dafür eingesetzt, sollte es zum Ausbau kommen, dass die Interessen der Stadt Sursee einfließen werden. Dies ist insbesondere der Fall, wenn es darum geht, die Personenunterführung im Süden zu bauen. Dass diese dann auch in der genügenden Länge und auch von Velos befahren werden kann. Dies betrifft insbesondere die Lösung mit optimalen Hausperron, welche städtebaulich attraktiv sind. Dieses Projekt, welches heute

vorgelegt wird, ist mit allen Varianten kompatibel und wurde von Seite SBB diesbezüglich so bestätigt. Die Personenunterführung im Süden muss die Stadt Sursee selber finanzieren und anschliessend ist dies Teil dieses Projekts. Die Fragen und Herausforderungen, welche die Zugänge betreffen, sei dies an der Bahnhofstrasse oder an der Christoph-Schnyder-Strasse, sind Gegenstand von separaten Strassenbau- und Sanierungsprojekten, bei welchen es darum geht, die Situation für den Fussgänger und Velofahrer zu verbessern. Diese sind aber nicht Gegenstand von diesem Projekt, welches hier heute vorgestellt wird.

Josef Ineichen, 26. Februar 2022

Wie in den Unterlagen ersichtlich ist, wird der Busbahnhof mit einem Ballondach ausgestattet. Es wäre sicher auch möglich, ein Dach mit dieser Fläche mit Photovoltaik-Modulen auszustatten, ohne den künstlerischen Wert zu beeinträchtigen.

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Die pneumatische, kissenartige Folienkonstruktion ist Bestandteil des siegreichen Wettbewerbsverfahrens. Auch die zu erwartenden Kosten diesbezüglich sind nicht von der Hand zu weisen. Aus technischen Gründen kann so ein Membrandach nicht mit einer Photovoltaik-Anlage ausgerüstet werden. Dächer, welche heute über solche Systeme verfügen bestehen erst als Prototyp und sind mit zu grossen Kosten und Risiken verbunden. Eine Anpassung mit der entsprechenden Konstruktion ist nur möglich, mit einer völlig anderen Konstruktionsart und einem neuen Fundament. Dies sind Mehrkosten und sind mit einer Neuauflage von diesem Projekt verbunden. Die Velostation im Süden könnte grundsätzlich mit einer Photovoltaik-Anlage versehen werden. Eine Fläche von 350 m² könnte diesbezüglich bereitgestellt werden. Mit einem Dienstleister analog Kotten- oder Sekundarschulhaus.

Monika Zimmermann-Meier, 9. Februar 2022

Warum verschenkt die «Energienstadt Sursee» die Chance, das Bushofdach zur Gewinnung von Sonnenenergie zu verwenden? Warum wählt der Stadtrat bzgl. Unterhalt und Folgekosten das teuerste Bushof-Dach, welches dauernd mit Strom statt mit Solarstrom versorgt wird? Sind dem Stadtrat Sursee die vom Bund gesteckten Ziele mit Kleinanlagen zur sicheren Stromversorgung der Schweiz bekannt? Warum liest man im Bericht des Stadtrats Sursee kein Wort dazu?

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Diesbezüglich wird auf die Antworten auf die Fragen von Josef Ineichen verwiesen. Die Stützluftsysteme, welche hier angewendet werden, sind eines der modernsten und auch sparsamsten dieser Art. In der Schweiz ist der Verkehr mit 38 Prozent für den Gesamtenergieverbrauch verantwortlich. Der Stadtrat ist der Meinung, mit diesem Projekt zur Veränderung Richtung Langsamverkehr und ÖV ein wesentlicher Beitrag zum Gesamtenergieverbrauch beigetragen wird.

Theo Kurmann, 28. Februar 2022

Was für Massnahmen sind vorgesehen, um die Attraktivität im Bahnhofgebiet zu steigern und zu verhindern, dass der öde Bahnhofplatz nicht zum noch öderen Bushofplatz verkommt? Möglichkeiten und Sicherheiten gegenüber der SBB, städtebauliche, ortsplannerische und ökologische Anliegen umzusetzen?

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Bezüglich Schnittstelle ist die Stadt Sursee im Austausch mit der SBB und ist im laufenden Prozess. Sollte es zum Ausbau Bahnhof Sursee kommen, hat sich die Stadt Sursee für die Variante Hausperron eingesetzt, welche mehr Platz braucht, aber städtebaulich attraktiver ist. Eigentümer, Bauherrschaften und Investoren der benachbarten Areale (Therma, Anliker, Estermann, Fischer und Landi) wurden diesbezüglich informiert, in welche Richtung es gehen soll.

Sascha Matter, 15. Februar 2022

Woher stammen die Zahlen von bis zu 20'000 Bahn- und Buspassagieren pro Tag? Auf welcher Basis hat der Stadtrat Sursee die Velo-Nachfrage für die Bahn- und Buspassagiere berechnet? Wie passt dies zur Vorstellung des Stadtrates, die Zukunft gehöre dem Homeoffice und der alternativen Mobilität für alle anderen? Wie bringt der Stadtrat solche Widersprüche auf die Reihe?

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Die durchschnittliche Anzahl von Bahn- und Buspassagieren (Ein-, Aus- und Umsteiger) werden durch die Transportunternehmen erhoben. Die Berechnung der künftig benötigten Anzahl Veloparkplätzen ergibt sich aus den Zielen aus der Verteilung (Marktanteil) den Langsamverkehr zu erhöhen und dem prognostizierten Wachstum, aufgrund von Projekten, welche in der Pipeline sind und bei welchen Vorabklärungen bereits am Laufen sind. Diese Annahmen stehen nicht im Widerspruch mit Homeoffice und alternativer Mobilität. Aus der Ortsplanung 2019 kann abgeschätzt werden, was und wo passieren könnte. Der Stadtrat befindet sich nicht im Gegensatz mit Trends, welche mit diesem Projekt aufgezeigt werden.

