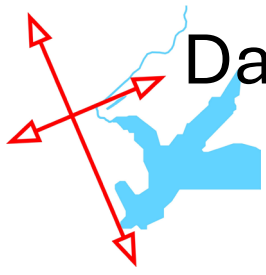


Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

Aktivitäten bisher

- 20.12.23 Besuch bei NR Franz Grüter und BR Albert Rösti
- 07.05.24 Infoveranstaltung für Interessierte
- 27.06.24 Besuch bei Benedikt Weibel
- 02.07.24 Gründung Verein «IG Eisenbahnkreuz Innerschweiz»
- 31.07.2 Briefe an SBB und BAV
- 22.08.24 Brief an SBB, Frau Monika Ribar (VR-Präsidentin SBB) und Herr Vincent Ducrot (CEO SBB)
- 02.09.24 Vortrag KS bei Opus Operandum (Vereinigung von Gastro- und Tourismusbranche)
- 01.10.24 Eingabe Projekt Eisenbahnkreuz beim Agglomerationsprogramm Luzern 5G (Kt TU)
- 24.10.24 Besuch beim Bundesamt für Verkehr BAV, Patrick Frank (Regionalkoordinator Innerschweiz) und Nicola Bürgi (Gesamtkoordinator Knoten Luzern)
- 30.10.24 Pressekonferenz
- 30.10.24 Interview Paul Stopper in Regionaljournal Zentralschweiz
- 31.10.24 Artikel in LZ
- 31.10.24 Artikel in zentralplus
- 07.11.24 «Analyse» des Eisenbahnkreuz Innerschweiz in LZ



Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

Aktivitäten bisher

- 26.11.24 Besuch bei Kt Luzern Frau Sabine Ruoss (Gesamtkoordinatorin Durchgangsbahnhof Luzern) und Daniel Heer (Verkehrsverbund Luzern VVL)
- Ende 24 Online-Umfrage LZ: 2/3 zu 1/3 EKI zu DBL
- März 25 Volksmotion Kriens eingereicht
- 17.03.25 Brief an alle Bundesparlamentarier der Innerschweiz (Positionspapier DBL)
- 20.05.25 Vortrag KS bei TCS Luzern
- 25.05.25 dito (Plädoyer EKI)
- 16.07.25 Vortrag KS und Hans Heer bei Gemeinderat Emmen
- 22.07.25 Vortrag KS bei Rotary Club Seetal
- Juni 25 Einreichen Petition Emmen / Volksmotion Luzern
- 28.10.25 Umfrageergebnis TCS Sekt. Waldstätte.: nur 1/2 der Mitglieder begrüßen den DBL
- Nov. 25 Brief an Ständeräte zH der ständerätlichen KVF (Kommission für Verkehr + Fernmeldewesen)

Was ist



... besser für die Stadt Luzern

... besser für die Gemeinde Emmen

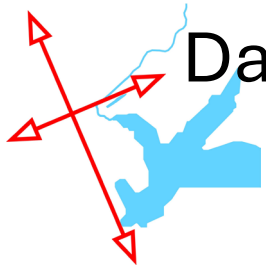
...besser für die Stadt Kriens

... besser für die Agglomeration Luzern

... besser für die Innerschweiz

... besser für das Schienennetz Schweiz

... besser für den internationalen Eisenbahnverkehr

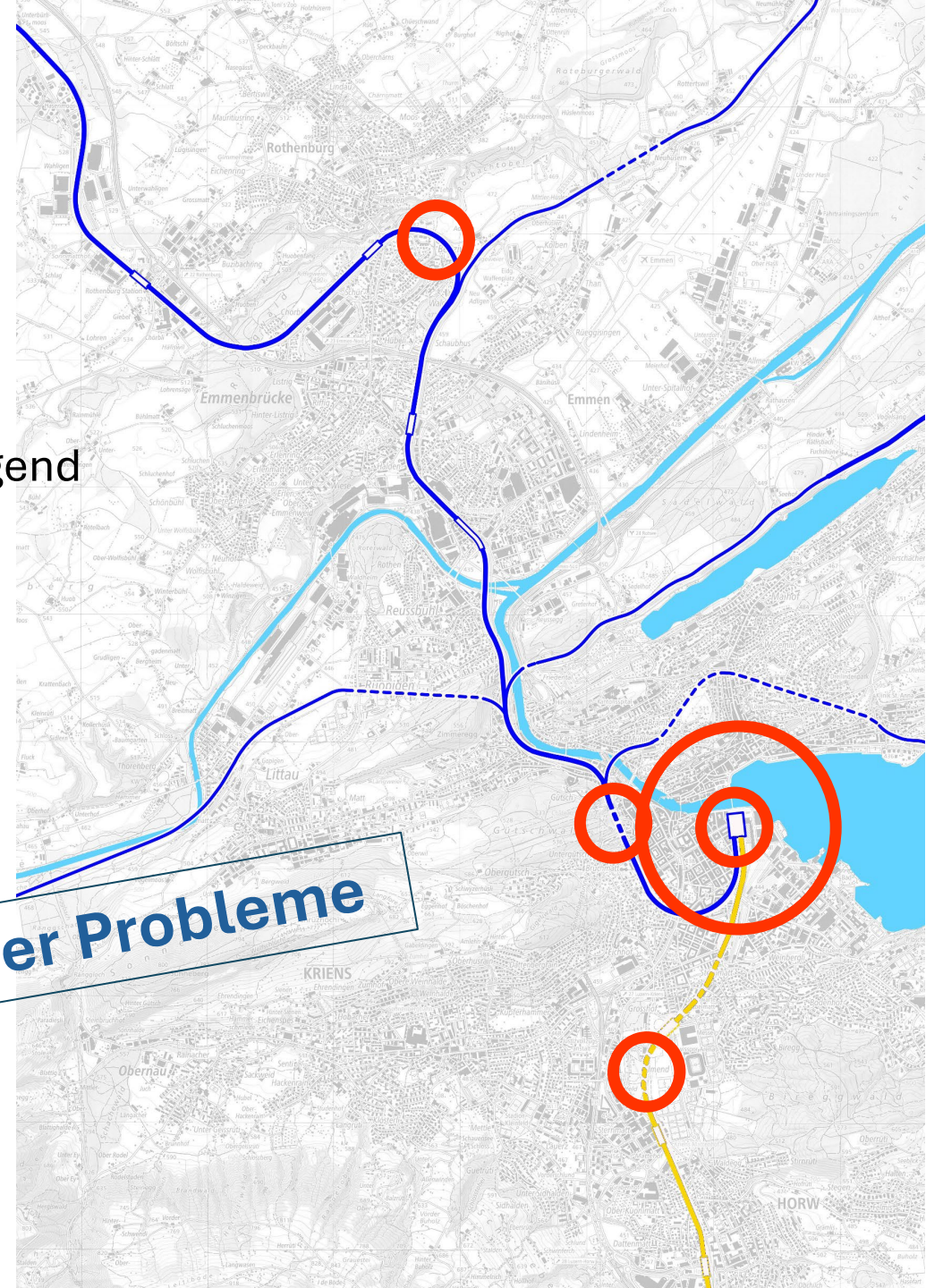


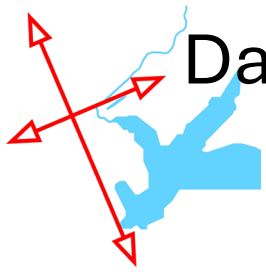
Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

Bestehende Bahninfrastruktur

- Hauptbahnhof Luzern Sackbahnhof, Gleisanlagen ungenügend
- Bahnhofgebiet Verkehrs-überlastet
- Nadelöhr Gütsch
- Zentralbahn Schmalspur
- Schienennetz der Agglomeration ca. 150-jährig, durch Fern- und Regionalverkehr überlastet

Der DBL löst wenig bis nichts dieser Probleme





Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

Ziele BAV für die Angebotsentwicklung im Personenverkehr:

Stärkung des S-Bahn-Verkehrs

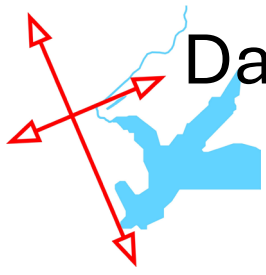
Neue Durchmesser- und Tangentiallinien

Ausbau der Vorortsbahnhöfe

Anbindung von kleineren und mittelgrossen Städten an die grossen Agglomerationen

Ausbau von Bahnhöfen zu Verkehrsdrehscheiben mit Umsteigemöglichkeiten zu anderen Verkehrsmitteln

