



Verein IG Eisenbahnkreuz Innerschweiz
Hochbühlstrasse 9 6003 Luzern info@eki-luzern.ch www.eki-luzern.ch IBAN CH82 0077 8224 1674 1200 1

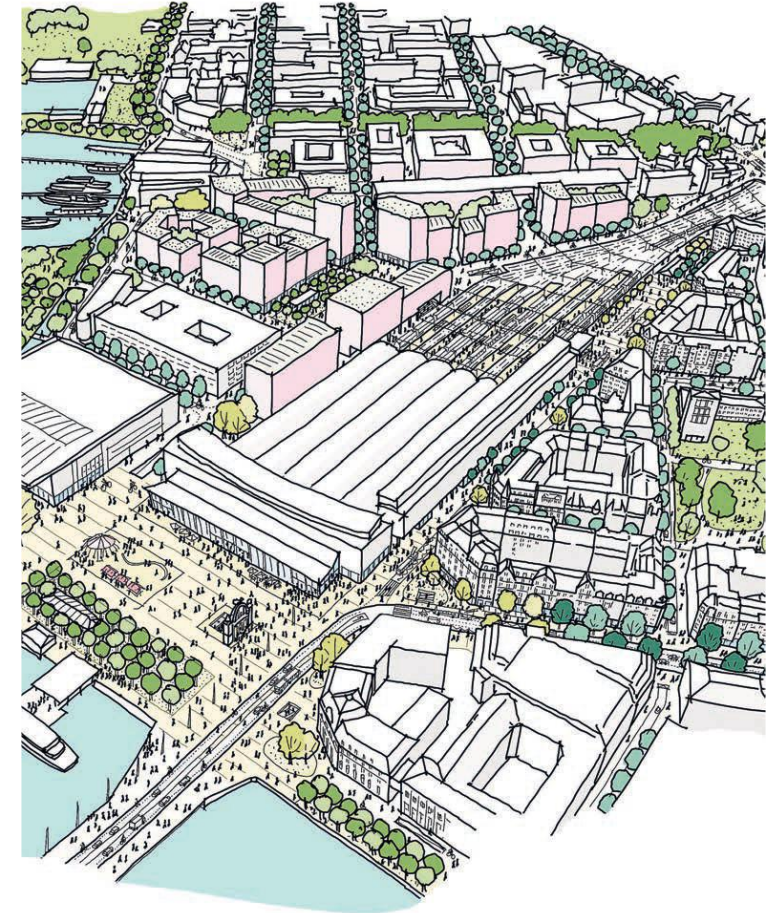
K R I T I S C H E A N A L Y S E

Durchgangsbahnhof Luzern (DBL)

Was die Bevölkerung wissen sollte – und was verschwiegen wird

Juni 2026

aus Testplanung und Masterplan Stadt Luzern
BAV und Bericht Weidmann



00 Projekt Durchgangsbahnhof Luzern DBL / These



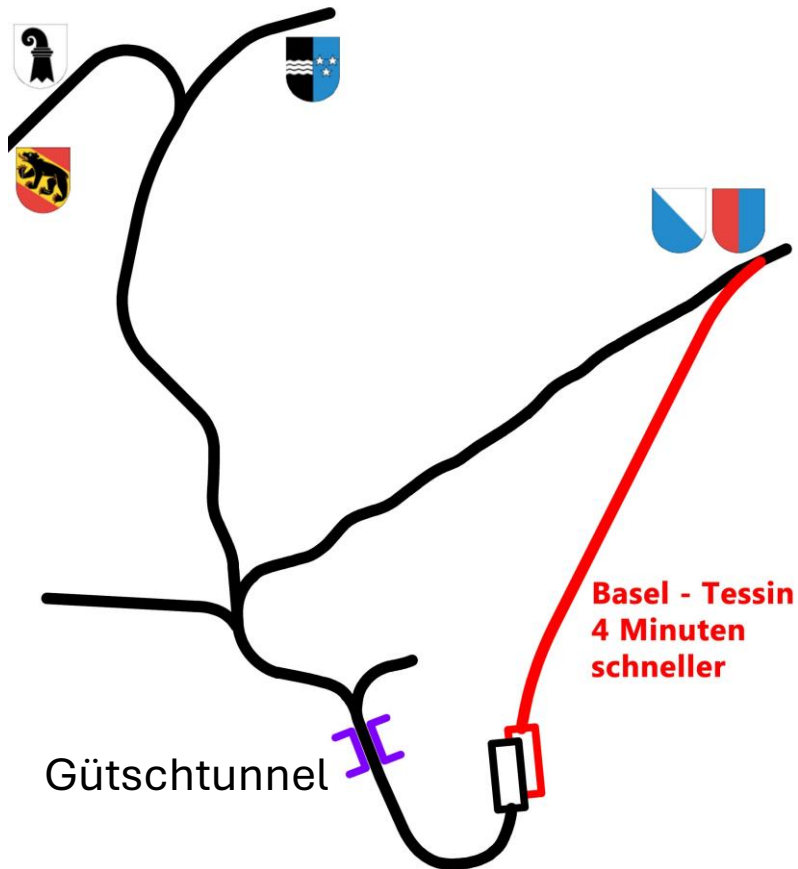
- Der DBL ist viel **zu teuer**
- Der DBL hat nur einen **marginalen Nutzen**
- Der DBL richtet irreversible **viel Schaden** an
- Mängel / **verpasste Chancen** mit dem DBL

