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

Positionspapier zum Durchgangsbahnhof Luzern

Juli 2026

I Unsere These

Die Notwendigkeit einer Verbesserung des Innerschweizer Eisenbahnnetzes wird allgemein anerkannt. Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) basiert jedoch 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 teilweise irreversible **schädliche Folgen**. Das Projekt **darf nicht umgesetzt werden**.

Um diesen gravierenden Fehlleistungen zuvorzukommen, sind dem DBL **alternative Lösungen** entgegenzustellen, die **ergebnisoffen und unabhängig** zu beurteilen sind.
Der im Jahr 2015 veröffentlichte Vergleich der als «Bestvariante» gekürten Idee DBL mit 30 anderslautenden Planungsideen **hält diesem Anspruch nicht stand**. Bei diesen Projekten handelte es sich um freiwillige Arbeiten Aussenstehender, in höchst unterschiedlicher Bearbeitungsreife, die auf unterschiedlichen, individuell vorausgesetzten Zielsetzungen gründen. Sie wurden ohne Wissen der Autoren in das Auswahlverfahren miteinbezogen, und demzufolge gab es weder Präsentationen noch Anonymität. Auswahlkriterien, Bewertung und Jurierung oblagen offensichtlich dem mit der SBB in andern Auftragsbelangen eng zusammenarbeitenden Ingenieurunternehmen Ernst Basler + Partner.

Als Basis für die Milliarden-schwere, raumplanerisch und technisch hoch anspruchsvolle Aufgabe, wie sie sich bei der Ertüchtigung der Luzerner Bahninfrastruktur stellt, **wäre es angemessen gewesen, statt des sonderbaren internen Auswahl-Schnellverfahrens, frühzeitig einen ordentlichen Ideenwettbewerb durchzuführen**, womöglich unter Einbezug von ausländischen Planern**.**

Quelle: Variantenstudium Ausbau Bahnknoten Luzern (Synthesebericht) 16.01.2015 p 4: «*Der Kanton Luzern, vertreten durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), wollte deshalb den Variantenfächer aktualisieren, ordnen und von neutraler Seite überprüfen lassen.*»

II Planerische und technische Aspekte zum DBL

Die Komponenten des DBL

Gemäss offizieller Lesart besteht das Gesamtprojekt DBL aus den drei Abschnitten Dreilindentunnel, Tiefbahnhof und Neustadttunnel mit Anschluss Gütsch. Der Dreilindentunnel seinerseits besteht aus zwei bautechnisch völlig unterschiedlichen Komponenten, nämlich einer Seeunterquerung und einem Tunnel vom Seeufer beim Luzernerhof nach Ebikon. Der DBL bedingt aus bahntechnischen Gründen zwingend den Neubau einer Abstellanlage. Diese soll unter Verlust von wertvollem Kulturland in Dierikon realisiert werden.

Masslose Kosten

Die Kostenprognosen des DBL wurden in der Zeitspanne von 34 Jahren wohldosiert in homöopathischer Steigerung veröffentlicht.

1992	Dreilindentunnel+Tiefbahnhof	Schubiger AG/Basler & Hofmann Ingenieure	0.8 Mia
2009	Dreilindentunnel+Tiefbahnhof	Kanton LU	1+ Mia
2013	Dreilindentunnel+Tiefbahnhof	Kanton LU	1.3 bis 1.6 Mia
2013	Dreilindentunnel+Tiefbahnhof	Kanton LU	1.8 Mia
2013	Vollausbau mit Neustadttunnel	Kanton LU	2.4 Mia
2015	Dreilindentunnel+Tiefbahnhof	Kanton LU	1.9 Mia
2015	Vollausbau mit Neustadttunnel	Kanton LU	2.5 Mia
2017	Vollausbau mit Neustadttunnel	SBB	3.3 Mia
2025	Vollausbau mit Neustadttunnel	Gutachten Weidmann/Nold	4.9 Mia
2026	Dreilindentunnel+Tiefbahnhof	UVEK	4.2 Mia
2026	Vollausbau mit Neustadttunnel	UVEK	**6.8 Mia**

Die Angaben basieren auf den genannten Quellen.
Quelle der zwei letzten Angaben: UVEK: Verkehr `45 – Teil Bahn: Bericht zu den volkswirtschaftlichen Bewertungen der strategischen Netzelemente

Bis heute hat sich demnach das **Gesamt**projekt DBL seit der ersten Schätzung von 2013 um **über 100%** verteuert. Der **Kostenanstieg** der bautechnisch besonders anspruchsvollen 1. Etappe (Seeunterquerung + Tiefbahnhof) beträgt seit der ersten Schätzung von 1992 **500%**.