Der DBL erfüllt wenig bis nichts dieser Ziele



Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

Ziele EKI

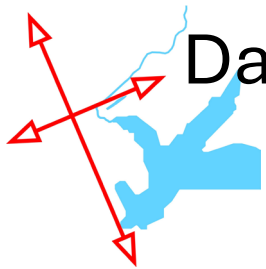
Alle Zufahrten zur Agglomeration Luzern werden **kapazitiver, schneller und takttauglich**

Bestehende und neue **Agglomerations-Haltepunkte** im erweiterten Netz

Fern- und Lokalverkehr (S-Bahn) werden weitmöglichst **getrennt**

Alle Äste werden zu **Durchmesserlinien**

Das System wird langfristig **aufwärtskompatibel**



Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

Schritt 1: Ast Zürich

Schleife mit grossen Radien
Linienführung in unbedenklicher Geologie
Konventionelle Bauweisen und Tagbau

3 neue Stationen

Luzern Littau
Emmenbrücke
Kriens

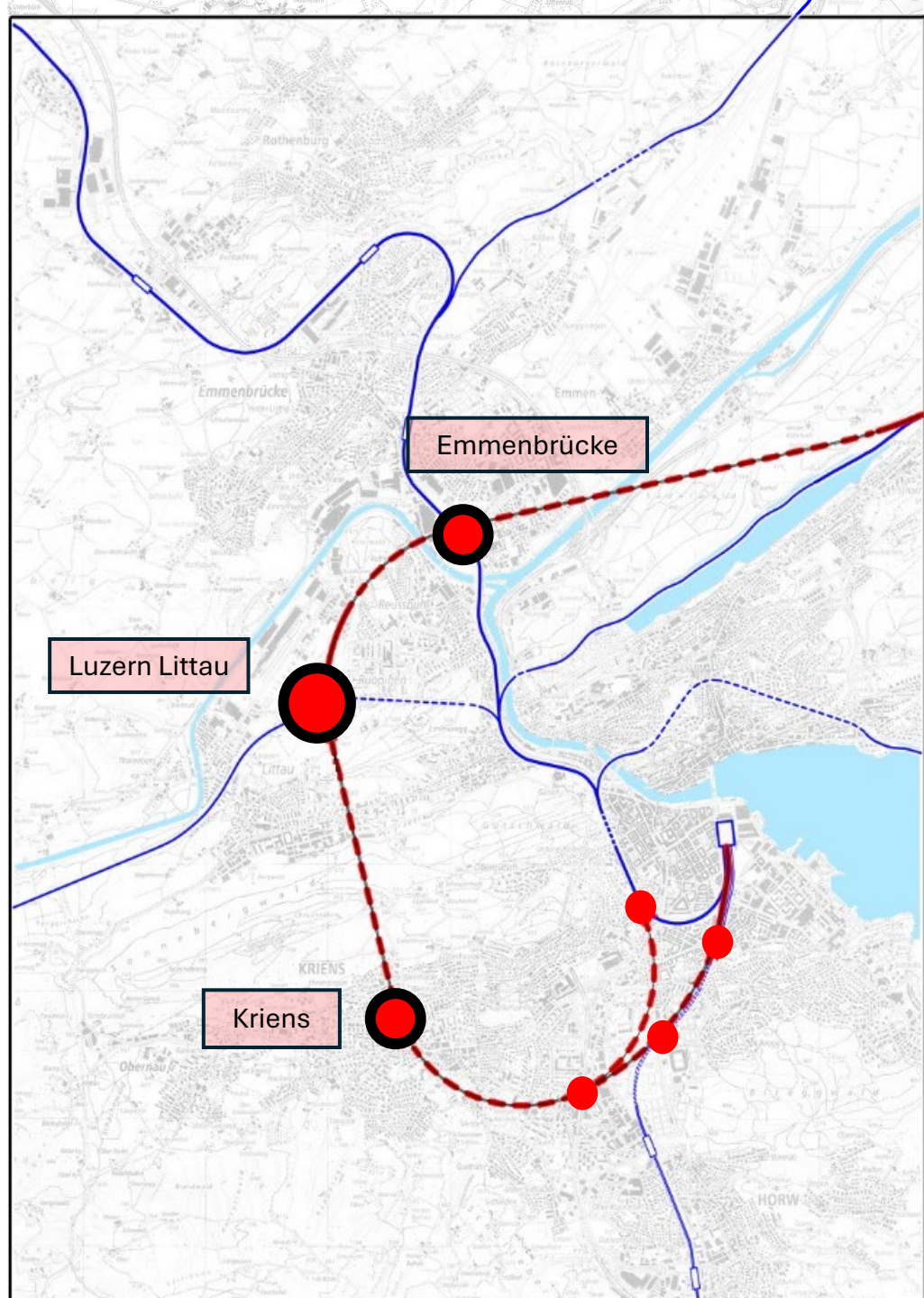
DBL Ø