1.3 Abklärung Eintreten**Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin**

Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit diesem vorliegenden Projekt ein notwendiges und ausgewogenes Projekt präsentiert wird, welches den breit gefächerten Anforderungen gerecht wird. Es ist wichtig, Fragen zusammen zu klären und gemeinsam eine sachliche Diskussion zu führen.

Carlo Piani, Die Mitte

Dankbar für die sehr ausführlichen und verständlichen Informationen. Täglich bewegen sich rund 20'000 Menschen auf dem Bahnhof Sursee. Viele Pendlerinnen und Pendler nutzen den Bahnhof Sursee als Umsteigeknoten mit Velo, Auto und Bus und auf die Bahn. Viele Fussgänger und Fussgängerinnen überqueren den stark befahrende Bahnhofplatz. Der Bahnhofplatz kommt an seine Leistungsgrenzen. Nach vielen Jahren der Planung liegt hier ein Projekt auf mit neuem Busbahnhof, unterirdischer Velostation und Aufwertung des Bahnhofplatzes. Diese Lösung ist mit verschiedenen Gruppen wie Direktbetroffenen, Parteien und vielen anderen begleitet worden und durch den Stadtrat mit der heutigen Fassung verabschiedet worden. Die Mitte wird auf die Botschaft eintreten und den Surseerinnen und Surseer zur Annahme empfehlen. Die Mitte ist der Meinung, dass dieses vorgeschlagene Projekt die Bedürfnisse der Zukunft sehr gut abdeckt. Dieses Projekt lässt Optionen offen und ist ausbaubar. Die Mitte ist sich bewusst, dass der Sonderkredit in einer Höhe von 23'000'000 Franken beträchtlich ist. Mit der Bitte, nicht zu vergessen, dass über die Hälfte des Gesamtbetrages durch Kanton, Nachbargemeinden und der SBB mitfinanziert werden. Es bleibt eine Nettofinanzierung von ca. 10'000'000

Franken. Nicht nur der Stadt Sursee ist dieses Projekt wichtig, auch der Kanton und die Nachbargemeinden anerkennen die Wichtigkeit dieses Projekts und werden dies auch finanziell unterstützen. Die unterirdische Velostation gibt im Vorfeld zu reden. Dieser Vorschlag ist kostspielig. Aber letztendlich ein wichtiger und dringender Beitrag zur künftigen Mobilität in Sursee. Die Strategie hat dies aufgezeigt. Mit der Schaffung von zusätzlichen Veloabstellplätzen wird sich der Automobilverkehr durch und um die Stadt Sursee reduzieren und wirkt sich entlastend aus. Letztlich und vor allem das Wichtigste, das Gebiet auf dem Bahnhofplatz wird markant sicherer werden für Kinder, Menschen mit Behinderungen und älteren Personen. Für das Gewerbe in Sursee und der Region wird mit dieser Investition ein hohes Arbeitsvolumen ausgelöst. Die vorliegende Botschaft zeigt auf, dass das Gewerbe am Bahnhofplatz erreichbar bleibt und so eine Win-Win-Situation entsteht. Die Mitte bittet um Unterstützung dieses Projekts. Setzen sie ein positives Zeichen für die Stadt Sursee als Zentrum der Luzerner Landschaft und unterstützen sie jetzt mit dem Eintreten und am 15. Mai 2022 an der Urne den Bushof und die unterirdische Velostation. Die Mitte wird dem Eintreten vorbehaltlos zustimmen.

Carmen Baumli, Badrain 3

Ist ein Platz für Park + Ride in diesem Projekt vorgesehen? Wo sind Carparkplätze, welche früher auf dem Zirkusplatz waren vorgesehen? Wo führen diese Überlegungen hin und gibt es überhaupt einen Platz dafür? Die Parkierung der Busse bleiben gemäss Projekt analog heute bestehen, werden nur länger. Als Fussgängerin sei dies lebensgefährlich. Dieses Anliegen soll hier so deponiert werden, damit künftig die Fussgängerzone gut signalisiert wird, ohne dass man um sein Leben fürchten muss. Die Sprecherin hofft, dass gewisse Überlegungen diesbezüglich gemacht wurden.

Diese Fragen werden nach Eintreten diskutiert.

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Die Vorsitzende fragt die Versammlung an, ob Nichteintreten beantragt wird. Dies ist nicht der Fall. Somit ist Eintreten stillschweigend beschlossen und dieses Geschäft wird an die Urne überwiesen.

