

# Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

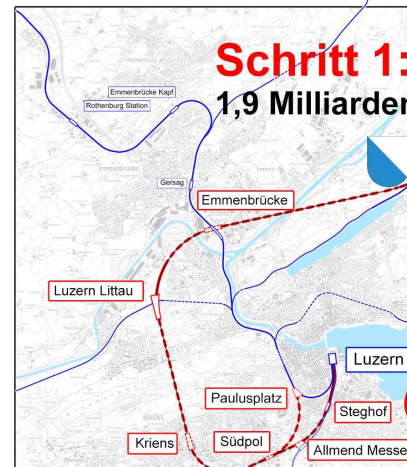
die intelligente Alternative zum Durchgangsbahnhof Luzern



*Fahren Sie mit!*

Verein IG Eisenbahnkreuz Innerschweiz [www.eki-luzern.ch](http://www.eki-luzern.ch)  
 info@eki-luzern.ch IBAN CH82 0077 8224 1674 1200 1

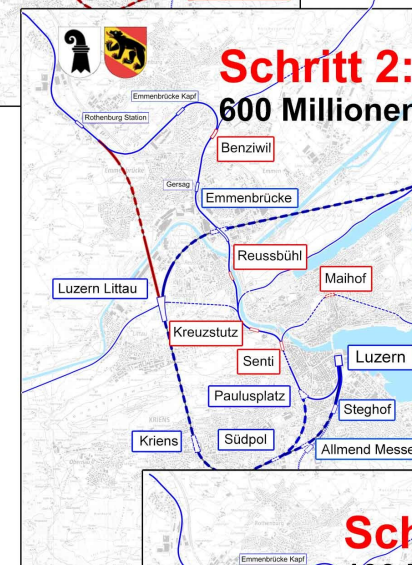
... und kann in Etappen realisiert werden



*Bitte einsteigen in*

- Emmenbrücke
- Luzern Littau
- Kriens
- Südpol
- Allmend Messe
- Steghof
- Paulusplatz

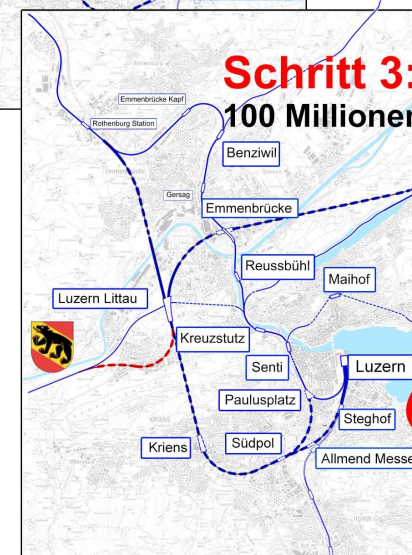
Durchmesserlinie  
Basel-Luzern-Chiasso  
ohne Spitzkehre



Taktfahrplan  
nach Basel und Bern

*Bitte einsteigen in*

- Senti
- Kreuzstutz
- Reussbühl
- Benziwil



vervollständigt das  
Achskreuz Innerschweiz

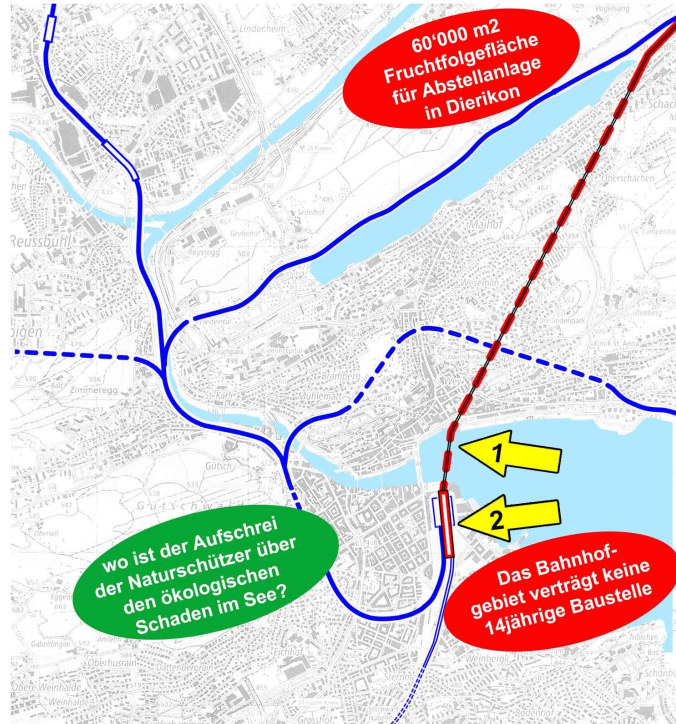
8 Durchmesserlinien





# Durchgangsbahnhof Luzern - über 30 Jahre Planung in die falsche Richtung

## Etappe 1: Der Doppelsackbahnhof



60'000 m<sup>2</sup>  
Fruchtfläche  
für Abstellanlage  
in Dierikon

wo ist der Aufschrei  
der Naturschützer über  
den ökologischen  
Schaden im See?