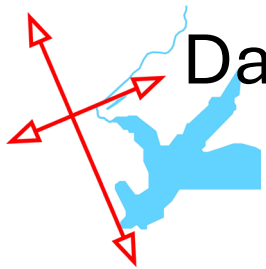
4 mögliche S-Bahn-Stationen

Südpol
Messe
Steghof
Paulusplatz

DBL in See
und Schlick

DBL Ø





Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

Schritt 2: Ast Basel/Bern

Fahrzeitgewinn 8 - 10 Minuten

Eingliedern ins Stundentakt-System wird möglich

DBL Ø

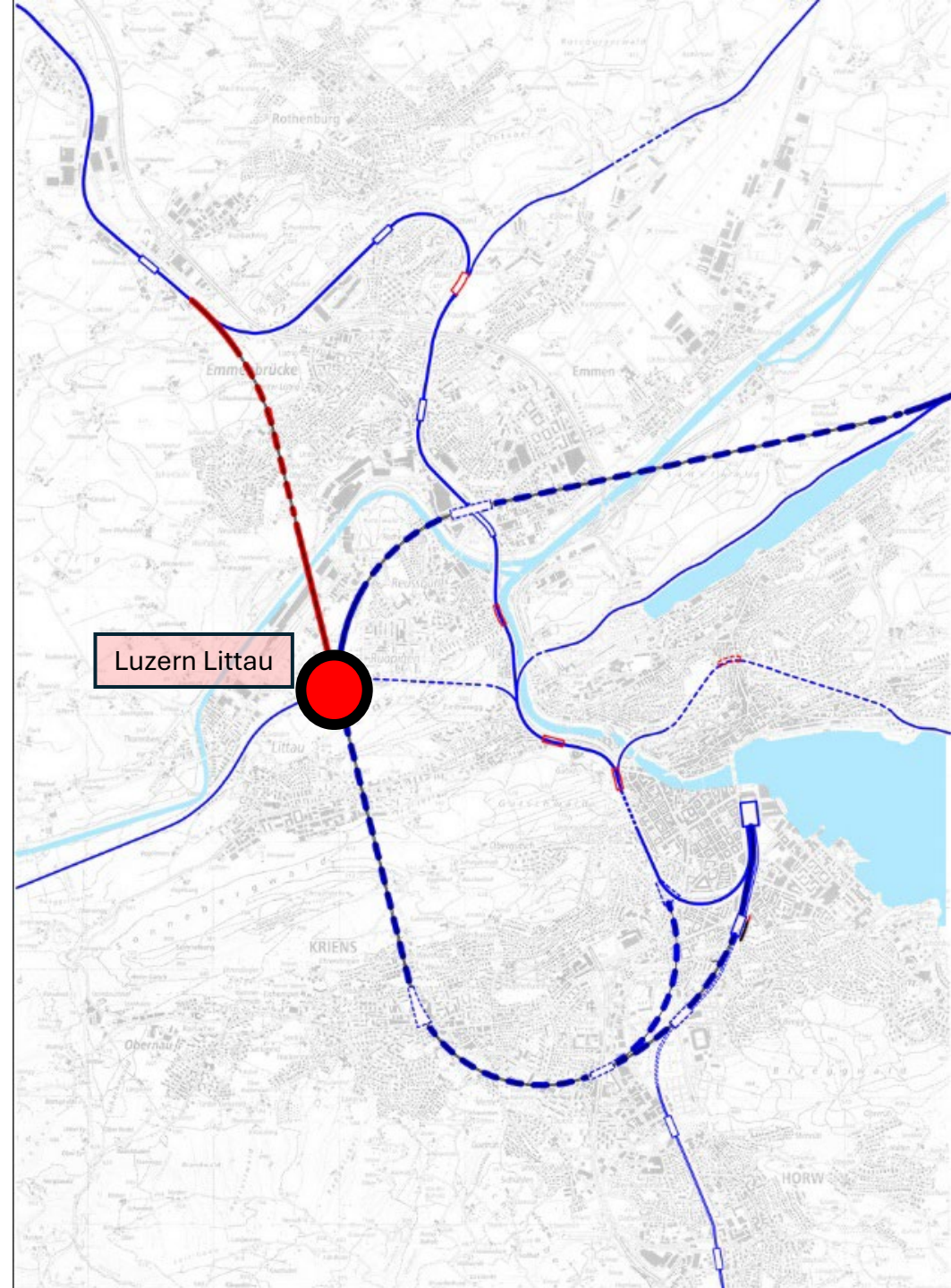
Umsteigebahnhof Luzern Littau

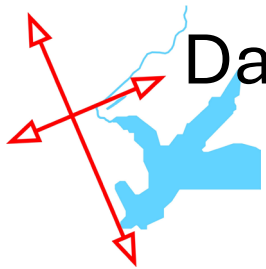
4-gleisig, 450 m lang

geeignet für internationale Züge

Bus-HUB, Taxi, P+R

entlastet Hauptbahnhof Luzern



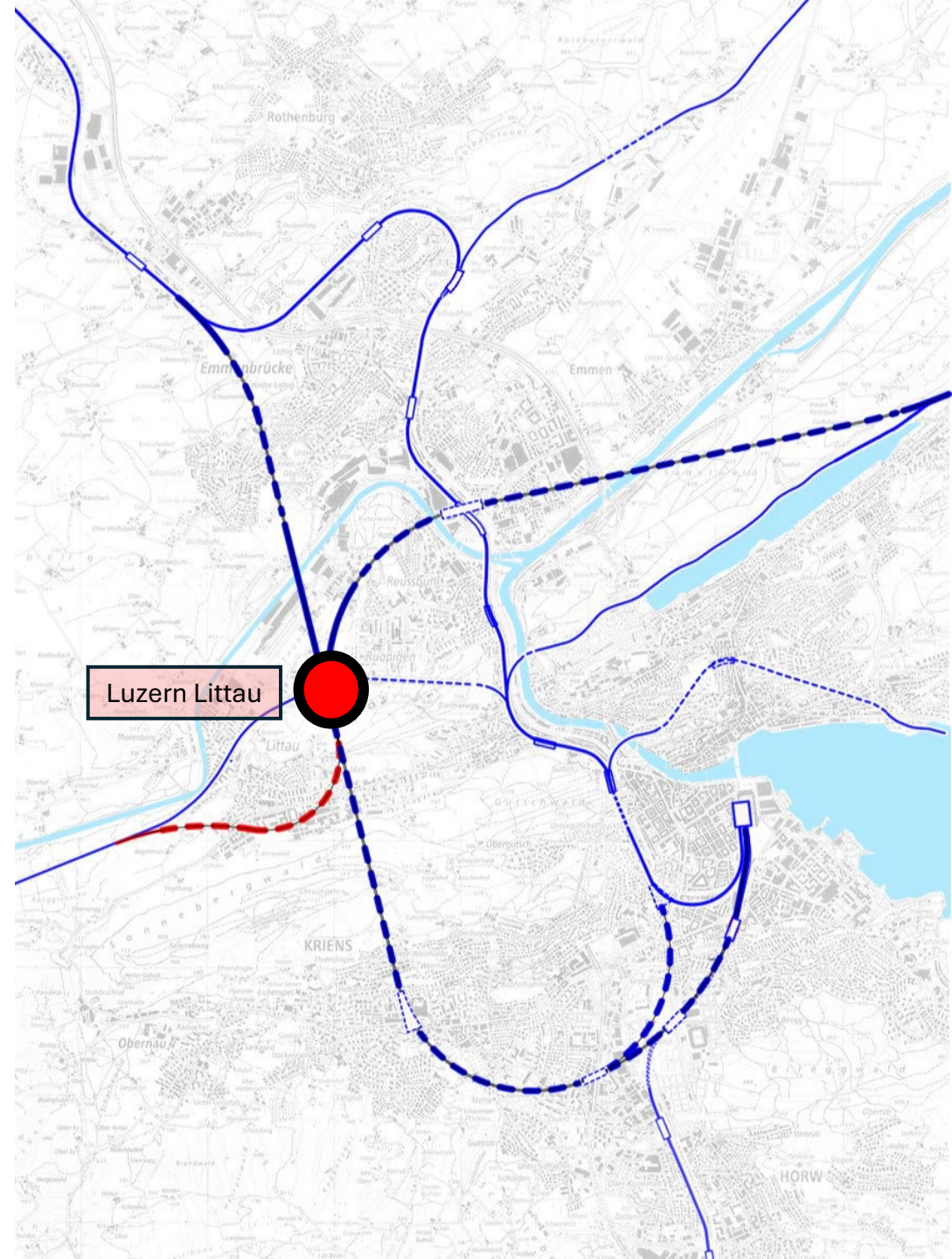


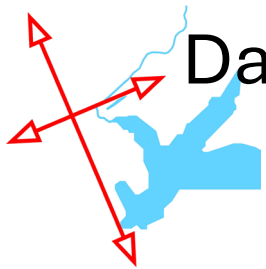
Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

Schritt 3: Ast Entlebuch

Ein polyvalentes System entsteht!
Im Knoten Luzern Littau treffen sich
8 neue Durchmesserlinien von Ast zu Ast