1.4 Stellungnahme Controlling-Kommission

Stefan Gautschi, Controlling-Kommission

Dieses Geschäft wurde durch die Controlling-Kommission sehr genau geprüft und verschiedene Szenarien wurden gegeneinander abgewogen und beurteilt. An etlichen Sitzungen, sei es direkt vor Ort, um noch bessere Eindrücke zu bekommen, oder an Sitzungen bei der Stadtverwaltung wurde mit Fachleuten und dem Stadtrat intensiv diskutiert. Das Behindertengleichstellungsgesetz BehiG ist seit Januar 2004 in Kraft. Eine bauliche Anpassung am Busbahnhof ist unumstritten und muss umgesetzt werden. Kommt die Stadt Sursee dem nicht entgegen, ist die rechtliche Einforderung die Konsequenz daraus. Der Standort Busbahnhof ist gegeben. Für Ausführung und Dimensionierung von diesem Projekt sind qualifizierte Fachpersonen beauftragt worden. Das Konzept und die Ausführung sind aus Sicht der Controlling-Kommission nachvollziehbar und plausibel. Ferner ist eine Begleitgruppe mit Vertretungen von verschiedenen Parteien eingesetzt worden. Aus finanzieller Hinsicht liegt die Belastung beim Bürger von Sursee. Aus Sicht der Controlling-Kommission ist verpasst worden, vorgängig Pendlerströme zu bestimmen. Dies bedeutet, eine Aufnahme zu erstellen, von wo diese Pendler mit Bus, Velo oder Auto kommen. Selbstverständlich müsste dies vor der Detailplanung mit allfälligen

Kostenträgern verhandelt werden müssen. Trotzdem empfiehlt die Controlling-Kommission den Sonderkredit in der Höhe von rund 23'000'950 Franken zu genehmigen.

Wieso empfiehlt die Controlling-Kommission diesen Sonderkredit?

- Gesetzliche Grundlagen und bauliche Massnahmen sind erforderlich.
- Der Platz für den Bushof ist gegeben und auch zu einem späteren Zeitpunkt ist dies der gleiche Platz. Das vorliegende Projekt ist aus Sicht der Controlling-Kommission die optimalste Lösung.
- Die finanzielle Belastung für Sursee fällt zu einem späteren Zeitpunkt nicht geringer aus. Es ist nicht gesagt, dass der Kanton nochmals einen solchen Beitrag in derselben Höhe spricht. Kosten für Neuauflage wie Planung, Abklärung und externe Berater werden weiter steigen. Aus Sicht der Controlling-Kommission sind die finanziellen Auswirkungen für die Bürgerinnen und Bürger von Sursee höher bei einer Ablehnung von diesem Sonderkredit und die Vertagung auf später. Dem Bauamt wird gedankt für die konstruktive Diskussion und die einwandfreien Unterlagen in Printform oder medial.

Die Controlling-Kommission begrüsst den Weg, den der Stadtrat eingeschlagen hat. Mit Informationen und Begehungen für die Bevölkerung vor Ort und mit der Aufschaltung auf der Home-Page sowie der ausführlichen Botschaft können sich die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Sursee genaue und transparente Bilder dazu machen.

1.5 Stellungnahme der Parteien und Stimmberechtigten

Joachim Cerny, FDP

Nach der Vorstellung durch den Bauvorsteher Romeo Venetz an der Parteiversammlung der FDP haben sich die Anwesenden intensiv mit dieser Vorlage auseinandergesetzt. Zusätzlich hat sich seit einem Jahr eine Arbeitsgruppe mit diesem Thema auseinandergesetzt. Verschiedene Studien wurden durchgelesen und durchgearbeitet. Mit dem Stadtrat fand ein reger Informationsaustausch statt. Diese Informationen sind vorgängig in die Parteiversammlung eingeflossen. Angesichts der finanziellen Lage der Stadt Sursee ist dieses Projekt herausfordernd. Eine gewisse Skepsis betreffend Nachhaltigkeit der Dachkonstruktion, spätere Erweiterungsmöglichkeiten vom Veloparking, Stadtbild und Erreichung der gewünschten Verkehrslenkung bleiben bestehen. An der Schlussabstimmung ist dieses unterschiedliche Meinungsbild deutlich geworden. Der Ja-Stimmenanteil ist bei 60 %. Trotzdem werden die FDP Sursee diesem Projekt zustimmen und empfehlen dies zur Urnenabstimmung und erteilen auch dort ein «Ja».

Theo Kurmann, Rigistrasse 2

Ist ein deutlicher Gegner vom Bushof. Das Dach ist eine «eingeklemmte» Variante, und verhindert die Zukunft von Sursee. Es braucht einen Bahnhof, der in allen Bereichen kompatibel ist, nicht nur als ÖV-Drehscheibe, sondern auch mit einem Gewerbe, das den Passanten einen Mehrwert bietet. Sursee muss ihre Bedürfnisse der SBB kundtun. Sursee trägt auch Lasten, Immissionen und Einschränkungen. Die künftige Bahnhofanlage muss zur Steigerung der Lebensqualität beitragen. Warum nicht mit einem verkehrsfreien Bahnhof? Warum soll das Areal nicht unter und über den Geisen genutzt werden? Ist dieses Areal nicht prädestiniert für Gewerbe und Handel? Verlangt der Klimawandel nicht nach Nutzung? Das Bahnhofareal soll das städtische Bild prägen. Dafür müssen wir uns einsetzen und nicht mit voreiligen Bauten einschränken. Gross war die Hoffnung, als der Stadtrat damals verkündete, man wolle mit einer umfassenden Gesamtplanung eine geordnete und positive Entwicklung im Bahnhofgebiet auf den Weg bringen. Dieses

ehrbare Ziel sei nicht erreicht worden. Die SBB, als Eigentümerin dieses Herzstücks im Planungssperimeter hat sich einer Gesamtplanung verweigert. Ihre Mitarbeit in der Kommission hat sich beschränkt auf den Abwehrschutz vom eigenen Territorium. Damit ist der hoffnungsvolle Ansatz «Masterplan Gesamtplanung» gestorben. Vom Masterplan selber sei aus Selbstzweckgründen ein kleines Häufchen übriggeblieben, nämlich das Vorprojekt Bushof. Bei der Erarbeitung vom Masterplan Sursee hätte Sursee, trotz Blockierung durch die SBB, ihre Anliegen, Bedürfnisse und Interessen an die künftige Bahnhofanlage einbringen und vertraglich absichern sollen. Dies wurde leider unterlassen. Es wurde konzentriert auf Teilbereiche wie Verkehrsführung oder Bushof gesetzt. Eine Chance sei verpasst worden und die SBB wisse bis heute noch nicht, welche Bedingungen die Kleinstadt Sursee an einen zukünftigen Bahnhof stellt.