Die Verantwortlichen strebten eine Verbesserung der Innerschweizer Eisenbahnstruktur an, die allgemein als Notwendigkeit anerkannt wird. Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) basiert aber auf **der heutigen Zeit nicht mehr angemessenen bahntechnischen und raumplanerischen Erkenntnissen und Ansprüchen** und weist ein **prohibitiv schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf**. Auch bewirkt der DBL zum Teil nicht wieder gut zu machende **schädliche Folgen**. Das Projekt **darf nicht umgesetzt werden**.

01 DBL / Funktion – 1. Etappe – Kosten – Nutzen



1. Etappe	Nutzen	Kosten
-----------	--------	--------



Gewinn: 4 Minuten
Fahrzeit Zürich-Luzern
¼ h-Takt möglich

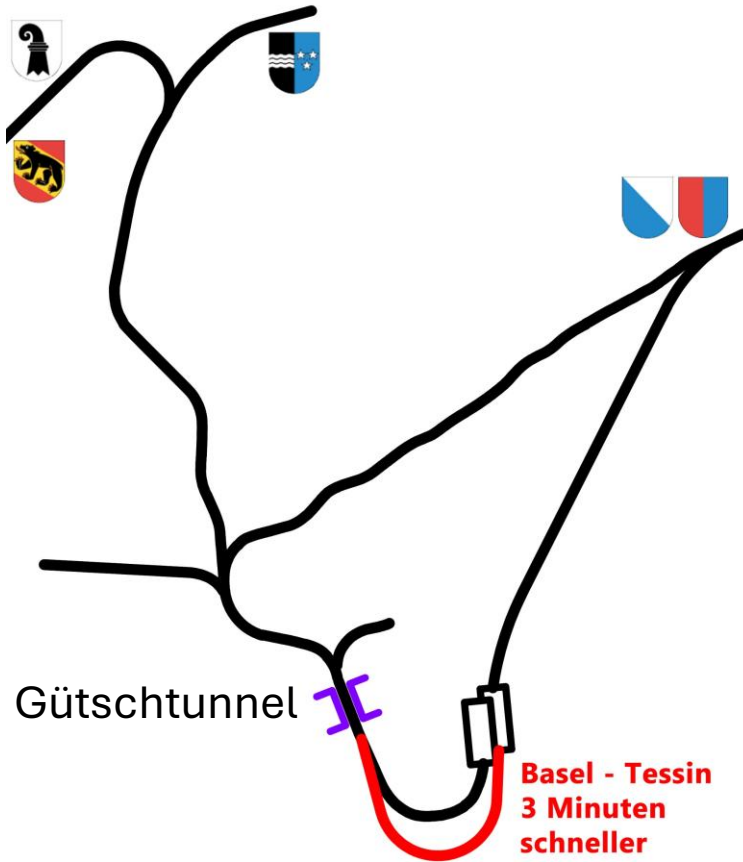
CHF 3 – 4 Mia

Nördlich Gütschtunnel
5 zusätzliche Züge/h
möglich

02 DBL / Funktion – 2. Etappe – Kosten – Nutzen



2. Etappe	Nutzen	Kosten
-----------	--------	--------



Gewinn: 7 Minuten
Fahrzeit Basel-Chiasso

CHF 2 – 3 Mia


(Basel-Zürich-Chiasso
bleibt ca. 20 Minuten
schneller!)



Totalkosten für Vollausbau: CHF 5 – 7 Mia

03 DBL / Wovon spricht Weidmann? / Verwechslung zweier Projekte



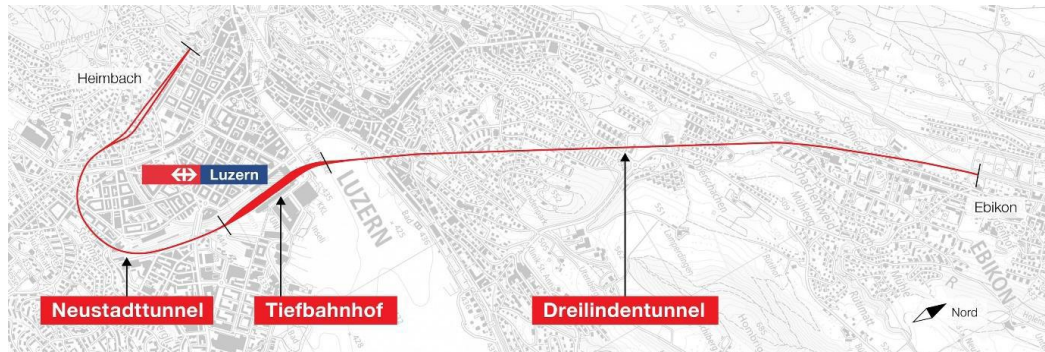
Neue Variante ??????	Nutzen	Kosten
 <p data-bbox="249 1163 535 1206">Gütschtunnel</p>	<p data-bbox="1159 421 1796 549">Gewinn: 10 Minuten Fahrzeit Basel-Chiasso</p> <p data-bbox="1159 649 1605 778">Engpass Gütsch beseitigt</p> <p data-bbox="1159 1013 2456 1078">Projekte: DBL SBB vs. DBL Sachplan Verkehr ??</p>	<p data-bbox="1860 421 2178 471">CHF 6-8Mia</p> <p data-bbox="1860 721 2407 935">-erweitertes Projekt -verteuertes Projekt (Sachplan Verkehr?)</p> <p data-bbox="1184 1220 2491 1306">Totalkosten für neue Variante: CHF 6-8 Mia</p>