DBL 4





Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

EKI Vollausbau

Trennung von Fernverkehr und Lokalverkehr

Entlastung Engpass Gütsch

2 neue Äste entlasten den Engpass

um **40** Durchfahrten pro Stunde

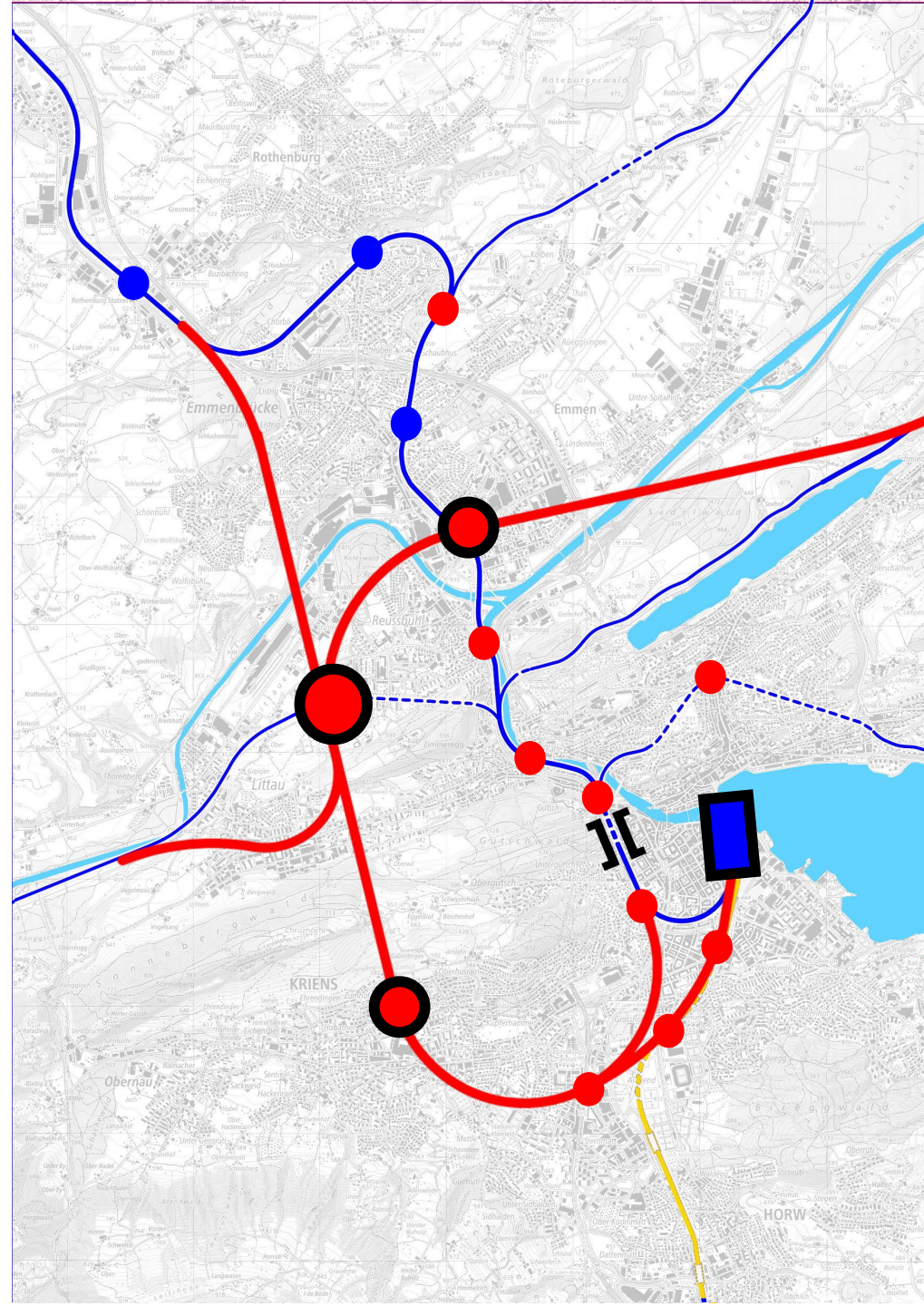
Dazu 18 mögliche Durchfahrten Ost-West

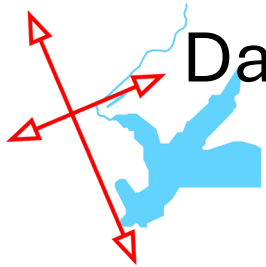
dies ermöglicht neue S-Bahn-Stationen

auf der Bestandsstrecke zwischen
Luzern und Rothenburg

DBL 28

DBL Ø



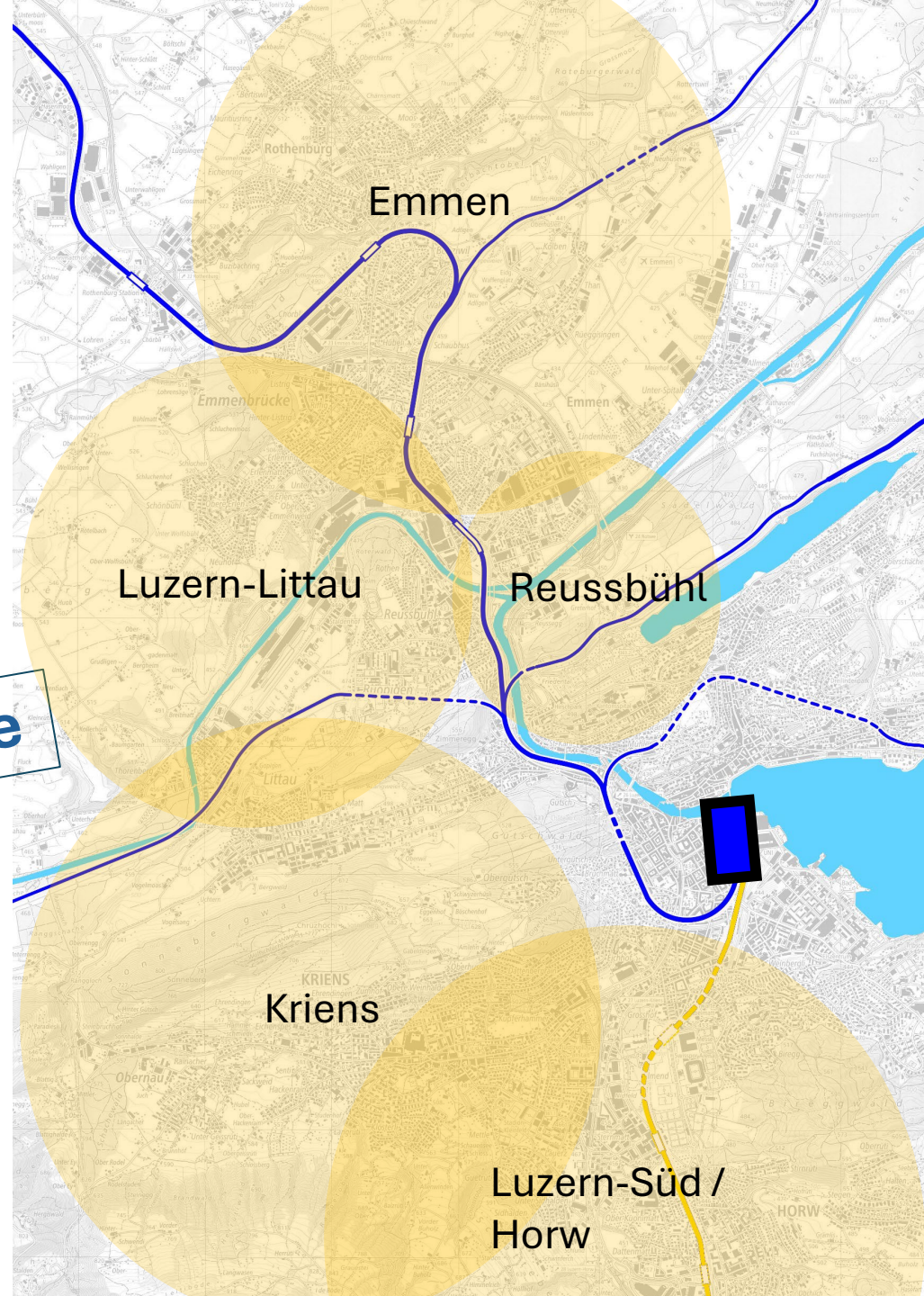


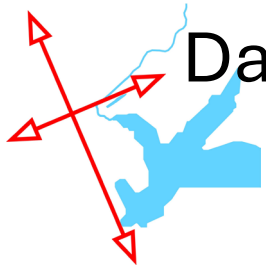
Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

Entwicklung der Agglomeration

- Hauptbahnhof Luzern ist am Rande, nicht im Zentrum!