Angesichts der aussergewöhnlich schwierigen geologischen Voraussetzungen im nahezu gesamten Bereich des DBL-Projekts ist **bei der Beurteilung der Glaubwürdigkeit der geschätzten Baukosten besondere Vorsicht angezeigt**. Von der geologischen Beschaffenheit her gesehen kann einzig der Dreilindentunnel (ohne Seeunterquerung) konventionell bewältigt werden. Indessen ist bei der Realisierung der 18 Meter tiefen Durchgangsbahnhof-Baugrube und des Neustadttunnels wegen dem im gesamten Bereich anzutreffenden äusserst problematischen Baugrund mit erheblichen, in ihrem Umfang nicht voraussehbaren Schwierigkeiten zu rechnen. Erschwerend kommt dazu, dass die baulichen Eingriffe in dicht überbautem städtischem Gebiet stattfinden. Der dort vorzufindende mehrschichtige und zudem gespannte Grundwasserstrom hat schon bei vielen deutlich kleineren Bauvorhaben Probleme bereitet. Noch weit risikobehafteter ist die Querung des Seegrundes in Schlamm und Schlick, wo unerprobte Baumethoden erstmals in der Schweiz zur Anwendung kommen werden. **Auf wohlformulierte, technisch fundierte Erklärungen zu nicht voraussehbaren kostentreibenden Erschwernissen darf man sich schon heute gefasst machen.**

Im schweizerischen Infrastrukturbau ist es branchenüblich, beim Planungsstand *Projekt* Kostenschätzungen mit einem Sicherheitszuschlag anzuheben. Für die offizielle Kostenschätzung der 1. Etappe wird ein Genauigkeitsgrad von +/-30% angegeben. Bei den herrschenden ausserordentlichen Bedingungen des DBL-Projekts ist man daher gut beraten, für den Vollausbau **den Betrag von weiteren 1.5 Milliarden gleich einmal hinzuzurechnen**. Man wäre dann vernünftigerweise bei Kosten von **6.6 Milliarden Franken!** angelangt.

Es ist unklar, inwieweit der Bau des DBL noch anderen bahntechnisch notwendigen Aufwand zwingend verursachen wird. Insbesondere finden wir keine Bestätigung, dass die Kosten für die **Abstellanlage Dierikon,** die gut und gerne **0.4 Mia** Franken kosten wird, in den Kostenprognosen enthalten sind. Das sind keine Ohnehinkosten, denn ohne den Tiefbahnhof würden sie nicht anfallen.

Hinzu kommen die bei **Stadt und Kanton Luzern** anfallenden, nirgends erwähnten, Aufwendungen für die **Umgestaltung des Bahnhof-Umfelds sowie der Quaianlage Kurplatz/Luzernerhof**. Weder die von der Stadt Luzern anberaumte *Testplanung zum Durchgangsbahnhof* noch die Broschüre *Durchgangsbahnhof Luzern - Entwicklung Raum Bahnhof 2040* weisen – wohl mit Absicht – die mit der Realisierung des DBL unausweichlich verbundenen Kostenfolgen aus. Sie werden sich in der Grössenordnung von **einigen hundert Millionen Franken** bewegen.

Quelle *Durchgangsbahnhof Luzern - Entwicklung Raum Bahnhof 2040,* Kanton Luzern und Stadt Luzern.

Wo ist der Nutzen?

Gemäss UVEK: *Verkehr ` 45 – Teil Bahn, Bericht zu den vorläufigen volkswirtschaftlichen Bewertungen der strategischen Netzelemente* resultiert für die 1. Etappe DBL (Dreilindentunnel und Tiefbahnhof) ein **Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 0.6**. Der **Vollausbau** bringt es auf **NKV 0.6 – 0.7**. Ab der Zahl 1 wäre ein Projekt volkswirtschaftlich zweckmässig!

In den Publikationen der SBB werden hinsichtlich des Nutzens des DBL stets generelle Vorteile mit wenig Aussagewert ins Feld geführt. Man findet dort unverbindliche, rein emotionale Hinweise wie *«Engpässe werden beseitigt», «mehr Züge», «neue Verbindungen», «verbesserter Reisekomfort»* oder *«Entwicklungsschub im öffentlichen Verkehr»*. Desgleichen beschränkt sich das Werbematerial des Kantons und der Stadt Luzern sowie des Komitees Durchgangsbahnhof Luzern weitgehend auf allgemeine propagandistische Äusserungen. Wir bemühen uns, die behaupteten Wirkungen des DBL, soweit es die zugänglichen Informationen ermöglichen, sachgerecht zu kommentieren:

- Nachvollziehbar ist: *Der DBL ermöglicht einen 15-Minutentakt auf der Strecke Luzern–Zürich.*
- Nachvollziehbar ist*: Die Fahrzeiten von und nach Destinationen in den Korridoren Luzern-Zürich und Luzern-Arth Goldau werden vier Minuten schneller.*

  Die infolge der Tieferlegung der Perrons um 14 Meter grösser gewordenen Umsteigedistanzen machen jedoch den Zeitgewinn bei vielen Reisezielen wieder zunichte. In erheblicher Weise **benachteiligt der DBL Reisende aus den Kantonen Obwalden und Nidwalden**, die in Luzern sodann zwangsläufig von und nach Zürich/Basel/Tessin nicht mehr ebenerdig umsteigen können. **Verkehrstechnisch** gesehen ist die Fahrzeitverkürzung von vier Minuten für die Strecke Luzern–Zürich allerdings eher **bedeutungslos**, denn schon die heutige Fahrzeit von 42 Minuten erlaubt die Integrierung in ein stundentakttaugliches System. Der beschlossene Zimmerberg-Basistunnel 2 wird schon für sich allein für einen bedürfnisgerechten Fahrzeitgewinn sorgen.