03.1 DBL / Wovon spricht Weidmann? / Verwechslung zweier Projekte



Zwei Varianten mit der Bezeichnung “DBL Vollausbau”

DBL SBB (BR Rösti)



So sieht das Projekt DBL SBB aus, dessen 1. Etappe Bundesrat Rösti Zur Ausführung beantragt. Es besteht aus den Komponenten Dreilindentunnel, Tiefbahnhof und Neustadttunnel.

DBL Sachplan Verkehr (Weidmann)



DBL-Ideenskizze aus dem Sachplan Verkehr vom 19.09.2025, welche von Prof. Weidmann priorisiert wurde. Sie besteht aus den Komponenten Dreilindentunnel, Tiefbahnhof, Neustadttunnel und Gütschtunnel lang. Unbekannt ist, ob auch der gelb/grün-gestrichelte Anschluss Küssnacht Gegenstand seiner Beurteilung bildet.



Totalkosten für neue Variante: CHF 6-8 Mia

04 DBL / Etappierung: offene Fragen



- Nur erste Etappe geplant – de facto ein Kopfbahnhof unter dem bestehenden Bahnhof (BR-Rösti)
- Gemäss Komitee Durchgangsbahnhof Luzern ist die Etappierung ein strategisches Risiko! (SR-Wicki)
- Weidmann-Bericht bevorzugt klar den Vollausbau als erweitertes Projekt (siehe vorne) – nicht die Etappierung
- Für CHF 3 - 4 Mrd. (nur Bahninfrastruktur): Zeitgewinn Luzern–Zürich nur 4 Minuten + ¼-h Takt + 5 zusätzliche Zugspaare
- Umsteigen neu mit 14m Höhendifferenz – kostet Zeit statt spart sie (aus allen Richtungen nach Zug – Zürich)
- Kosten unvollständig: z.B. Abstellbahnhof Dierikon und zahlreiche weitere Positionen fehlen

Unsere Fragen:

- ? Was sind die massgeblichen Fakten?
- ? Gilt nun der Expertenbericht (Weidmann) oder wird der übersteuert durch Sachplan Verkehr?