Die Bahnhofanlage von Morgen: Niemand weiss, wie die SBB den Bahnhof Sursee einst erneuern werden. Was die Bevölkerung von Sursee jedoch kann, ja muss, sind die Anforderungen und Bedürfnisse an einen zukünftigen Bahnhof zu formulieren und möglichst bald die SBB diesbezüglich in Kenntnis zu setzen. Sursee profitiert nicht nur und genießt die Vorteile der Bahn. Sursee trägt auch grosse Lasten, Immissionen und Einschränkungen diesbezüglich. Deshalb sei es nur recht und billig, dass der künftige Bahnhof mit seinen Anlagen beiträgt zur Steigerung von Lebensqualität im Bahnhofgebiet. Was stellt der Bürger von Sursee für Anforderungen an den Bahnhof? Vielleicht hilft es, dieses Projekt Bushof und unterirdische Velostation neu zu hinterfragen und zu beurteilen.

1. Warum schenkt sich Sursee selber keinen verkehrsfreien Bahnhofplatz?
2. Kann sich Sursee leisten, das wertvolle Bahnhofareal unter und über den Geleisen nicht zu nutzen?
3. Ist der Standort Bahnhof nicht besonders prädestiniert, z.B. für Arzt- und Therapiepraxen, für Konferenz- und Sitzungsräume, Gewerbe und Handel?
4. Verlangt der Klimawandel nicht, dass Energie, welche die Sonneneinstrahlung auf die grosse Schienenanlage abgibt, auch energetisch genutzt werden?

Der Bahnhof Sursee inkl. Bushof wird und muss bis 2040 ein ganz anderes Erscheinungsbild haben. Dass der Bahnhof jedoch zur Visitenkarte von Sursee wird, dass er städtisch und modern unser Stadtbild prägt, dafür müssen wir kämpfen. Wir müssen auch den Stadtrat überzeugen und begeistern, dass er sich für dieses Ziel einsetzt. Lassen wir uns nicht mit voreiligen Bauten einschränken, denn diese verhindern die positive Stadtentwicklung im Bahnhofgebiet. Wir sagen aus Überzeugung «Nein» zu diesem Bushof und sagen wir «Ja» zur einer kompatiblen und städtischen Gesamtlösung.

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Verkehrsfreier Bahnhofplatz: Nachdem wir diesen für den Individualverkehr sperren, wird einiges zur Beruhigung der Verkehrssituation am Bahnhof beigetragen. Nutzungen am Bahnhof: Ärzte, Treffpunkt für Seminare usw. wurden bereits angesprochen. Wenn die Rahmenbedingungen jetzt erstellt werden mit diesem Bushofprojekt, dann wissen auch die Bauherrschaften und Investoren auf den Nachbararealen, was sie auf ihrem Gebiet verwirklichen können. Neue Geschäfte im Parterre sollen realisiert werden. Dann entspricht dies genau diesen Vorstellungen, welche vorhin präsentiert wurden. Gibt es ein «Nein» zu diesem Projekt, dann werden auf den genannten Arealen genau diese Entwicklungen blockiert über eine lange Zeit. Wir haben dann weiterhin im Bereich Anliker einen Schotterplatz mit Velo- und Autoquerbeet. Mit diesen Rahmenbedingungen wurde mit Stadtbaukommission, Stadtplanern, angrenzenden Eigentümern diskutiert und die Entwicklung ist ganz in ihrem Sinne. Nebst den städtebaulichen Leitlinien werden mit einem «Ja» die Rahmenbedingungen, welche von Seite Bahnhof kommen, gefestigt. Sie

schaffen Klarheit zur Entwicklung auf diesem Areal. Nicht gesprochen wurde vom Areal auf der Westseite und auch nicht von der Entwicklung, welche in der Münchrüti möglich ist. Aber dieser Entwicklung ist sich der Stadtrat sehr klar bewusst und ist überzeugt, dass sind Flächen, welche ein grosses Potenzial haben. Man ist darauf angewiesen, dass wir diese gut erschliessen können und sind der Meinung, dass wir dies mit Langsamverkehr und ÖV erschliessen müssen, damit dies auch in Zukunft durchlässig ist.