- Richtig ist: *Auch die Fahrzeit nach … Westen wird eine Minute kürzer.*

  Damit ist wohl Bern gemeint. Hier wird der geplante 2.1 Milliarden Franken teure Neustadttunnel (2. DBL-Etappe) angesprochen, der die Fahrzeit auf dem Ast Basel/Bern **um eine (!) vernachlässigbare Minute** verkürzt. Nachzulesen im Planungsbericht DBL 2015 des Kantons Luzern, p 34.

- Richtig ist: *Der DBL bewirkt eine Entlastung des Engpasses beim Gütschtunnel und ermöglicht so weitere fünf Zugsangebote/h, die sich auf den Streckenfächer Entlebuch, Basel, Seetal, Küssnacht verteilen lassen.*

Relation von/nach Luzern	Heute (2014)	Zusätzlich zu heute	2030
Zürich (Fernverkehr)*	2	2	4
Zug (S-Bahn)	2	2	4
Arth/Goldau (via Rotkreuz)	1	1	2
Basel (Fernverkehr)	2	0	2
Bern (Fernverkehr)	1	1	2
Sursee (S-Bahn, RE)	3	1	4
Seetal*	2	2	4
Wolhusen/Malters	3	1	4
Küssnacht	2	0	2
Summe Normalspur	**18**	**10**	**28**

5 (Heute 2014)

5 (Zusätzlich zu heute)

18 (2030)

Angebot Personenverkehr gemäss Synthesebericht 2015, Kanton Luzern, Anzustrebendes Angebot Personenverkehr 2030, p. 5 (Rote Einträge sind zum besseren Verständnis nachträglich eingefügt worden)

Mit dem DBL können 5 Zugspaare, die heute das Nadelöhr Gütschtunnel pro Stunde passieren, auf die Neubaustrecke Dreilindentunnel umgelagert werden. **Damit werden beim Gütsch genau fünf Durchfahrten pro Stunde für andere Ziele frei** und können nördlich des Gütschtunnels auf die **sechs** Destinationen Basel, Bern, Sursee, Seetal, Entlebuch und Küssnacht zusätzlich verteilt werden.

Als ernüchterndes Beispiel dient die obenliegende offizielle Tabelle. Danach sind dem Korridor Basel/Bern/Sursee lediglich 8 Zugspaare, der Strecke Seetal 4, der Strecke Entlebuch 4 und der Strecke Küssnacht 2 Zugspaare zugeteilt. 18 Durchfahrten in beiden Richtungen sind das **Maximalresultat mit keiner Luft nach oben.**

Zusammengefasst ergibt sich **auf dem Streckenfächer nördlich des Gütschtunnels die folgende bescheidene, in Anbetracht der Kosten schlicht nicht zu verantwortende Bilanz:**

- Fernverkehr Basel: keine Verbesserung, **vier Zugspaare/h nicht möglich**
- Fernverkehr Bern: 1 Zugspaar/h zusätzlich, **vier Zugspaare/h nicht möglich**
- S-Bahn Sursee: 1 Zugspaar/h zusätzlich
- Seetal: 2 Zugspaare/h zusätzlich
- Entlebuch: 1 Zugspaar/h zusätzlich
- Küssnacht: keine Verbesserung, **vier Zugspaare/h nicht möglich**

- Richtig ist: *Der DBL schafft vier Durchmesserlinien.*

  Allerdings erst in der zweiten DBL-Bauetappe. Auch nach dem Vollausbau bleibt der Engpass Gütsch das bis an die Grenze belastete **Haupthindernis** im gesamten System. Ob dort auch Platz vorhanden sein wird, um Züge auf diesen vier Durchmesserlinien überhaupt nutzbringend einzusetzen, sei dahingestellt. **Die vier Durchmesserlinien erwirken keine erhöhte Durchlässigkeit und lassen keine zusätzlichen Zugsbewegungen zu!**

- Falsch ist: *Der DBL hat Auswirkungen auf das **gesamte** schweizerische Schienennetz.*
- Falsch ist: *Das Tessin rückt eine Viertelstunde näher an die Deutschschweiz.*

- Falsch ist: *Der Fahrzeitgewinn zwischen Deutschland/Basel und Mailand beträgt rund 20 Minuten.*

- Falsch ist: *Der Fahrzeitgewinn zwischen Deutschland/Basel und Mailand beträgt eine halbe Stunde.*

  Allein die seltsam divergierenden Zeitangaben hinterlassen einen unglaubwürdigen Eindruck. Die korrekte Information müsste lauten: **7 (!) Minuten**.

  Auf dem Streckenteil der ersten Etappe (Seetunnel und Dreilindentunnel) beträgt die offiziell prognostizierte Reisezeitverkürzung 4 Minuten (siehe oben). Mit dem Neustadttunnel in zweiter Etappe kommt sodann ein Fahrzeitgewinn von 1 Minute (siehe oben) hinzu. Die Haltezeit in Luzern wird sich nach zukünftigen Fahrplänen richten und kann vorliegend nicht exakt prognostiziert werden. Der Wegfall des Fahrtrichtungswechsels dürfte den Aufenthalt im Durchgangsbahnhof vielleicht um weitere 2 Minuten verkürzen (3 statt 5 Minuten).