→ **hohes Risiko eines Schweizer Stuttgart 21**

dort: von CHF 5 Mrd. auf CHF 11 Mrd., plus 10 Jahre Verzögerung

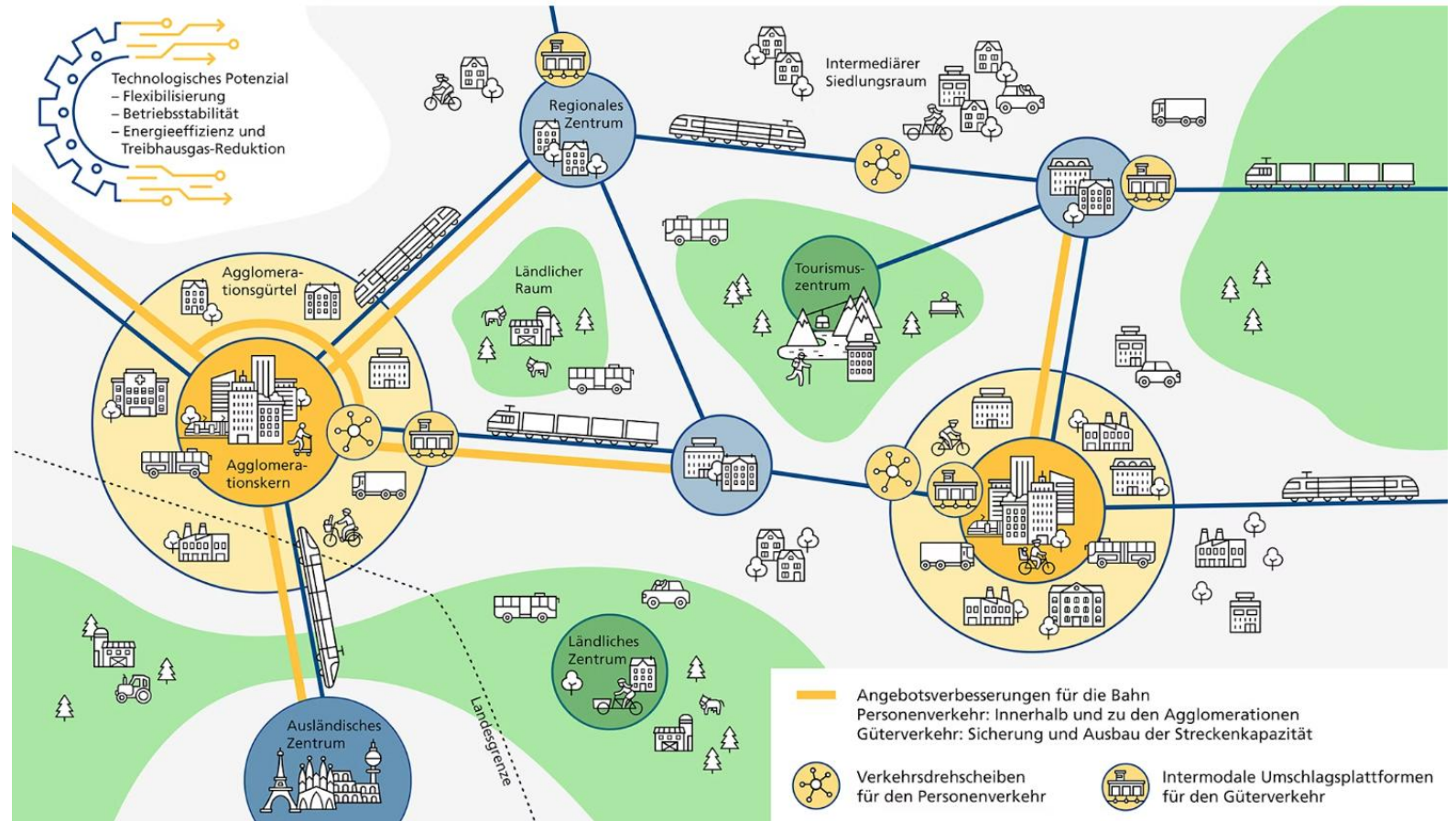
05 DBL / nicht erfüllte Vorgaben BAV



Perspektive BAHN 2050

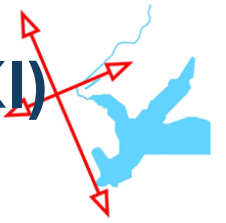
Mit der «Perspektive BAHN 2050» setzt der Bund beim **Bahnausbau** einen **Schwerpunkt** in den **Agglomerationen**. Dort besteht das grösste Verlagerungspotenzial. Auf längeren Strecken soll die Bahn dort ausgebaut werden, wo sie gegenüber dem Strassen- und dem Flugverkehr noch nicht konkurrenzfähig ist. Im Güterverkehr soll der Zugang zur Bahn mit neuen Umschlags- und City-Logistik-Anlagen weiter verbessert werden.

veröffentlicht 26. Mai 2025 – Das BAV veröffentlicht 2025 seine eigene Strategie und unterstützt gleichzeitig ein Projekt, das ihr klar widerspricht.



[Siehe hier: Perspektive BAHN 2050 - BAV](#)