Der DBL foutiert sich um diese Tatsache



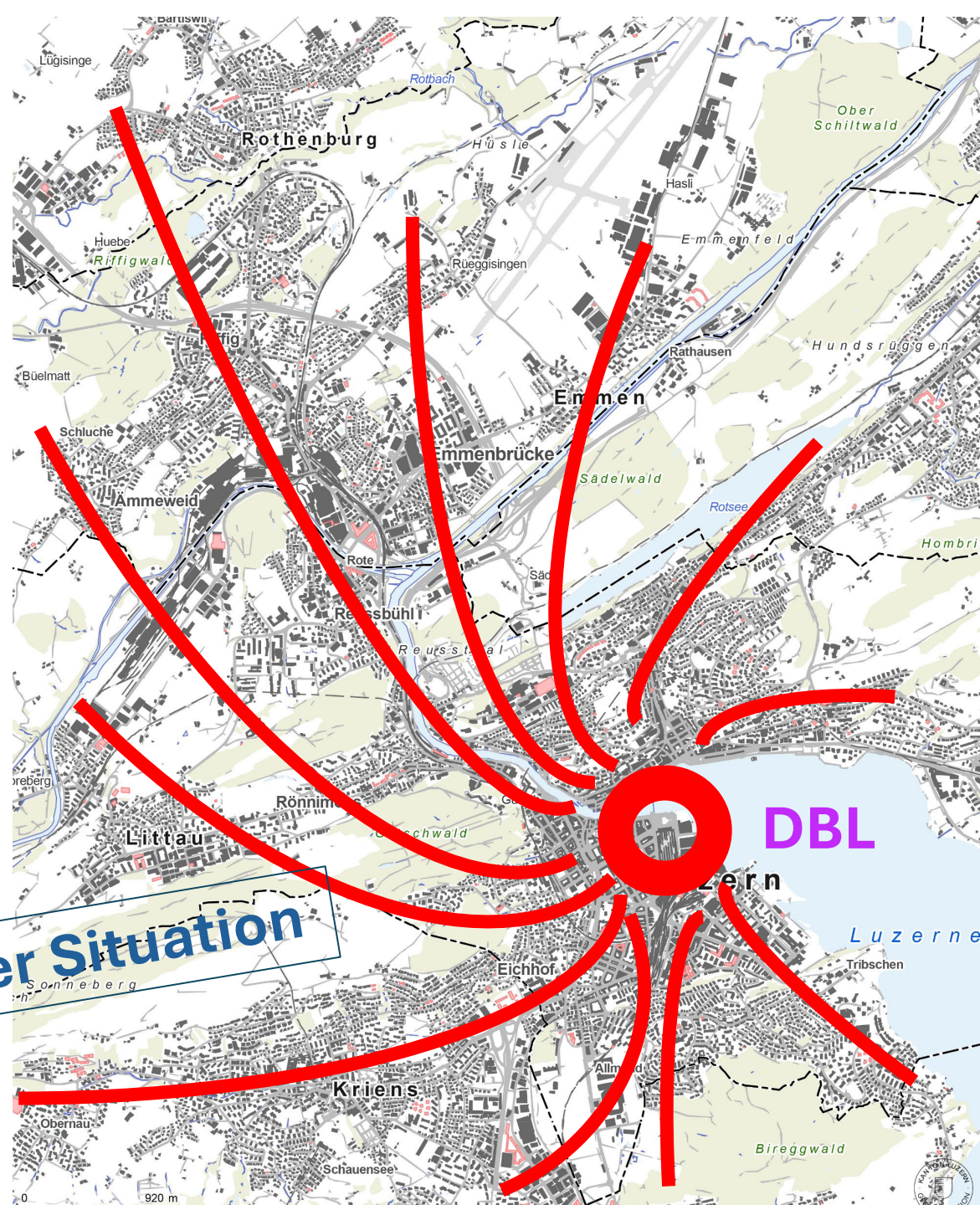


Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

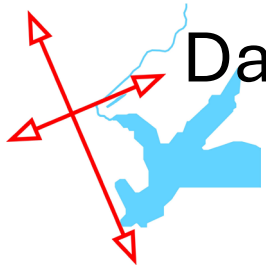
Bahnhof Luzern mit DBL

Einbindung der Agglomeration

Lange Anfahrtswege
per Bahn, Stadtbus, Überlandbus
Auto, Velo



DBL ändert wenig bis nichts an dieser Situation



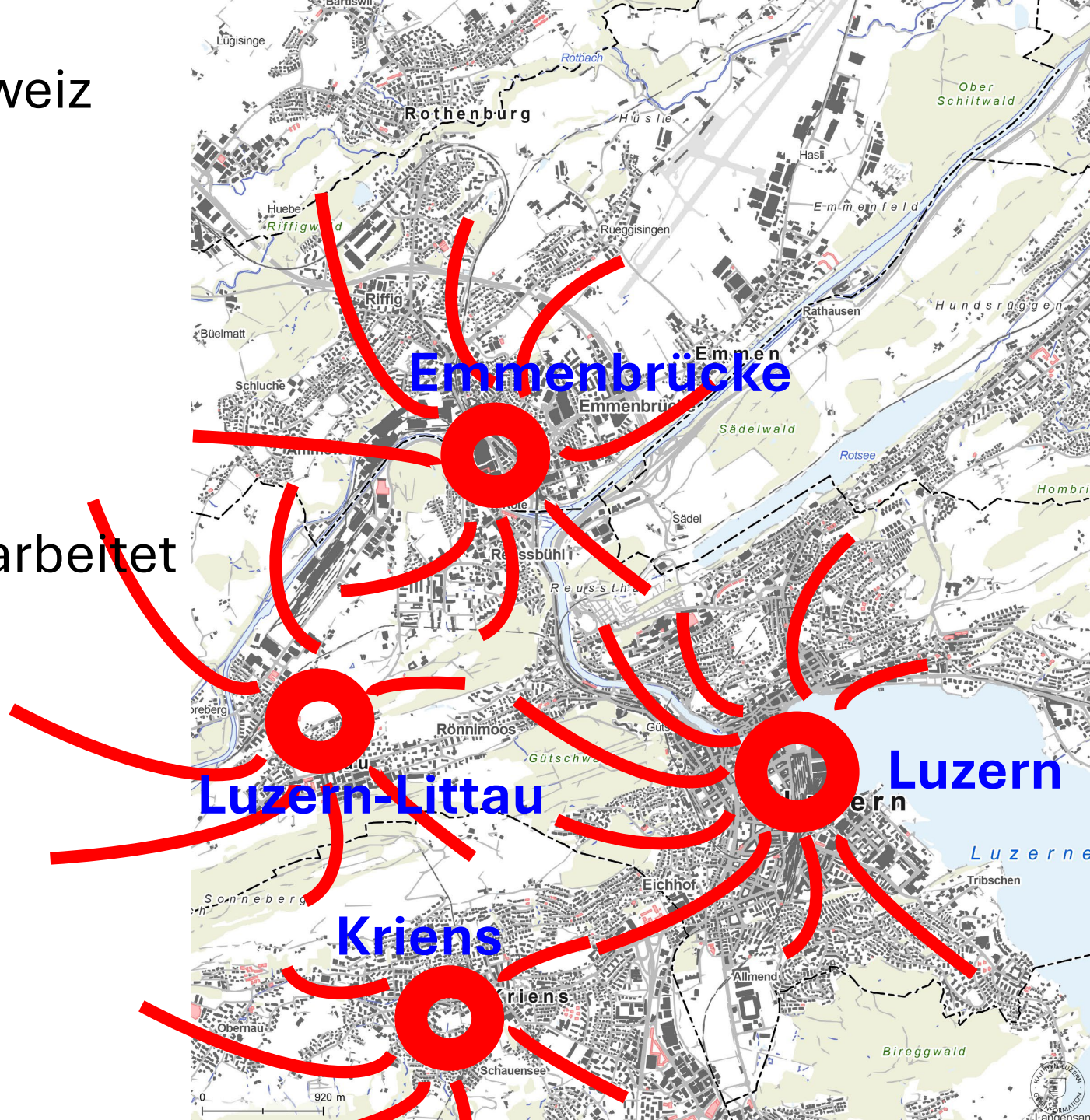
Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

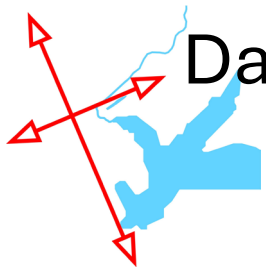
Eisenbahnkreuz Innerschweiz

Einbindung der Agglomeration

Kurze Anfahrtswege

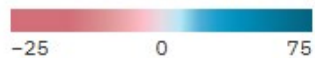
Einsteigen, wo man wohnt oder arbeitet





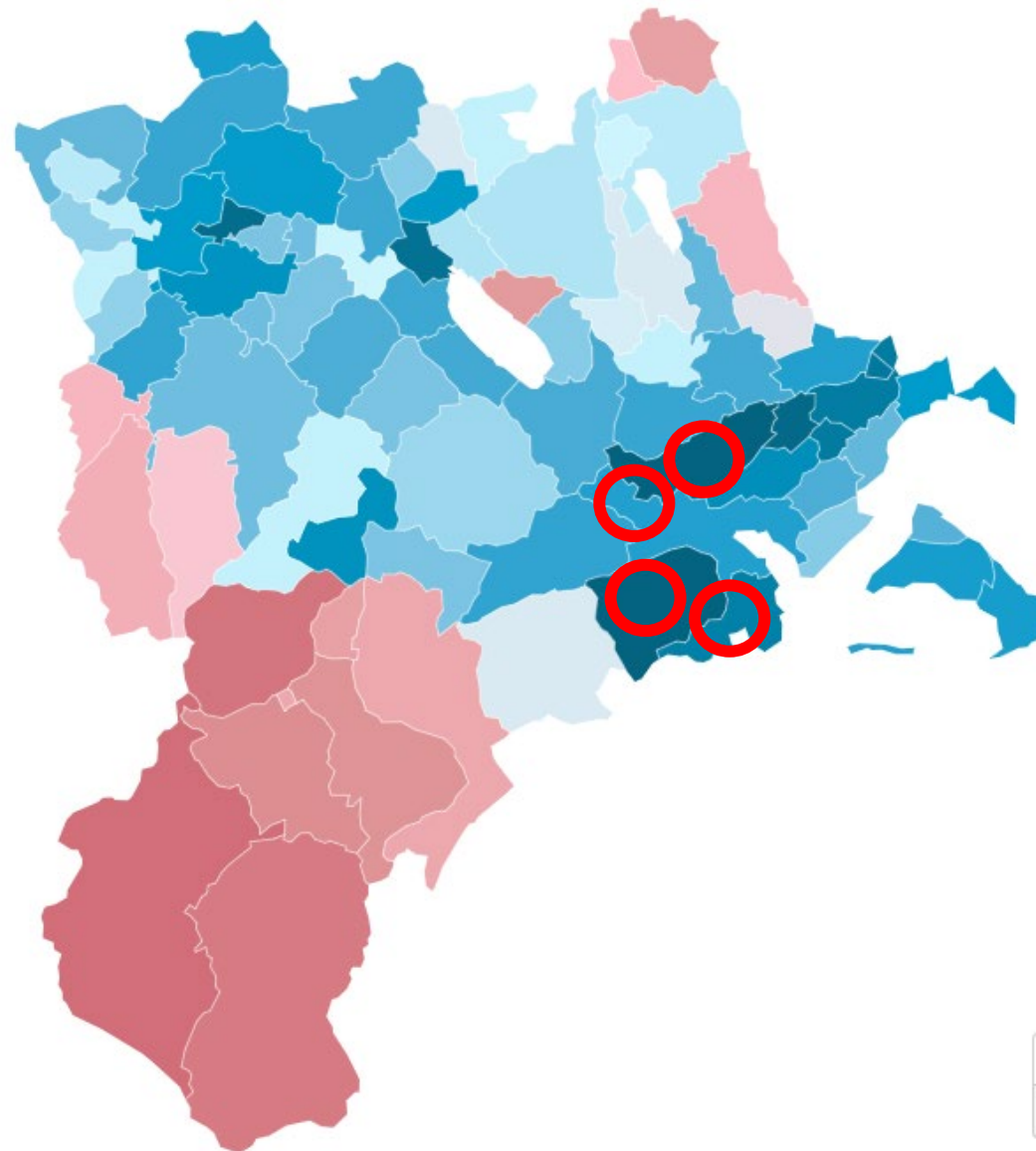
Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