Beny Rindlisbacher, SP

Am 1. Januar 2004 ist das Behindertengleichstellungsgesetz BehiG in Kraft getreten. 18 Jahre Zeit, um den öffentlichen Verkehr für die Bedürfnisse von behinderten und altersbedingt eingeschränkt Reisenden zu organisieren. Wir schreiben jetzt das Jahr 2022. Der SP geht es nicht um Fristen, die jetzt ablaufen, sondern es geht darum, die betroffenen Menschen zu gleichberechtigten Menschen zu machen. Es geht der SP um alle und nicht um einige wenige. Vom Verein hindernisfreies Bauen wurde schon des Öfteren gesprochen. Dieser Verein prüft Bauvorhaben. Zum Neubau Bahnhofplatz und Bushof kommt er zum Schluss, dass dies den Bedürfnissen entspricht und gerecht werde. Der Verein schreibt auf seiner Homepage, dass hindernisfreies Bauen für 10 % unsere Bevölkerung unbedingt erforderlich ist. Für weitere 30 % ist es nötig, diejenigen mit Kinderwagen, Rollatoren, für solche die mit Krücken unterwegs sind und für 100 % der Bevölkerung ist hindernisfreies Bauen nützlich und hilfreich. Das vorliegende Projekt bringt sehr viele unterschiedliche Bedürfnisse zusammen. Vielerorts gibt es Gewinne und an gewissen Orten auch Kompromisse, die eingegangen werden müssen. Wir haben es hier mit einem guten Gesamtkonzept zu tun. Die SP hat sich diesbezüglich sehr damit beschäftigt. Viele Fragen konnten an der Parteiversammlung beantwortet werden. Zusammenfassend unterstützt die SP Sursee dieses Projekt als Investition in die Zukunft. Man will weiteren 10 – 30 % der Menschen in Sursee einen eigenständigen Zugang zur Mobilität gewähren.

Stephan Staffelbach, Grüne

Dieses Projekt wurde innerhalb der Partei kritisch hinterfragt. Diverse Stellungnahmen wurden eingebracht. Die aktuelle Abstimmung über dieses Projekt ist zur Umsetzung bereit und dieses Projekt wird unterstützt. Der geplante Bushof mit unterirdischer Velostation bringt mehr Veloabstellplätze und erweiterte Buskapazitäten, entflechtet den Verkehr und bietet allen ÖV-Benutzern ein sicheres und behindertengerechtes sowie effizientes Umsteigen auf Bus oder Bahn. Die Grünen sind der Meinung, dass der Stadtrat und die Planer alles Mögliche unternommen haben, die Anstösser gut einzubinden. Auch wird gedankt für die transparente und ausführlichen Dokumentationen und Informationen an die Bevölkerung. Der Stadtrat ist bezüglich der Kommunikation deutlich besser unterwegs als noch vor ein paar Jahren. Der Bushof mit unterirdischer Velostation ist das Herzstück der laufenden Verkehrsplanung. Die Umgestaltung von Bahnhofplatz und Bushof sind mit den möglichen Ausbauvarianten der SBB für den Bahnhof Sursee kompatibel. Zwischen Olten und Luzern gibt es nebst Sursee nur noch Emmenbrücke und Zofingen mit festen Dienstleistungen der SBB am Bahnhof. Es wird für die SBB ein Zeichen gesetzt, sodass die Dienstleistungen der SBB am Bahnhof erhalten bleiben und eine attraktive Weiterentwicklung am Bahnhof erfolgt.

Daniel Schuler, Pro Velo Sursee

Die Pro Velo Sursee war von Anfang an in der Projektgruppe und wurden auch gut einbezogen. Die Zusammenarbeit wurde sehr geschätzt. Die Stadt Sursee ist auf Probleme der Pro Velo Sursee eingegangen und dies wurde als sehr zielorientiert empfunden. Anliegen vom Blickwinkel Velofahrer konnten eingebracht werden. Eine

Umfrage von Velostationsbetreibern in der Schweiz zu den Plänen der Stadt Sursee sind gemacht worden. Konstruktive Rückmeldungen sind erfolgt und diese wurden an die Stadt Sursee weitergegeben. Mit Offenheit und dem Blickwinkel für die Velofahrer einzunehmen, somit konnten Mängel und Stolpersteine im Projekt verändert werden und zeigen sich in diesen Plänen wieder, über welche jetzt entschieden wird. Vorweg, die Velo Plus Sursee befürwortet dieses Projekt. Eine Velostation am Bahnhof ist hinsichtlich der Pendlerzahlen schon längst überfällig. Bahnhöfe wie Frauenfeld, Bellinzona, Burgdorf oder Solothurn, mit vergleichbaren Pendlerzahlen, haben bereits Velostationen in ähnlicher Grösse, wie sie die Stadt Sursee bauen will. Die Kosten sind vergleichbar. Velostationen sind nicht einfach Parkplätze für die Velos, sondern schaffen Ordnung, schützen vor Wind und Wetter. Videoüberwachungen helfen Diebstähle aufzuklären und mit guter Beleuchtung fühlen wir uns auch sicherer. Die Velostationen fördern auch das Velofahren in der Region Sursee und genau dies braucht es, damit die Menschen mehr mit dem Velo unterwegs sind. Ein anderer Aspekt sind die vielen neuen elektrobetrieben Velos. E-Bike sind sehr schwer und im aktuellen Doppelstockveloständer schwer anzuheben. Sie haben auch breitere Reifen und Lenker. Sie brauchen mehr Platz. Dieser Platz bekommen sie nun in einer geschützten Station. Dazu gibt es Abstellmöglichkeiten für spezielle Veloanhänger für Kinder oder für den Warentransport. Die heutigen Abstellmöglichkeiten sind veraltet und nicht mehr zeitgemäss. Es braucht eine Velostation, welche den neuen Gewohnheiten entspricht. Das vorliegende Projekt erfüllt all das. Die Velo Sursee Plus empfiehlt Eintreten in dieses Projekt.