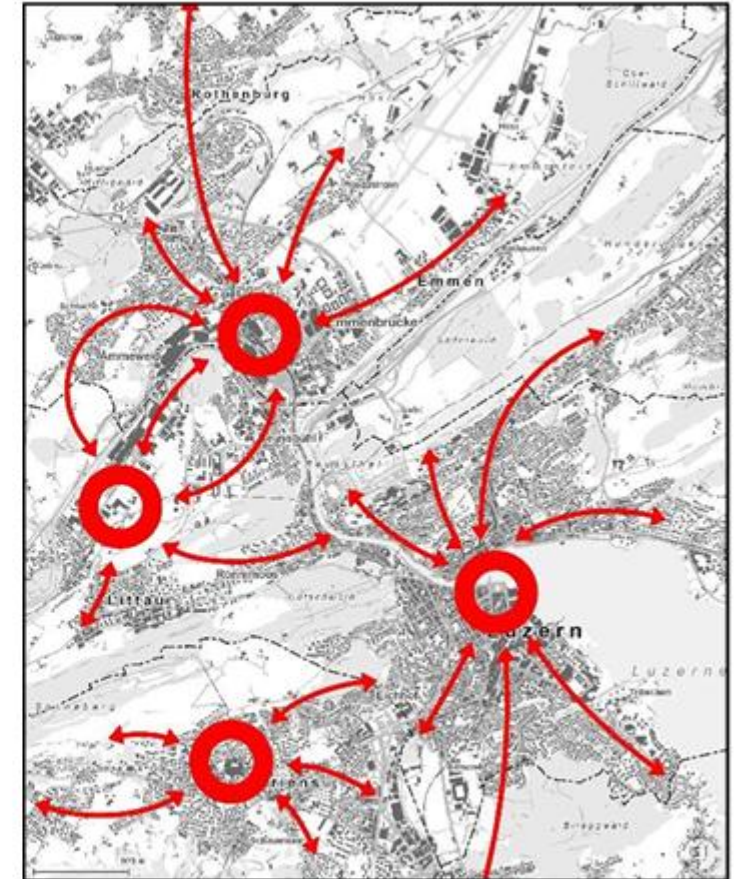
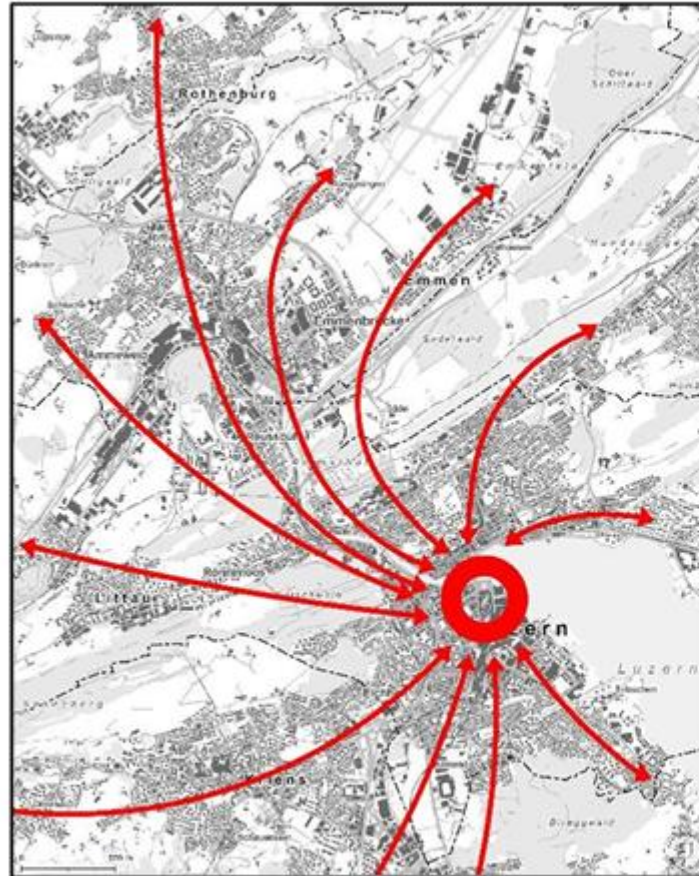
06 DBL / Veraltete Planungsdoktrin BAV – Lösung Agglomeration (EKI)



Haltepunkte in den Agglomerationsschwerpunkten

Die dem Eisenbahnkreuz Innerschweiz zu Grunde liegende Strategie sieht den Schlüssel zum grösstmöglichen Nutzen in der Ergänzung von Umsteigebeziehungen in auszubauenden Vorstadtbahnhöfen und in der Abkehr vom gängigen planerischen Credo, welches das Heil in der Erweiterung von Hauptbahnhöfen sucht.

veröffentlicht 9.05.2025 / EKI



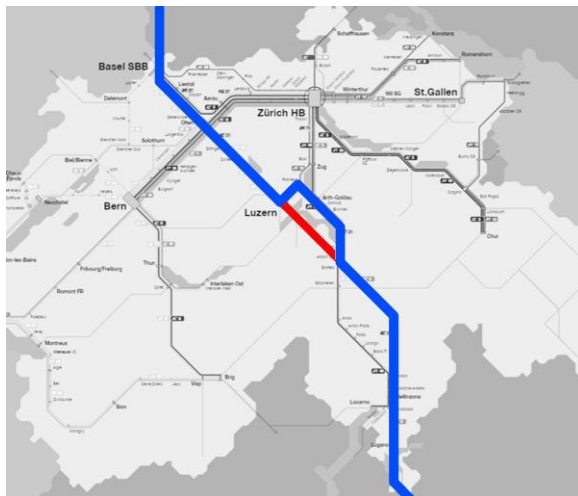
Dezentralisieren, statt den Verkehr ins Zentrum würgen

[Siehe hier: Die Alternative zum Durchgangsbahnhof Luzern \(DBL\)](#)

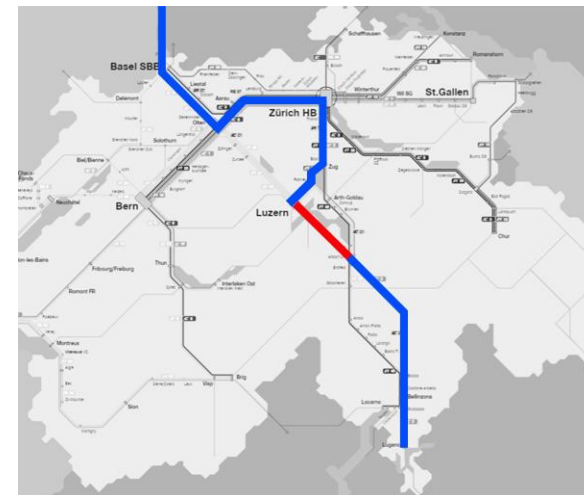
07 DBL / verpasste Chancen



- Perspektive Bahn 2050 (Erschliessung Agglomeration) des BAV wird nicht umgesetzt / national
- Kein Bahn-Anschluss Kriens (heute 30'000, 2055 54'000 Einwohner, BFS) / regional
- Kein Bahn-Anschluss Littau-Reussbühl (heute 20'000, 2055 ca. 50'000 Einwohner, BFS) / regional
- 1h-Takt Basel und Bern nicht möglich / Luzern wird KEIN nationaler Taktknoten / national
- Keine S-Bahn-Stationen auf Bestandesstrecken möglich / keine Entflechtung Fern- und Lokalverkehr / regional
- Verunmöglicht linksufrige Verbindung in den Süden (Anschluss an NEAT) / national & international **EKI-Projekt**