Das Bahnhof-  
gebiet ver trägt keine  
14jährige Baustelle

### Schwachpunkt 1

#### Die Seeunterquerung im Schlamm

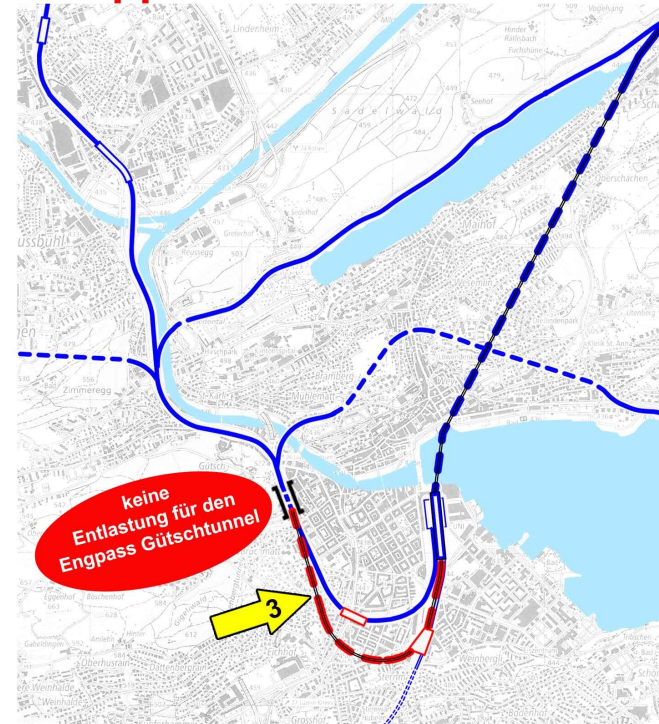
Die risikoreiche Technologie ist noch unerprobt. Die Arbeiten im See sind ökologisch problematisch und bewirken über lange Zeit Verschmutzungen in See und Reuss. Eine jungsteinzeitliche Siedlung im Seegrund muss zerstört

### Schwachpunkt 2

#### Die Riesenkiste im Schlick

Der Aushub gefährdet den Grundwasserspiegel und birgt die Gefahr von Grundbruch.

## Etappe 2: Neustadttunnel - eine Seifenblase



keine  
Entlastung für den  
Engpass Gütschtunnel

### Schwachpunkt 3

#### Tunnel unter dem Neustadtquartier

Das geologisch sehr sensible Neustadtgebiet er trägt keine Eingriffe in den sumpfigen Baugrund. Das Queren des Krienbachs ist geologisch problematisch.

Der Sackbahnhof mit dem Dreilinden- und dem Seetunnel ist wertlos für die Strecke nach Basel und Bern. Für die Strecke Basel-Chiasso resultiert kein Zeitgewinn. Die bestehende Gleisstruktur wird um wenige Züge pro Stunde entlastet, was keine neuen S-Bahnstationen auf dem bestehenden Netz ermöglicht. Die 4 Minuten Reisezeit-Verkürzung nach Zürich gehen auf den Rolltreppen hinunter zu den 5 Stockwerken (15m) tiefer gelegenen Perrons wieder verloren. Der Nutzen für die 2.6 Milliarden Franken ist gering.

Der Neustadttunnel bewirkt weder eine Kapazitätserweiterung noch eine Zeitverkürzung und nützt damit der Strecke Basel/Bern nichts. Es sind keine S-Bahnstationen möglich, da die bestehende Gleisstruktur nur um wenige Züge pro Stunde entlastet wird. Das geologisch problematische Nadelöhr Gütschtunnel als einzige Verbindung zu Basel, Bern oder Küsnacht wird nicht entlastet.

Der Nutzen für 1 Milliarde ist erschütternd klein.

Unsere Prognose:

**Der Neustadttunnel wird nie realisiert.**

**Bei der Politik, den Behörden und der SBB ist Umdenken angesagt**