- Falsch ist: *Insgesamt lässt sich so die Fahrzeit zwischen Basel, Bern und der Zentralschweiz um rund eine Viertelstunde reduzieren.*

  Da wird der DBL mit fremden Federn geschmückt. Nach dem Vollausbau des DBL wird die Fahrzeit auf dem Ast Basel/Bern von und nach Luzern aufgrund der Neustadttunnelschlaufe um **1 Minute** kürzer (siehe oben).

  Unter Zuhilfenahme von nicht konkretisierten *«kürzeren Stand- und Umsteigezeiten sowie reduzierten Fahrzeitreserven»* ausserhalb der Innerschweiz werden in der Nutzenstudie Rapp Trans AG vom 12. März 2015 Einsparfaktoren vorgebracht und damit Reisezeitverkürzungen konstruiert, die ebenso gut ohne den Bau des DBL bewerkstelligt werden könnten.

- Falsch ist: D*ie Nord-Süd-Verbindung via Luzern wird eine halbe Stunde schneller als via Zürich*.

  Dies behauptet das **Zentralschweizer Komitee Durchgangsbahnhof Luzern**.

  Heute ist die Reisezeit Basel–Lugano über Zürich gemäss Fahrplan etwa 30 Minuten schneller als über Luzern. Würde die **absurde Behauptung** des Komitees zutreffen, so müsste der DBL die Durchfahrt über Luzern um eine volle Stunde kürzen. Mit dem Teilausbau des DBL (1. Etappe) gewinnt man indessen lediglich 4 Minuten und mit dem Vollausbau nur 7 Minuten (siehe oben). Die Verbindung Basel-Zürich-Lugano bleibt trotz DBL die schnellste.

- Weitgehend falsch ist: *Der DBL ermöglicht ein rasches Umsteigen*.

  Das gilt ausschliesslich für Züge, die gleichzeitig auf dem gemeinschaftlichen Mittelperron des Tiefbahnhofs anhalten. Für alle andern Umsteigebeziehungen – und das ist die überwiegende Mehrzahl – gilt im besten Fall das bisherige Regime. In allen anderen Fällen ist der **Tiefbahnhof kein Segen, sondern ein Erschwernis**, denn da gilt es zusätzlich noch die Höhendifferenz von 14 m oder zweimal 6 m (Tiefbahnhof zu Tiefbahnhof) zu überwinden. **Für die Passagiere der Zentralbahn wird der Luzerner Bahnhof in jedem Fall ein Umsteigeort mit Komfortverlust.**

Fazit

Die weit über fünf Milliarden schwere Investition, die der DBL abverlangt, **steht in keinem vernünftigen Verhältnis zum Nutzen**. Dieser beschränkt sich auf die Ermöglichung des Viertelstundentakts auf der Strecke Zürich, auf **marginale Reisezeitgewinne ohne jede Notwendigkeit**, sodann auf die Angebotserweiterung von ganzen fünf Zugspaaren auf dem Streckenfächer nördlich des Gütschtunnels und auf vier Möglichkeiten von lokalen Durchmesserlinien statt einer Spitzkehre im Bahnhof Luzern.
Und dies zu einem Preis, zu dem das Jahrtausendbauwerk Gotthard-Basistunnel fast zur Hälfte bezahlt werden konnte. Oder andersrum gerechnet: Für die 5.1 Mia Franken, die der **6 km** lange Durchgangsbahnhof kostet, hätte man **24 km Gotthard-Basistunnel** bauen können.

Gravierende eisenbahntechnische Mängel

- Wünschenswerte **S-Bahn-Stationen auf den Bestandsstrecken sind nicht möglich**. Dies sehen auch die Befürworter des DBL so, sonst hätten sie liebend gerne solche in ihren Plänen präsentiert.

  So ist auch im *STEP Ausbauschritt 2030/35* des Bundesamts für Verkehr nachzulesen, es sei absehbar, dass die **Haltestellen** Kreuzstutz und Paulusplatz **nur mit einem Kapazitätsausbau** der Zufahrt zum Bahnhof Luzern realisierbar seien. Das Projekt DBL ruft demnach schon im Planungsstadium nach Verbesserungen und Zusatzkosten.

- **S-Bahn-Stationen** auf den Ästen nördlich des Gütschtunnels **können nicht in schnellerer Folge als viermal pro Stunde angefahren werden.**

  Dies, weil der Engpass beim Gütschtunnel die Anzahl Durchfahrten begrenzt, und weil in der Folge nur eine beschränkte, längerfristig ungenügende Anzahl von Zugsbewegungen auf dem Strecken-Fächer nördlich des Gütschtunnels möglich ist (siehe Tabelle Seite 4).

- **Die bestehende Schieneninfrastruktur** mit ihren vier Auffächerungen nördlich des Gütschtunnels **erfährt keine Aufwertung**. Die Durchlässigkeit wird nicht erhöht, und es ergibt **keine Entflechtung des Fernverkehrs vom Lokalverkehr.** Die Belegung dieser kritischen Strecke verbleibt – wie heute – strapaziert bis zur letzten Reserve. **In Störfällen** ist **keine Ausweichmöglichkeit** vorhanden. Alle Kategorien von Personenzügen mit den unterschiedlichsten Geschwindigkeiten und Haltebedürfnissen fahren auf den unveränderten Bestandsstrecken und behindern sich gegenseitig.