Linksufrige direkt



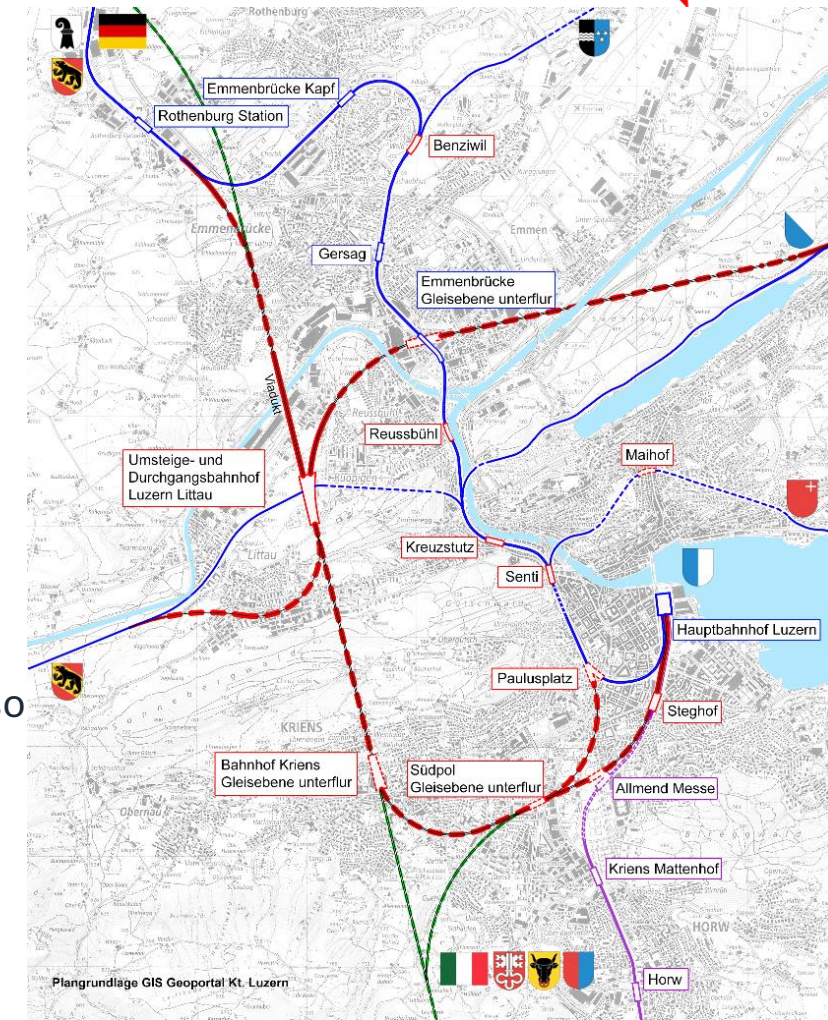
**absurde
Linksufrige via Zürich**

08 Vorschlag Agglomeration – Eisenbahnkreuz Innerschweiz (EKI)



Bringt mehr und kostet 2 Mia weniger als der Durchgangsbahnhof!

- entlastet den Luzerner Bahnhof, seine Umgebung und Zufahrten
- produziert keine Behinderungen im Stadtkern
- braucht keine Umdisposition der Bushaltestellen beim Luzerner Bahnhof
- braucht keine Umdisposition der Zufahrten zum Luzerner Bahnhof
- lässt den See und die Schifffahrt in Ruhe
- bewirkt beim Bau keine Bahnbetriebsstörungen
- benötigt kürzere Bauzeit als der Durchgangsbahnhof
- vergrössert die Kapazität der Bahninfrastruktur der Agglomeration um 50%
- entflechtet den Fernverkehr und den Regionalverkehr konsequent
- ermöglicht im Bahnknoten Luzern 8 neue Durchmesserlinien
- ermöglicht schnellere Verbindung nach Zürich
- ermöglicht schnellere Verbindung auf der Durchmesserlinie Basel - Luzern - Chiasso
- macht die Strecke Basel/Bern - Luzern taktnetztauglich
- schafft einen Umsteigebahnhof in Luzern Littau mit Bus-HUB und P+R
- schliesst Emmenbrücke an die Zürich-Fernverkehrsstrecke an
- schliesst Kriens an das nationale und internationale Bahnnetz an
- schafft Planungsfreiheit für S-Bahnlinien und S-Bahnhaltestellen
- braucht keinen Abstellbahnhof in Dierikon
- ist ökologisch unproblematischer in Bau und Betrieb
- Legt den Grundstein für eine linksufrige Verbindung Luzern Altdorf (NEAT) via Stans