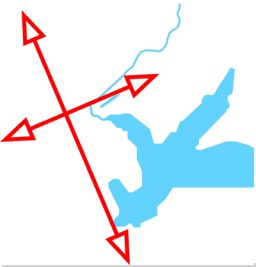
Gemeinden des Kantons Luzern, mittleres Wachstumsszenario 2025 bis 2055



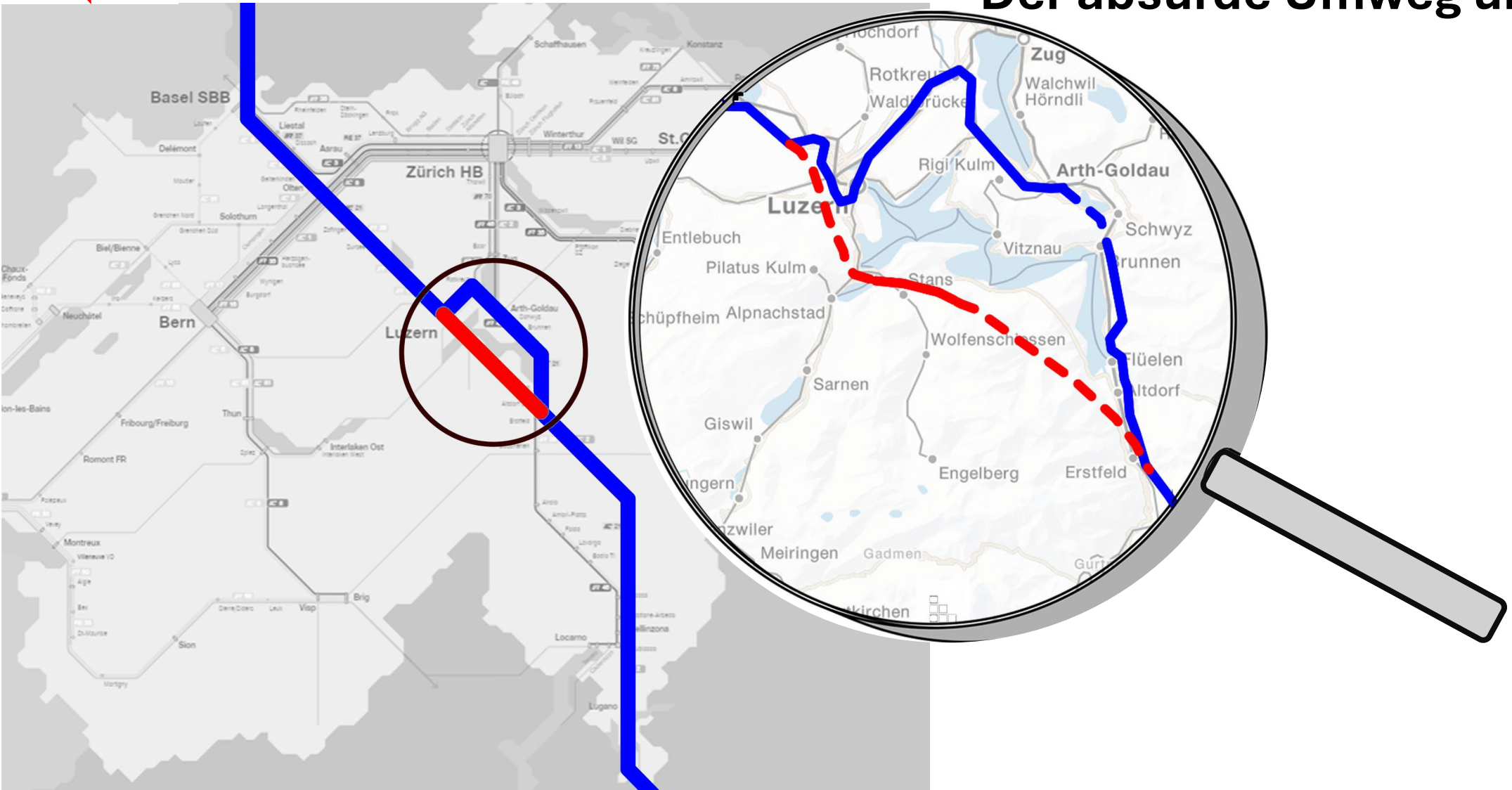
«So könnte sich die Bevölkerung im Kanton Luzern in Zukunft entwickeln»

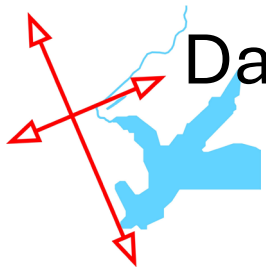
Artikel in der Luzerner Zeitung vom 20. Nov. 25





Der Durchgangsbahnhof DBL Der absurde Umweg um die Rigi





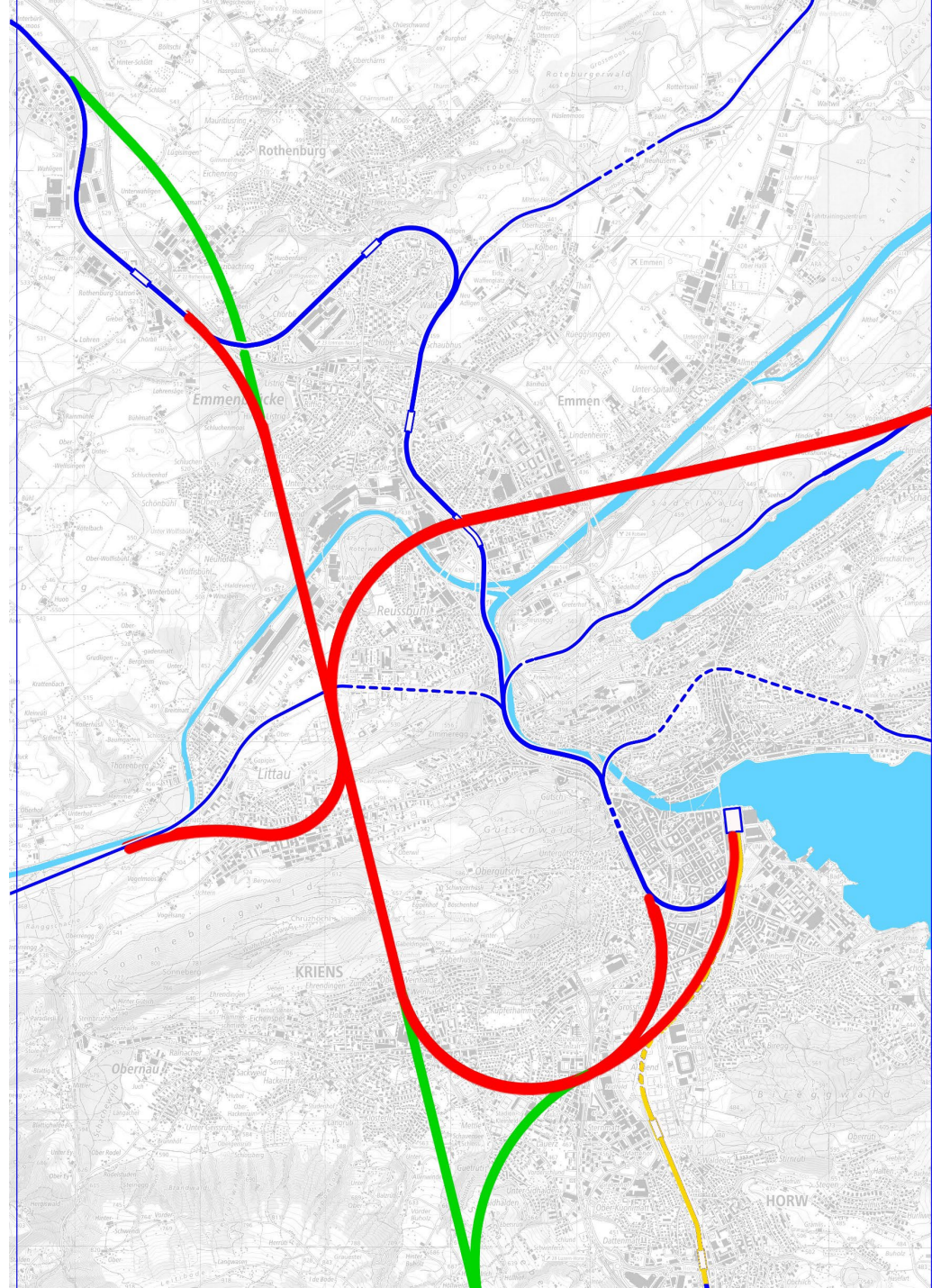
Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