- Seit 40 Jahren wird im gesamten SBB-Bereich zwischen den Kernstädten ein Stundentaktsystem angestrebt. Die Reisezeiten zwischen Luzern und Basel, bzw. Bern, sind heute zu lang. Das Projekt DBL bewirkt mit der Neustadt-Tunnelschlaufe **eine Minute** Fahrzeitgewinn Richtung Norden (siehe oben). Das **reicht natürlich längst nicht aus, um die Reisezeit auf den beiden Strecken taktsystemtauglich zu machen**. Der DBL ermöglicht dies einzig auf dem Korridor Luzern–Zürich. Das heisst, **Luzern wird mit dem DBL nicht zu einem Taktknoten.** Natürlich kann man diesem Mangel mit Streckenbeschleunigungen ausserhalb der Region Luzern beikommen. Dafür bedarf es aber keinen sieben Milliarden Franken teuren DBL.

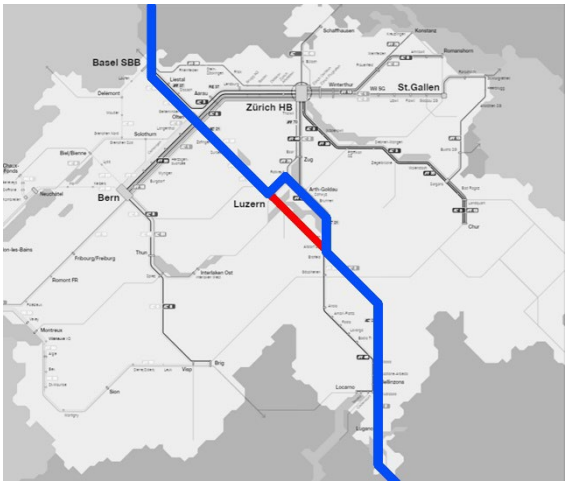
- Kriens ist mit 30'000 Einwohnerinnen und Einwohnern die grösste Stadt der Schweiz, die nicht über das Normalspur-Fernverkehrsnetz erschlossen ist. Der **DBL lässt Kriens links liegen und verwirkt die letzte Chance einer überfälligen Nachbesserung**. Gemäss BFS wird sich die Bevölkerung der Stadt Kriens bis 2055 um bis zu 74% **auf 54'000 Personen erhöhen**. Die fehlende direkte Anbindung an das regionale und schweizweite Normalspur-Bahnnetz wird stetig unhaltbarer und unverständlicher.

- Gleiches gilt für den Stadtteil **Littau-Ruopigen-Reussbühl**, ein Entwicklungsgebiet mit heute schon 20'000 Einwohnern. Das vom BSF um 27% prognostizierte Bevölkerungswachstum Luzerns wird fast ausschliesslich ebendort stattfinden. Auch für **Emmen** wird eine zukünftige **Steigerung auf 54'000 Personen** gerechnet.

- **Der DBL ist nicht aufwärtskompatibel**. Für die **kürzeste Nord-Süd-Transversale durch die Schweiz** fehlt heute ein letztes Teilstück: Eine **linksufrige Verbindung** zwischen Luzern und Altdorf sowie dem Gotthard-Basistunnel würde die Fahrzeit von Basel/Luzern ins Tessin um **mehr als eine halbe Stunde schneller** machen und würde damit zur wichtigsten internationalen Nord-Süd-Achse der Schweiz aufgewertet – eine **nie wiederkehrende Chance für Lu-**

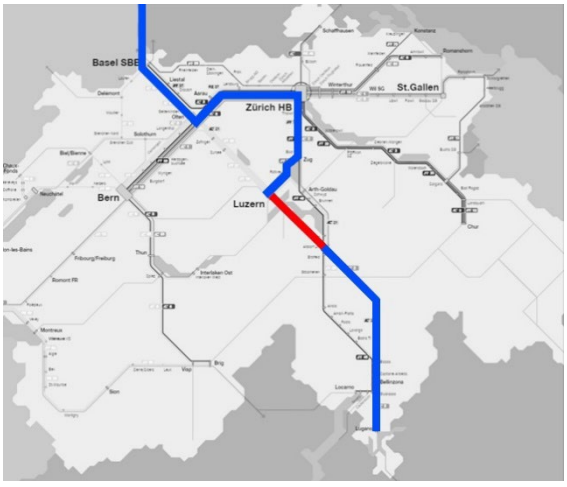
zern und die Innerschweiz. Die zukünftige deutsche Hochgeschwindigkeits-Rheintalbahn wird die Bedeutung und Notwendigkeit dieser Transversalen noch immens verstärken. Die internationalen Fernverbindungen von Holland/Deutschland nach Italien könnten dann wieder über Luzern statt über Zürich geführt werden.

Die örtliche Lage des Durchgangsbahnhofs Luzern steht jedoch dieser zukunftsträchtigen Option entgegen. Der Pferdefuss der durch den DBL bedingten Spitzkehre in Luzern verbietet die Verwirklichung technisch und politisch für alle Zeiten. **Der unsinnige Umweg um die Rigi wird mit dem DBL zur vollendeten Tatsache.**



Der DBL verhindert die für Luzern und Nidwalden einmalige Chance, vor der Türe die wichtigste Nord-Süd-Eisenbahntransversale geschenkt zu erhalten. Noch viel mehr würde Nidwalden profitieren!