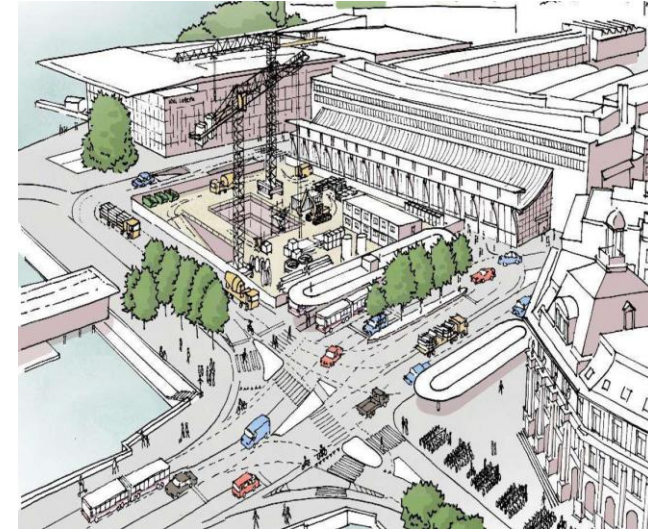


Legende

- Bestehendes Bahnnetz /Stationen
- Zentralbahn/Stationen
- Neue Gleisstrecken/Stationen
- Mögliche neue S-Bahnstationen
- Linksufrige Verbindung Luzern - Stans - Altdorf

09 DBL / Schadenverursacher

- Für mindestens 13 Jahre wird eine Riesen-Baustelle den Tourismus-Hotspot am See verschandeln. Quer über den See!
- Mindestens 13 Jahre werden Provisorien und Zugangerschwernisse zum Bahnhof und zur Schifflande zu erdulden sein.
- Der Europaplatz vor dem KKL und das Inseli werden zum jahrelangen Baustellenlagerplatz.
- Beim Bau wird das **Parking P1** unter dem Europaplatz **mit 377 Parkplätzen** zerstört. Dazu das *Stadtmagazin Februar 2021*: «Ob und wie die wegfallenden Parkplätze ersetzt werden, ist zurzeit noch offen».
- *Das Seebecken und die Reuss werden während der sehr langen währenden Baustelle für die Seeunterquerung zur trüben Kloake.*
- *Mit der Zerstörung eines Grossteils der jungsteinzeitlichen Siedlung im See verschwindet ein wertvoller Archäologieschatz unwiederbringlich.*
- *Die denkmalgeschützte Landungsbrücke 1 (Meilihalle) und der Torbogen auf dem Bahnhofplatz müssen abgebrochen und vielleicht wieder einmal rekonstruiert werden.*
- *Auch die Landungsbrücken 2 und 3 und auch das Dampfschiff „Willhelm Tell“ müssen verschwinden. Beschädigt wird durch die massive Tunnelbaustelle auch die Baumallee beim Luzernerhof.*
- *Wohin mit 100'000 m3 Seeschlamm und 350'000 m3 wertlosem Schlick?*
- *In Dierikon (Abstellanlage) werden 6 Hektaren (60'000 m2, das sind 8 bis 9 Fussballfelder) wertvolle Fruchtfolgefläche zerstört.*
- *RailCity im Bahnhof Luzern wird für Jahre geschlossen sein*



10 DBL / Blühende Landschaften vs. Realität



Betrifft: Testplanung zum Durchgangsbahnhof, Wettbewerb im Auftrag der Stadt Luzern /
Masterplan Stadtraum Bahnhof Luzern, Kanton Luzern + Stadt Luzern, 01.07.2024

Was versprochen wird

- Schöne Illustrationen: blühende Plätze, keine Baustelle
- «Erreichbarkeit wird gewährleistet sein»
- Moderne Verkehrsinfrastruktur für die Region
- Verdoppelung der Kapazität auf 200'000 Reisende pro Tag

Was verschwiegen wird

- Jahrzehntelange Grossbaustelle im Herzen der Tourismusstadt
- Kein einziger Bus auf den Illustrationen sichtbar
- MIV wird vollständig verhindert und behindert
- Kosten für Stadt Luzern: über mehrere CHF 100 Mio. werden nicht kommuniziert
- Verkehrskonzept für doppelten Personenstrom in die Fläche liegt nicht vor (kaum realisierbar)

Beispiel: CHF 50 Mio. für Veloabstellplätze geplant – obwohl Stimmvolk 2022 ein Veloparkhaus für CHF 19 Mio. wuchtig ablehnte (Stadt Luzern)

11 DBL / Zerstörung einer historischen Stadt



- Luzern, gegründet 1178: historische Kernstadt mit heute etwa 30'000–40'000 Einwohnern
- 200'000 Pendler täglich sollen durch eine über Jahrhunderte gewachsene Kernstadt geschleust werden. Zielverkehr in der Stadt wächst kaum, sondern in der Region (auch kantonale Verwaltung verlegt Tausende Arbeitsplätze aus der Stadt)
- Die Wohnbevölkerung der Stadt Luzern wird zum Erdulder und Zuschauer degradiert
- Lebensqualität, Tourismus und Stadtbild leiden dauerhaft – direkt vor weltberühmter Kapellbrücke und KKL
- Pendler kommen mehrheitlich aus der Region – Infrastruktur (Bahnanschlüsse) sollte dort gebaut werden
- Frage die nie gestellt wird: Macht ein Tiefbahnhof an dieser exponierten Stelle überhaupt Sinn?