Mario Cozzio, GLP

Sehr viele positive Argumente wurden zu Gunsten von diesem Projekt heute Abend gehört. Die GLP sind der Meinung, dass die Neugestaltung sinnvoll und wichtig ist. Sursee ist bekanntlich das zweite Zentrum im Kanton Luzern und regional die wichtigste Drehscheibe in Sachen Verkehr. Dieser Funktion soll und muss Rechnung getragen werden. Wir wissen alle, wie es um das Thema Verkehr steht und wir wissen auch alle, dass dieses Thema kein Aufschub mehr erträgt. Es muss attraktiver werden in Sursee, sei es zu Fuss, mit dem Velo oder mit ÖV. Dies ein erster Schritt die Problematik um die ewig überfüllten und verstopften Strassen zu lösen. Nur wer investiert, gewinnt auch. Wer nichts tut kommt nie vom Fleck. Zur Finanzierung stellen wir fest, dass mit nicht mal 50 % der Gesamtkosten, welche von der Stadt Sursee zu tragen sind, absolut nicht in einer Überlast sind. Auch die Folgekosten fallen nicht enorm ins Gewicht. Der Stadtrat wird diesbezüglich den Mehrwertabgabefonds anzapfen und zum anderen werden per Ende Jahr viele finanzkräftige und potentielle Steuerzahlerinnen und Steuerzahler nach Sursee in den neubauten Dreiklang einziehen. Freuen wir uns darauf! Optimieren kann man immer, aber nichts machen bringt uns garantiert auch nicht weiter. Mittelfristig wird uns dies auch mehr kosten. Dieses Projekt ist ein attraktiver Mehrwert für die Bevölkerung, für die Stadt und die ganze Region von Sursee und es bringt uns ganz sicher auf den richtigen Weg. Was braucht man, um den Bahnhof attraktiver zu machen? Genau dieses Projekt. Die Grünliberalen danken dem ganzen Projektteam und dem Stadtrat Sursee. Der neue Bahnhofplatz ist eine immense Chance für uns und für eine zukunftstaugliche Mobilität in unserer Region. Die Grünliberalen unterstützen darum die Botschaft des Stadtrats und werden auch im Mai 2022 für diesen Sonderkredit mit «Ja» abstimmen. Die GLP würde sich sehr freuen, wenn dies auch alle machen.

Carmen Baumli, Badrain 3

Ist ein Platz für Park + Ride in diesem Projekt vorgesehen? Wo sind Carparkplätze, welche früher auf dem Zirkusplatz waren vorgesehen? Wo führen diese Überlegungen hin und gibt es überhaupt einen Platz dafür? Die Parkierung der Busse bleiben gemäss Projekt analog heute bestehen, werden nur länger. Als Fussgängerin sei dies lebensgefährlich. Dieses Anliegen soll hier so deponiert werden, damit künftig die Fussgängerzone gut signalisiert wird, ohne dass man um sein Leben fürchten muss. Die Sprecherin hofft, dass gewisse Überlegungen diesbezüglich gemacht wurden.

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Zu den Carparkplätzen: Allfällige Zubringer- und Abholdienste von privaten Carunternehmen können über die Haltezonen vis-à-vis Leopold abgewickelt werden. P+R: Eine P+R Anlage ist im Süden, auf dem Areal der SBB. Diese wird zum grossen Teil weiterhin bestehen bleiben. Einige Plätze werden für den Ausbau Bushof Richtung Süden benötigt. Die SBB will diese jedoch kompensiert haben. Dies ist in den Folgekosten so ausgewiesen. Grundsätzlich sind genau gleich viele P+R-Parkplätze, welche wir heute haben, auch künftig wieder vor Ort vorhanden sein. Fussgänger: Es wird auf die Folien 13 und 14 verwiesen. Eine bildliche Hilfestellung für die Führung der Fussgänger in Form eines Fussgänger-Leitsystems ist möglich.

Carmen Baumli, Badrain 3

Wo gibt es künftig in Sursee einen Car-Parkplatz? Sicherheit der Fussgänger? Problem Strassenüberquerung der Fussgänger?

Sabine Beck-Pflugshaupt

Beim Sekundarschulhaus Zirkusplatz wird es auch künftig zwei Carparkplätze geben. Die Signalisierung für die Fussgänger ist erkannt und wird sie weiterverfolgen.

Erich Roth, Centralstrasse 31b

Ein tolles Projekt, welchem er zustimmen werde. Die Hartnäckigkeit von Seiten Stadtrat gegenüber der SBB haben sich bezahlt gemacht. Von ursprünglichen 700'000 Franken werden 1'700'000 Franken Kostengutsprache garantiert.

Philipp Zihler, Alpenstrasse 16

Ein Kompliment an den Stadtrat für die sehr gute Kommunikation und Visualisierung von diesem Projekt. An der heutigen ausserordentlichen Gemeindeversammlung fand ein reger Meinungs austausch statt. Ein wichtiger Prozess, wo sich der Bürger austauschen kann. Das Meinungsbild heute Abend ist eindeutig. Der Stadtrat und sein Team machen einen guten Job und die Mehrheit ist überzeugt von diesem Projekt. Wieso wird bei der Versammlung am Schluss nicht angefragt, ob dieses Projekt angenommen wird oder nicht?

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

In der Gemeindeordnung ist es so verankert, dass Kredite über 3'500'000 Franken an die Urne müssen. Mit dem Eintreten auf das Geschäft beschliesst man, dass dieses Geschäft an die Urne geht.

Heiri Flückiger, Wilemattstrasse 11

Welche Leute sind gegen dieses Projekt? Es gibt Menschen, die haben zwei Autos in der Garage und zwei Velos im Keller. Diese Menschen können nicht für diese Velostation sein,

weil sie das Auto nicht am Bahnhof abstellen können und das Velo brauchen sie nicht, weil es im Keller steht.