Die einzig richtige Lösung!

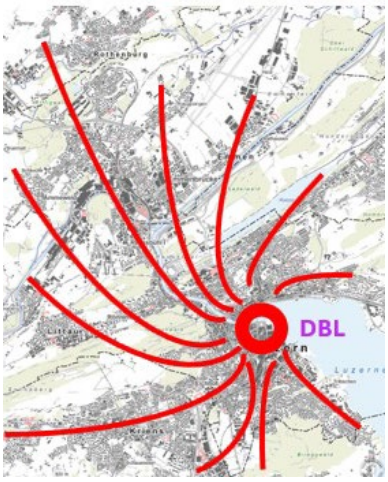


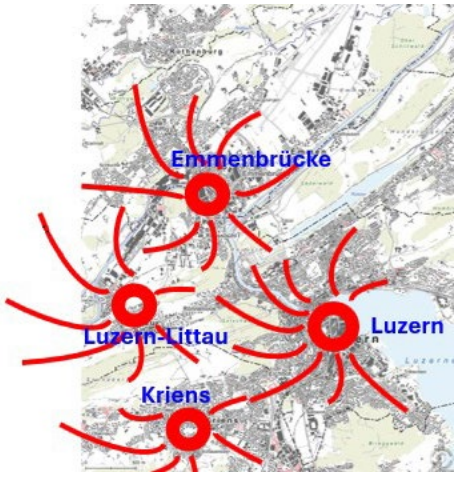
Der DBL macht eine linksufrige Verbindung sinnlos. Der absurde Umweg über Zürich wäre die einzige Möglichkeit, Züge ohne Spitzkehre im Tiefbahnhof Luzern halten zu lassen. DBL heisst «Linksufrige» vergessen!

Eine widersinnige Otion!

Unbewältigte verkehrliche Erschliessung des Luzerner Bahnhofs

Der Ansatz, den Luzerner Bahnhof zu einer Mobilitätsdrehscheibe auszubauen, folgt einer **überlebten Doktrin** und ist ein grundsätzlicher Planungsfehler. Statt die Leute abzuholen, wo gelebt und gearbeitet wird und wo das zukünftige Wachstum zu erwarten ist, werden noch mehr Verkehrsströme ins Stadtzentrum gelenkt.





Die Idee Durchgangsbahnhof Luzern verträgt sich auch in städtebaulicher und insbesondere in Strassen-verkehrlicher Hinsicht nicht mit den realen Gegebenheiten, was zu chaotischen Zuständen führen wird. Die Übung DBL müsste, allein schon, weil der Luzerner Bahnhof sich situativ überhaupt nicht für eine Mobilitätsdrehscheibe eignet, abgeblasen werden.

Mit dem zum Durchgangsbahnhof auszubauenden Luzerner Bahnhof soll in Zukunft ein verdoppelter Passagierstrom bewältigt werden können. Statt heute 100'000 werden im Jahr 2040 200'000 Personen den Bahnhof frequentieren. Das bedeutet auch eine enorme Zunahme an Personen mit Ziel und Quelle Bahnhofgebäude und bringt eine ebenso grosse Zunahme an öffentlichem und privatem Zubringerverkehr mit sich.

Man plant einen Eingriff in eine gebaute Stadt, wo keine Platzreserven für unzählige neu entstehenden Bedürfnissen an Infrastruktur zur Verfügung stehen. Die knappen vorhandenen Verkehrsflächen im Umkreis des Bahnhofs sind gegeben und ihre Nutzung ist schon heute ausgereizt.

Den einzigen Gewinn an Fläche sehen die Planer in der Verdrängung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die Idee dazu gründet auf einer Protokollbemerkung einer Sitzung des Grossen Stadtrats vom 24.10.2019, wonach *sich bis im Jahr der Eröffnung des Durchgangsbahnhofs (DBL) der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modalsplit im Vergleich zu 2019 halbiert*. Aber selbst bei zukünftig allgemein rückläufigem MIV wird das erhöhte Eisenbahnangebot auch den Druck auf die Zufahrt zum Bahnhof mit individuellen Motorfahrzeugen vergrössern. Sperrungen von aktuell dem MIV offenen Verkehrsflächen (Spuren auf der Pilatusstrasse-Seebrückenachse, Fahrverbote auf der Zentralstrasse, auf dem Bahnhofplatz Nord und auf der Rober-Zünd-Strasse) bewirken gänzlich **unerwünschte Verlagerungen auf Wohnquartiere** (Hirschmatt, Neustadt, Tribschen) und auf schon heute übermässig belastete Strassen.

Die bisher veröffentlichten verkehrsplanerischen Vorschläge zeigen in erster Linie gravierende Probleme auf. Sie sind indessen unbrauchbar, weil sie nicht funktionieren werden.

Fragen stehen im Raum: Wann wird die Bevölkerung von Kanton und Stadt über das Projekt und über dessen Kosten informiert? Soll vorerst der Durchgangsbahnhof gebaut und danach die Stimmbürgerschaft vor ein fait accompli gestellt werden – zu einem Zeitpunkt, wo man nur noch ja sagen kann?