Frage

Ist es wünschenswert, dass die historische Stadt Luzern zu einem hochfrequentierten Bahnhof und Bus Hub für die ganze Region verkommt. Die Folgen und Probleme solcher Verkehrsdrehscheiben, gerade in engen und gewachsenen Siedlungen mit wenig lokalem Bezug der Nutzer (die reisen ja nur durch), kann man auf der ganzen Welt seit Jahrzehnten beobachten (soziale Probleme, Kriminalität, Anonymität, Entfremdung).

Das alles vor der weltberühmten Kapellbrücke mit dem Wasserturm, der historischen Altstadt und dem KKL!

12 DBL / Fehlende Transparenz, offene Fragen zur Stadtplanung



- In der Zentralschweizer Politik fehlt eine breite, offene Debatte zum Projekt DBL
- Im Rahmen des DBL müssen stadtplanerische Aufgaben gelöst werden, die weit über den bahntechnischen Auftrag hinausgehen
- In der Testplanung (Frühjahr 2020) wurden folgende Ziele festgehalten:
 - Ziel 1: Vollständige Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Kernstadt
 - Ziel 2: Umwegverkehr des MIV durch andere Quartiere
 - Ziel 3: Schaffung von Veloinfrastruktur (2022: Volksentscheid Ablehnung wegen CHF 19 Mio., aktuell geplant: CHF 50 Mio.)
- Die Hauptaufgabe – Verteilung der Personenströme von neu 200'000 Personen pro Tag (heute 100'000) – ist nicht gelöst. Konkrete Lösungsansätze liegen bisher nicht vor.
- Während die Kernaufgabe der Verteilung in die Fläche bis in die Agglomeration ungelöst bleibt, sind weitreichende stadtplanerische Massnahmen bereits festgelegt worden.
- Kritische Stimmen zum Projekt sind im politischen Raum kaum hörbar – weder im Komitee DBL noch bei den Parteien in der Stadt Luzern, im Kanton und in der Zentralschweiz.
- Kritische Äusserungen werden oft als Gefährdung der Bundesfinanzierung wahrgenommen, was eine offene Auseinandersetzung mit Risiken und Kosten des Projekts erschwert.



13 DBL / Fragwürdige Paketlösung zum Stimmenfang



- BR-Rösti hat offen deklariert (NZZ Standpunkte), ein «Päckli» zu schnüren – “Autobahn und Bahn werden verknüpft” um Stimmen zu sammeln → **Einheit der Materie??**
- Die «Päckli-Taktik» wurde offen im Fernsehen als clever deklariert – das widerspricht demokratischen Spielregeln
- Eisenbahnbefürworter stimmen für Autobahnen – Autofahrer für Bahnprojekte: demokratisch fragwürdig
- Grimseletunnel: Projekt, das für sich allein offenbar nicht mehrheitsfähig wäre (Rolle SR-Wicki)
- Jedes Einzelprojekt müsste doch den Test vor dem Stimmvolk bestehen – so funktioniert direkte Demokratie

14 DBL / BAV, Medien & Informationssperre



Rolle Bundesrat und Bundesämter

BR-Rösti bejaht Etappierung –
entgegen dem eigenen Expertenbericht Weidmann.

Frage: Wozu macht man teure Expertenberichte,
die unklar sind und die Regierung anders
entscheidet?

→ das Vorgehen aber mit der Expertenmeinung begründet

Mediale Stille

CH-Media beherrscht die gesamte Zentralschweiz –
kritische Fragen bleiben aus.

PR-Agentur Trafiko (Komitee SR-Wicki) torpediert
Alternativen wie das EKI-Projekt.

«Beim DBL-Projekt herrscht ein nahezu undurchdringlicher Elitenblock: Politik, Prominenz und Institutionen marschieren im Gleichschritt, während kritische Stimmen verstummen und die Öffentlichkeit kaum erfährt, was wirklich auf sie zukommt.»



FAZIT

DBL Durchmarsch: Politik einig – Medien still – Öffentlichkeit ausgeschlossen

- Kosten unvollständig und nicht transparent
- Nutzen geringer als kommuniziert
- Weidmann-Bericht unklar (welches Projekt wurde beurteilt), Ergebnis der Expertise ignoriert
- Verkehrskonzept regional (Verteilung in die Fläche) existiert nicht: Prinzip Hoffnung!
- Demokratische Spielregeln werden in der Stadt Luzern ausgehebelt
- Historische Stadt und deren Bevölkerung werden übergangen