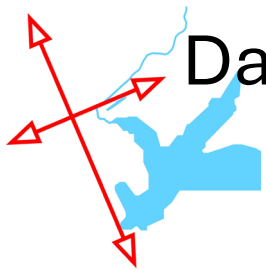
Zukünftige Linksufrige

N-S-Transversale über Luzern

Eisenbahnkreuz bildet Grundstein für eine
Linksufrige N-S-Verbindung
Stans erhält Anschluss an SBB-Netz

DBL verunmöglicht
die Linksufrige





Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

Gutachten Prof. Dr. Ulrich Weidmann / Dr. Michael Nold

(siehe UVEK Verkehr 2045)

Hauptpunkte des Auftrags:

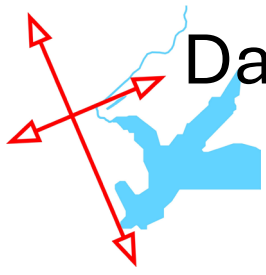
... Definition von Bewertungskriterien, zB.

- *Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden*
- *Kosten-Nutzen-Verhältnis*
- *Kostenwirksamkeit*

Nicht erfüllt!

Weidmann zum Auftrag:

- **Alternativen** nicht berücksichtigt
- **Keine Zweckmässigkeitsbewertung** angestrebt
- **Wirkungsbeurteilung** unter Mitwirkung **der Ämter**
- Analysen und Priorisierung stützen sich auf **Auskünfte der Ämter**
- Priorisierungsverfahren **ersetzt Projektbewertung nicht**



Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

Gutachten Prof. Dr. Ulrich Weidmann / Dr. Michael Nold

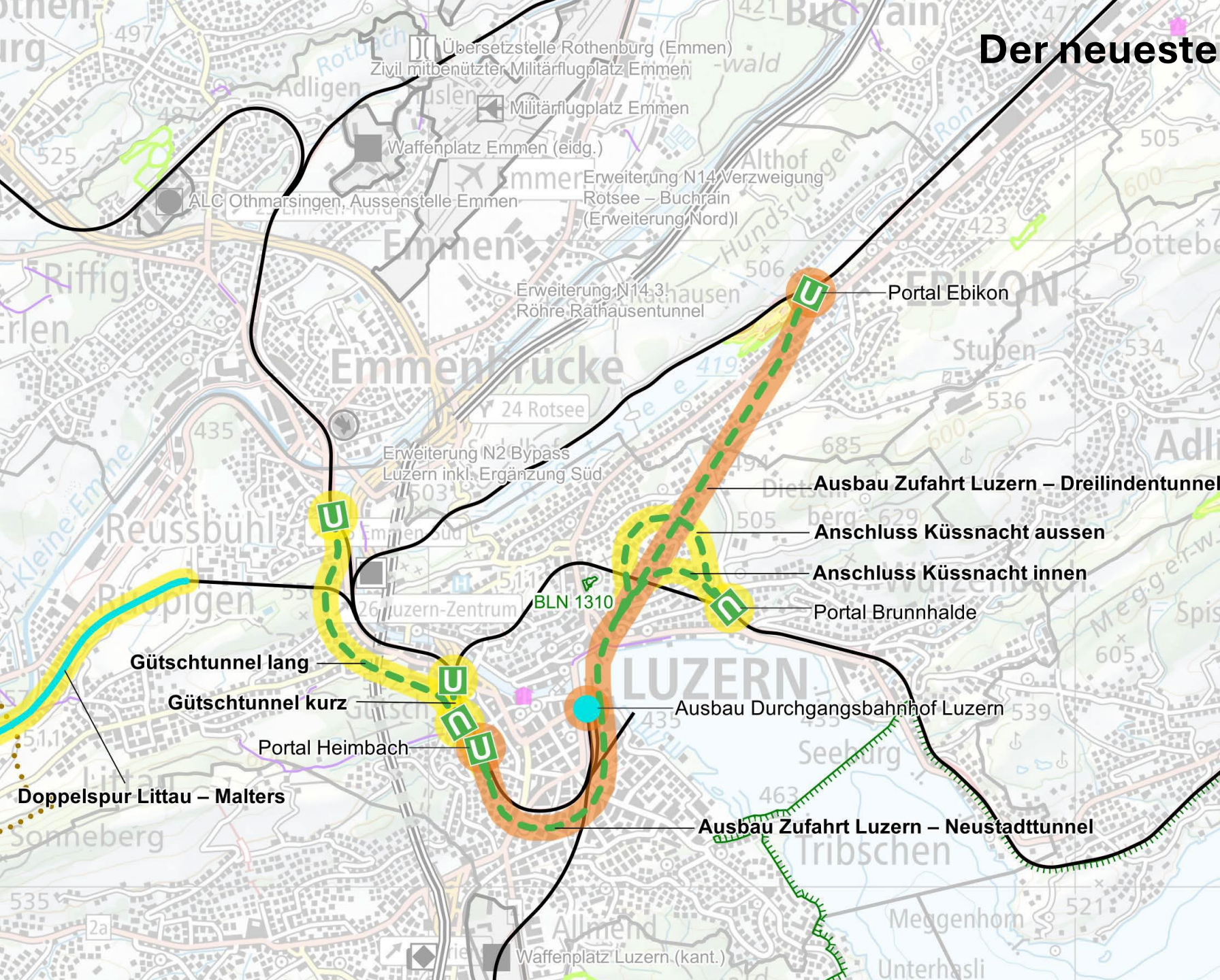
Weidmanns Neuigkeiten zum DBL:

- setzt den DBL in die Priorität 1 (2025 -2045 hoch)
- geht nicht aus vom bisherigen, sondern von einem **nochmals erweiterten Projekt:**
Dreilindentunnel, Seeunterquerung, Tiefbahnhof, Neustadttunnel + **Gütschtunnel 2**
- basiert dabei offensichtlich auf dem Sachplan Verkehr vom **19.09.02025**
Gutachten Weidmann datiert vom **15.09.25 !**
- gibt Kosten des **DBL** neu mit **4.9 Mia** statt mit 3.3 Mia an

Der neueste Durchgangsbahnhof DBL

Sachplan Verkehr

Teil Infrastruktur Schiene (SIS)