Fazit

Es ist vorgehensmässig ein Unding, eine Luzerner Mobilitätsdrehscheibe in doppeltem Umfang zu propagieren, um nachträglich **feststellen zu müssen, dass es unmöglich ist, eine taugliche Erschliessung zu garantieren**. Allein schon aus diesem Grund ist vom Projekt DBL insgesamt Abstand zu nehmen.

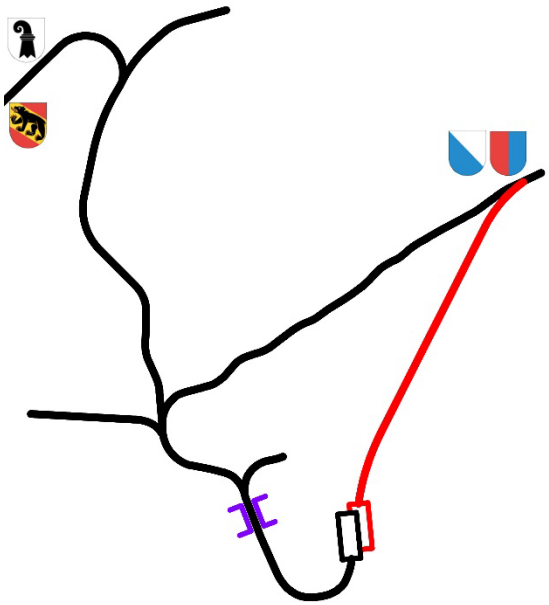
Lokale Zerstörungen, Schäden und Behinderungen

- Beim Bau des DBL 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».***
- Für mindestens **13 Jahre** wird eine **Riesenbaustelle** den Tourismus-Hotspot am See verschandeln.
- Mindestens **13 Jahre** werden **Provisorien und Zugangserschwernisse** zum Bahnhof und zur Schifflände zu erdulden sein, wohlvermerkt bei stetiger Zunahme der Bahnpassagiere um bis zu 100%.
- Der **Bahnhofplatz** wird zum jahrelangen Baustellenlager- und Umschlagplatz. Es wird ein absolutes Verkehrschaos herrschen.
- Die **Bus-Haltestellen** werden auf mindestens drei Standorte verteilt, die bis zu einem halben Kilometer auseinanderliegen und damit das Bus-Fahren verkomplizieren und unattraktiv machen.
- Die **denkmalgeschützte Landungsbrücke 1** (Meilihalle) und der **Torbogen** auf dem Bahnhofplatz müssen abgebrochen und vielleicht irgendwann wieder rekonstruiert werden.
- Auch die **Landungsbrücken 2 und 3** müssen verschwinden. Insbesondere muss auch das als Restaurationsschiff genutzte **Dampfschiff «Wilhelm Tell»** im Zuge der Bauarbeiten am DBL umplatziert werden. Ersatzstandorte sind noch nicht gefunden.
- Im Schlick und Schlamm des **Seebeckens** muss eine über 10 bis 15 Meter tiefe Grube ausgebaggert werden. Das Seebecken und die Reuss werden während der langedauernden Bauarbeiten für die Seeunterquerung zur **trüben Kloake**.
- Mit der Zerstörung eines Grossteils der **jungsteinzeitlichen Siedlung im See** verschwindet ein wertvoller Archäologieschatz unwiederbringlich.
- Beschädigt wird auch die **Baumallee beim Luzernerhof**.
- Wohin und mit welchen Transportmitteln werden 100’000 m3 **Seeschlamm** und eine halbe Million Kubikmeter wertloser **Schlick** verfrachtet?
- In **Dierikon** werden 60'000 m2 wertvolle Fruchtfolgefläche zerstört.

  Quelle: Kanton Luzern, Anfrage Krummenacher-Feer Marlis über die geplante Abstellanlage in Dierikon
- Die **RailCity** im Bahnhof-Untergeschoss wird über einige Jahre nicht mehr zur Verfügung stehen.

III Etappierung

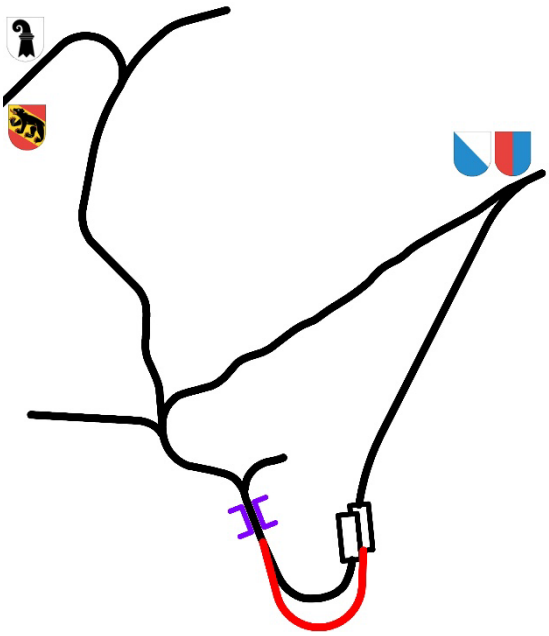
1. Etappe: Der Bund will zunächst nur einen Sackbahnhof unter dem Luzerner Hauptbahnhof bauen