Bernadette Aregger, Sonnhaldestrasse 16

Zum Sonderkredit, welcher im Mai 2022 an die Abstimmung gelangt: Die tatsächlichen Kosten werden erst in ein paar Jahren zum Thema. Welche Sicherheit gibt es, um auch in ein paar Jahren kostenmässig noch in diesem Rahmen zu bleiben?

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Vielen Dank für die lobenden Worte betreffend Zuschuss der SBB von vorhin, diese haben gutgetan und werden gerne an das Team im Hintergrund weitergegeben. Bei diesem Projekt besteht eine Kostengenauigkeit von 10 % d.h. bei 24'000'000 Franken sind dies +/- 2'000'000 Franken. Die Kostengenauigkeit für dieses Projekt ist so auch in der Botschaft ausgewiesen. Wenn an der Abstimmung dieses Projekt angenommen wird, will man Ende 2022 starten. Man rechnet mit einer Bauzeit in der Grössenordnung von 2 ½ bis 3 Jahren.

Samuel Zbinden, Badstrasse 9

Bei kantonalen oder eidgenössischen Volksabstimmungen wird die Meinung von Kantonsrat oder Bundesversammlung empfohlen. Dies fehlt heute. Wir haben ein Eintreten beschlossen, aber den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern wird von Seiten Stadtrat nichts empfohlen. Kann man nach dem Eintreten den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern nicht noch einen Wahlspruch empfehlen? Zum Beispiel: «die Gemeindeversammlung empfiehlt mit so und so viel Stimmen die Annahme von diesem Projekt». Den die Anwesenden heute übernehmen diesbezüglich die Rolle vom Parlament auf kantonaler oder nationaler Ebene.

Bruno Peter, Stadtschreiber

Persönlich spreche er ihm aus tiefster Seele. Es mache neugierig, was die Anwesenden heute denken. Insofern wird dieses Anliegen zu 100 Prozent verstanden. Stand heute ist, dass nach geltender Gemeindeordnung dies so nicht vorgesehen ist. Aber ein sehr guter Hinweis diesbezüglich. Man kann sich dies künftig überlegen und müsste so auch in die Gemeindeordnung eingefügt werden. Die Gemeindeordnung kann vom Stadtrat nicht einfach so geändert werden, dies braucht die Zustimmung der Gemeindeversammlung. Dies wird wirklich überdacht und ernsthaft überlegt. In Zukunft könnte man einen Wahlspruch aus der Gemeindeversammlung verfassen und so in der Botschaft für die Urnenabstimmung einbringen. Dies sei zu überlegen. Aber im Moment ist dies so nicht vorgesehen. Gemäss Öffentlichkeitsprinzip wird dieses Protokoll neu publiziert und künftig kann nachverfolgt werden, was an der Gemeindeversammlung für einen Meinungsaustausch stattgefunden hat.

Traktandum 2

Umfrage (Art. 21 Abs. 2 der Gemeindeordnung vom 23. September 2007)

Fabrizio Misticoni, Grüne

Wo steht das Unicef-Label zurzeit und wie weit fortgeschritten ist die Umsetzung der gegebenen Massnahmen? Wo zeigen sich konkrete, bereits umgesetzte Massnahmen betreffend Schulwegsicherheit und Benutzung von öffentlichem Raum?

Antwort von Heidi Schilliger Menz, Bildungsvorsteherin

Das Unicef-Label wurde zum Jahresende 2018 eingeführt. Initiiert damals noch von der CVP. Der Stadtrat setzte sich für dieses Prozesslabel ein. In der jeweiligen Gemeinde wird genau geprüft, was bereits an Kinder- und Jugendangeboten vorhanden ist und welche spezifisch für die jeweilige Gemeinde Sinn machen. Es werden keine 7 Kinderspielplätze und keine 3 Kinderkrippen vorgegeben oder erwartet, sondern situativ die einzelne Gemeinde betrachtet. Zurzeit steht eine Re-Zertifizierung nach 4 Jahren seit Erhalt des Labels an. Die Formulierung von 33 Massnahmen, welche in Zusammenarbeit mit Kindern- und Jugendlichen der Stadt Sursee gemacht und von der Unicef abgenommen wurden, sind ein ganz wichtiger Teil von diesem Zertifikat.

Zu den Massnahmen Stand heute:

Verschiedene Massnahmen aus dem Bereich Schule, Freiraum, Schulwegsicherheit und Spielplätze wurden definiert. Mit einem Ampelsystem wird angegeben, wie weit die entsprechende Massnahme in der Umsetzung ist. «Grün» für umgesetzt; «Gelb» man arbeitet noch an der Umsetzung und «Rot» wurde bis heute noch nicht angegangen. Es wird auf die Folie 52 verwiesen.

Die Stadt Sursee ist bei der Umsetzung der vorgegebenen Massnahmen auf gutem Weg, sogar kurz vor dem Ziel angekommen. Ende März 2022 wird dies zusammen mit der Unicef geprüft. Nicht nur die Umsetzung, sondern auch in welcher Qualität wird geprüft. Der Stadtrat hat entschieden, wiederum eine Re-Zertifizierung zu machen. Es geht dem Stadtrat nicht darum, dieses Label zu haben und sich damit als kinderfreundliche Stadt auszuzeichnen. Der Stadtrat ist überzeugt, mit diesem Prozess viel in der Kinder- und Jugendförderung zusammen mit Kindern, zusammen mit Mitarbeitern aus der Jugend- und Kinderförderung zu bewirken. Der Stadtrat hofft, dass innerhalb der Stadtgrenze Fortschritte in der Jugend- und Kinderförderung bemerkt werden. Ein Freiraumkonzept wurde für die Stadt Sursee erarbeitet. Nutzungsregeln für die Benützung der Spiel- und öffentlichen Plätzen werden überarbeitet, dies auch für die Benutzung nach 22 Uhr. Eine Spielplatzlandkarte über das ganze Gebiet wurde erstellt. Darauf ersichtlich sind, wo welche Spielplätze mit welchem Angebot anzutreffen sind. Wo braucht es Verbesserungen? Der Aussenraum beim Schulhaus Kotten wurde gestaltet, zusammen mit Kindern und Jugendlichen aber auch mit Bewohnerinnen und Bewohner vom Kottenquartier. Ebenfalls bei der Aussenraumgestaltung vom neuen Sekundarschulhaus Zirkusplatz wird eine solche Mitwirkung angestrebt.