Ausbau Zufahrt Luzern – Dreilindentunnel

Anschluss Küssnacht aussen

Anschluss Küssnacht innen

Portal Brunnhalde

Gütschtunnel lang

Gütschtunnel kurz

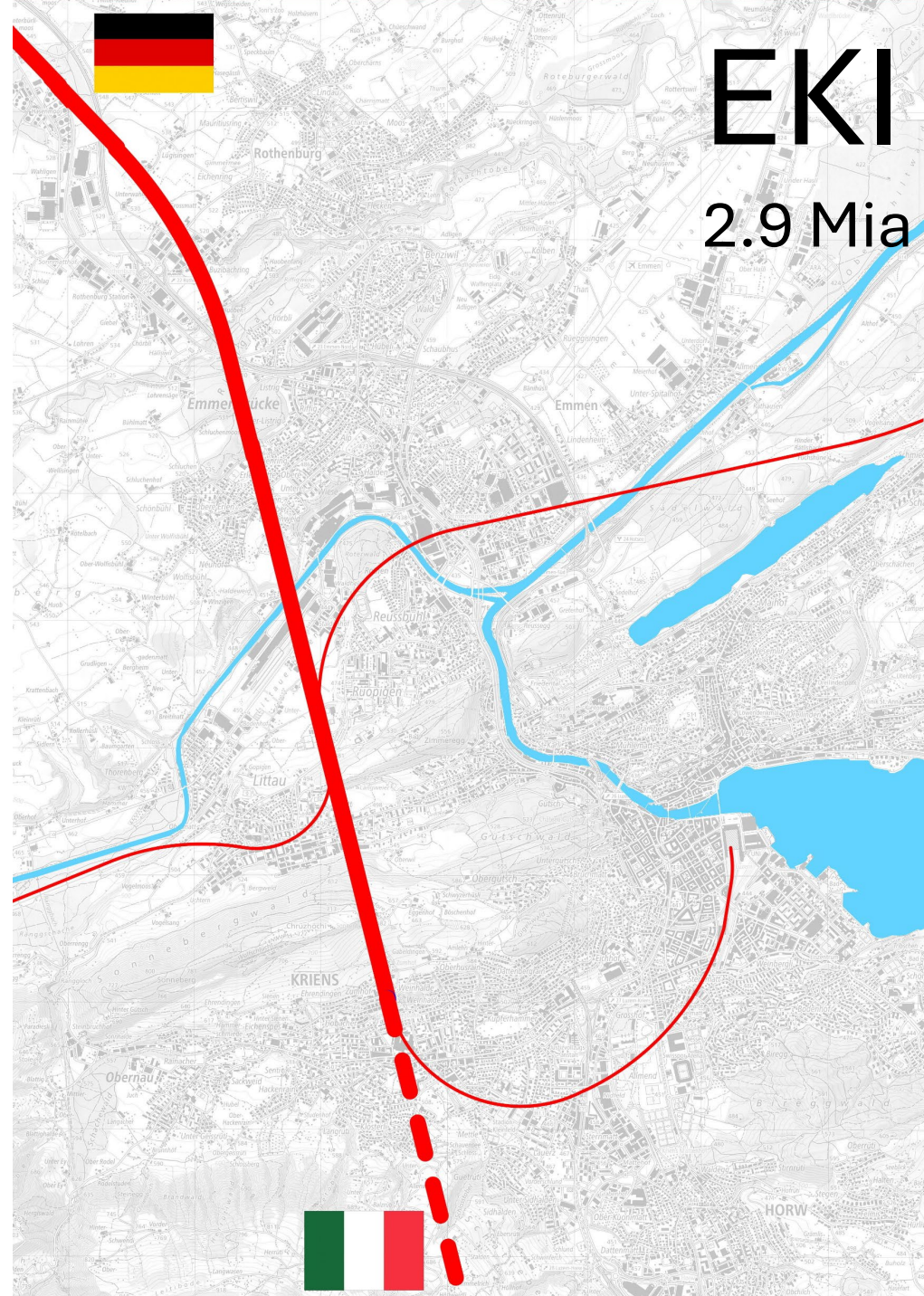
Portal Heimbach

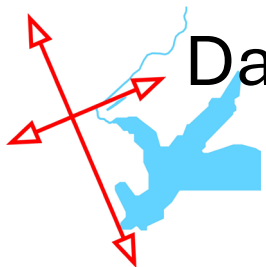
Doppelspur Littau – Malters

Ausbau Durchgangsbahnhof Luzern

Ausbau Zufahrt Luzern – Neustadttunnel

Waffenplatz Luzern (kant.)



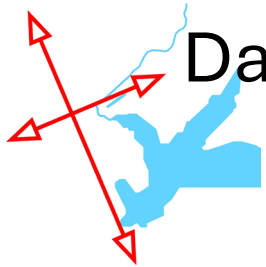


Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

Die wundersame Kostenvermehrung des DBL

1992	Tiefbahnhof + Dreilindentunnel	Kanton LU	0.8 Mia
2009	Tiefbahnhof + Dreilindentunnel	Kanton LU	«deutlich über 1 Mia»
2013	Tiefbahnhof + Dreilindentunnel	Kanton LU	1.3 – 1.6 Mia
2013	Tiefbahnhof + Dreilindentunnel	Kanton LU	1.8 Mia
2013	Durchgangsbahnhof + Dreilinden- + Neustadttunnel	Kanton LU	2.4 Mia
2015	Durchgangsbahnhof + Dreilinden- + Neustadttunnel	Kanton LU	2.5 Mia
2017	Durchgangsbahnhof + Dreilinden- + Neustadttunnel	SBB	3.3 Mia
2025	Durchgangsbahnhof + Dreilinden- + Neustadttunnel	Weidmann	4.9 Mia
2026	Durchgangsbahnhof + Dreilinden- + Neustadttunnel	SBB	>5 Mia

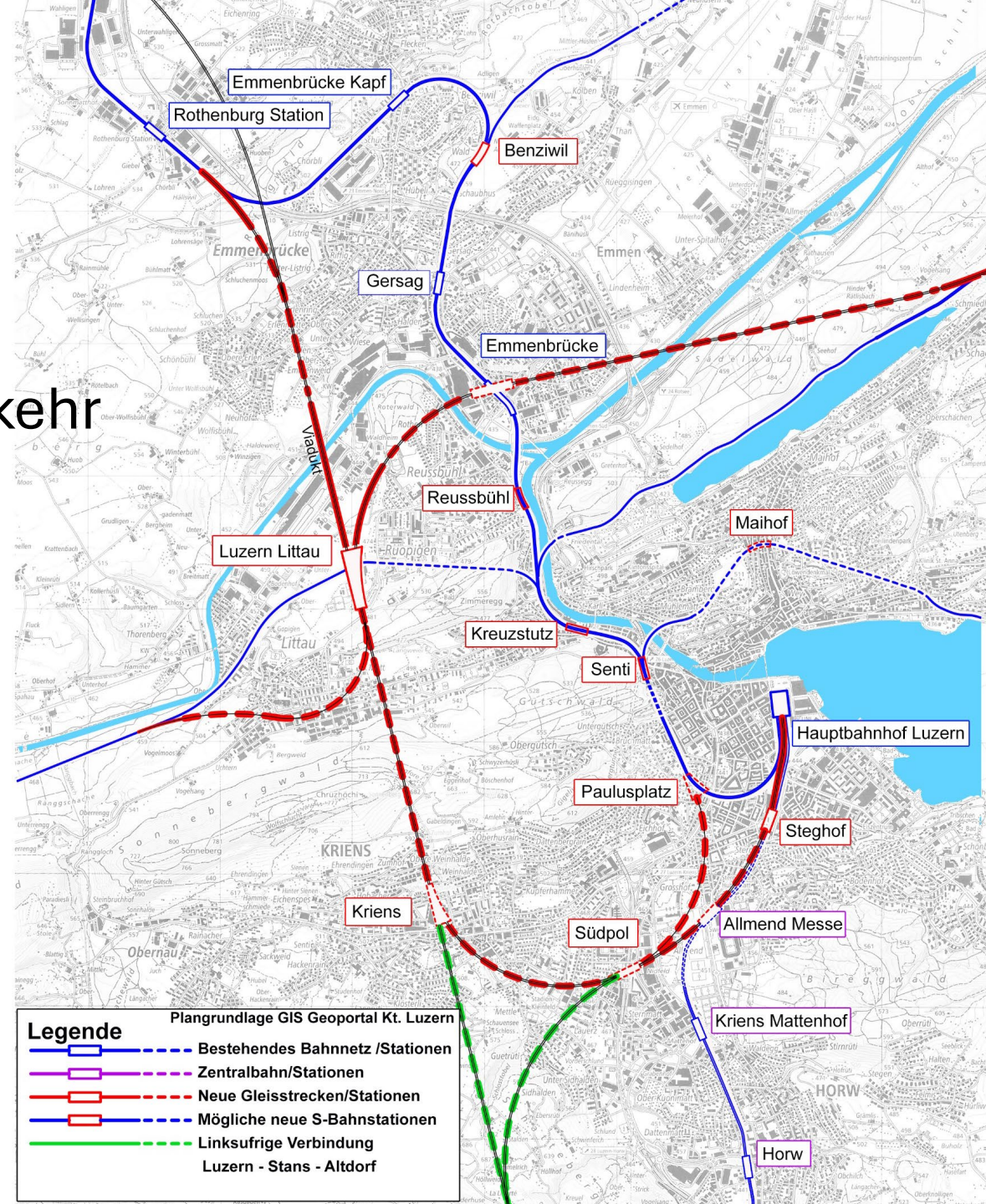
Der Vollausbau EKI kostet 2.9 Mia

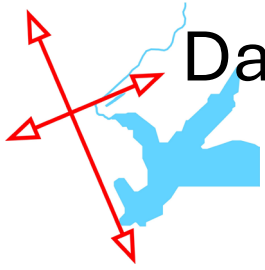


Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

Der Gewinn

- Entflechtung Regional- und Fernverkehr
- schnellere und mehr Verbindungen
- Einbindung Emmen, Littau, Kriens
- mehr S-Bahn-Stationen
- Entlastung Hauptbahnhof Luzern
- keine baulichen Abenteuer
- keine Riesenbaustelle am See
- Voraussetzung für Linksufrige
- kürzere Bauzeit
- kostet keine 5 Milliarden





Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

LIVE ABSTIMMUNG 613 MAL ABGESTIMMT

Eisenbahnkreuz statt Durchgangsbahnhof: Was halten Sie davon?

66% der Nutzer sind derselben Meinung