Schulweg- und Verkehrssicherheit:

Über das ganze Stadtgebiet wurde ein Schulwegnetzplan Kindergarten-Primarschule erstellt. Zusammen mit externen Fachleuten werden die sichersten Schulwege unter den aktuell gegebenen Situationen aufgezeigt. Neue Bauprojekte werden integriert, private wie öffentliche. Die Kommission Schulwegsicherheit überprüft dies jedes Jahr und es finden regelmässig Schulwegbegehungen statt, zusammen mit Schülerinnen und Schülern. Proberäume:

Am Standort Metro befinden sich keine festen Proberäume mehr. Im Untergeschoss sind zwei Räume schallisoliert und werden verschiedenen Gruppen zur Nutzung überlassen. Dies jedoch nicht exklusiv nur für eine Gruppe oder Band. Aktuell nutzen zwei Jugendliche mit ihren Schlagzeugen diese Räume sowie Insieme, welche Musikunterricht anbieten, ebenfalls im Schlagzeugbereich für Menschen mit einer Beeinträchtigung. Diese beiden Räume können zu ganz günstigen Bedingungen gemietet werden sind aber, wie gesagt, nicht exklusiv zu haben. Weitere Räumlichkeiten befinden sich in der Metro oder freiraum, welche für verschiedene Nutzungen zur Verfügung stehen und ebenfalls zu ganz günstigen Konditionen genutzt werden können. Aktuell sind 7 Gruppen von Jugendlichen und jungen Erwachsenen, welche regelmässig diese Räume mieten und nutzen. Auch für Einzelnutzungen z.B. für Geburtstagspartie oder Workshops können sie gemietet werden. Diese Räume sind nicht nur für Kinder und Jugendliche, sondern sind für die ganze Bevölkerung. Zu weiteren Detailfragen zum Unicef-Label ist der Stadtrat gerne bereit Auskunft zu geben.

Traktandum 3

Verschiedenes

Termine

Samstag, 26. März 2022

Sonntag, 15. Mai 2022

Samstag, 28. Mai 2022

Montag, 30. Mai 2022, 19.30 Uhr

Ostermarkt

Urnenabstimmung zum Sonderkredit Neubau

Bahnhofplatz-Bushof inklusive unterirdische
Velostation

Warenmarkt

Einwohnergemeindeversammlung

Verschiedenes

Beny Rindlisbacher, SP

Die Parteien Mitte, GLP, die Grünen, Pro Velo Sursee und SP gründen ein Pro-Komitee für das Projekt Neubau Bahnhofplatz-Bushof inklusive unterirdische Velostation. Alle Interessierten sind willkommen und werden anschliessend an die Versammlung auf einem Gesamtfoto aufgenommen. Flyer werden verteilt. Für dieses Komitee wird die ganze Bevölkerung angesprochen. Ein Dank für das grosse Engagement auch den anderen Parteien gegenüber. Man hoffe sehr, dieses tolle Projekt letztendlich zum Erfolg zu bringen.

C. Abschluss

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Die Vorsitzende fragt nach weiteren Wortmeldungen. Da dies nicht der Fall ist, bedankt sich bei der Versammlung.

Die Vorsitzende schliesst die Versammlung mit dem Hinweis, dass alle zu einem Getränk eingeladen sind und wünscht eine gute Heimkehr.

Schluss der Versammlung: 22.00 Uhr

Der Protokollführer

RA lic. iur. Bruno Peter
Stadtschreiber

- Präsentation
- Botschaft
- Stimmregisterabschluss

Genehmigungsvermerk nach § 114 Stimmrechtsgesetz

Das vorstehende Protokoll der Gemeindeversammlung wird dem Versammlungsbüro mit folgenden Hinweisen vorgelegt:

- a. Das Versammlungsbüro prüft und genehmigt das Protokoll unter Ausstand des Protokollführers.
- b. Die zustimmenden Mitglieder des Versammlungsbüros unterzeichnen den Genehmigungsvermerk.
- c. Mitglieder, die das Protokoll beanstanden, haben es innert 10 Tagen seit Vorlage durch Stimmrechtsbeschwerde anzufechten. Nach unbenutztem Ablauf der Beschwerdefrist gelten ihre Beanstandungen als gegenstandslos.
- d. Auf das Genehmigungsverfahren folgt die öffentliche Auflage nach § 115 Stimmrechtsgesetz.

6210 Sursee, 28. März 2022

Der Protokollführer

RA lic. iur. Bruno Peter
Stadtschreiber

Geprüft und genehmigt:

Das Versammlungsbüro

Sabine Beck-Pflugshaupt
Stadtpräsidentin

Valeria Bucher
Stimmenzählerin

Enzo Cozzolino
Stimmenzähler

Patrick Stöckli
Stimmenzähler

Emilia Wallimann
Stimmenzählerin