Bis ins Jahr 2013 war ausschliesslich die Rede von einem in Ebikon abzweigenden Stumpengleis mit Endziel in einem Sackbahnhof unter dem Hauptbahnhof Luzern. Lokale politische Kreise fordern seither an dessen Stelle einen Durchgangsbahnhof mit Anschluss an die Bestandsstrecke im Bereich Heimbach über einen neu zu erstellenden Neustadttunnel. Gemäss aktuellen Verlautbarungen von **Bundesrat Rösti** soll jedoch zunächst **nur eine erste Etappe** ohne die Anschlussrampe Neustadttunnel finanziert werden. Das bedeutet, dass für unbestimmte Dauer nur der Dreilindentunnel mit Seeuntertunnelung und ein **Sackbahnhof unter dem bestehenden Sackbahnhof** zur Verfügung stehen werden. Mit dem Baubeginn der ersten Etappe des DBL ist der *point of no return* erreicht. Alle Auswege und Nachbesserungen werden völlig sinnlos. **Damit ist der ganze Schaden angerichtet.** Das gilt es zu verhindern!

2. Etappe: Zwei Milliarden für drei Minuten schneller ins Tessin

Die 2. Etappe des DBL erbringt lediglich **zwei zusätzliche Wirkungen**, beide mit marginalem Nutzen.



Erstens: Mit der zweiten Etappe fällt die Spitzkehre in Luzern weg. Die **Fahrtzeit der Durchbindung** über den Durchgangsbahnhof von Basel **ins Tessin** wird damit **um weitere drei Minuten auf sieben Minuten verkürzt** (siehe Seite 5).

Zweitens: Mit der zweiten Etappe entstehen mögliche Angebote für etwas schnellere lokale Durchmesserlinien infolge des Wegfalls der Spitzkehre. Diese erwirken aber **keine erhöhte Durchlässigkeit** und ermöglichen **keine zusätzlichen Zugsbewegungen**!

Ein Bedürfnis für Fernverkehrs-Durchmesserlinien von Zürich nach Basel oder nach Bern über Luzern – was somit möglich würde – wird nie vorhanden sein. Wir wagen die Behauptung: Die Strecke Luzern – Zürich wird stets eine Pendelstrecke bleiben.

Damit ist das dürftige Ergebnis für die Fertigstellung von Etappe 2 bereits komplett! Eine weitere nutzbringende Wirkung ist nicht auszumachen.

Fazit

Dem Preisschild von **2.1 Milliarden Franken** für das Teilstück der zweiten Etappe steht ein **beklagenswert geringfügiger Nutzen** gegenüber. Damit stellt sich die Frage: Wird diese verschwenderische Fortsetzung eines falschen Ansatzes von zukünftigen Entscheidungsträgern, die nicht mehr von voreiligen persönlichen Versprechen belastet sind, überhaupt je in Angriff genommen werden? Wenn nicht, wird dereinst eine Planungsruine mit dem absurdesten Doppelsackbahnhof der Welt unseren Nachkommen als vor Schildbürgerstreichen warnendes Wahrzeichen dienen.

Angesichts der dürftigen Ausbeute und der exorbitanten Kosten sind **beide Etappen** einzeln betrachtet als **nicht realisierungswürdig** zu beurteilen. Das lässt nicht den Schluss zu, dass sie als Gesamtprojekt eine höhere Bewertung verdienen.

Zwei schwache Konzepte zusammengefügt machen das Ganze nicht besser – nur teurer!

IV Wie sehen dies unabhängige Fachleute?

- Der verstorbene Kantonsingenieur **Fredy Rey** sagte damals schon: *«Die Alternative* [zum Bahnhof Luzern Nord] *wäre, dass wir weiterhin den Verkehr ins Luzerner Zentrum würgen.»*
- **Benedikt Weibel**, früherer CEO der SBB, umgeben von einer Gruppe von jungen Verkehrsplanern, schreibt uns (Zitat): *«Ich wünsche euch viel Erfolg beim Kampf gegen diesen Unsinn.»*
- In unseren Reihen befinden sich mehrere Verkehrsfachleute, darunter **Paul Stopper**, der von der Fachwelt gerne als Vater des Zürcher Durchgangsbahnhofs genannt wird. Sein Credo lautet: *Ein unterirdischer Durchgangsbahnhof ist in Luzern nicht notwendig und fehl am Platz*.
- Der Verkehrsplaner und frühere NZZ-Journalist **Dr. Paul Schneeberger** hat sich in seinem wegweisenden Buch *Ein Plan für die Bahn* auch explizit mit der Luzerner Eisenbahnplanung befasst. In wissenschaftlicher Sachlichkeit gehalten liest es sich wie ein engagiertes Plädoyer gegen den Durchgangsbahnhof und allgemein gegen die Hauptbahnhöfe als Wasserköpfe ohne Mehrwert für die Vorstädte. Seine Haltung ist offenkundig: Heute müs-ste anders geplant werden.
- Bezugnehmend auf den international wirkenden Raumplaner **Prof. Michael Wegener** weist Schneeberger auf die Abhängigkeit von Verkehrsplanung und Siedlungsplanung hin. In der Schweiz, wo in den Einzugsgebieten der grossen Bahnhöfe die Siedlungsentwicklung abgeschlossen ist, sei es notwendig, stattdessen vor allem die Erschliessungsqualität von kleineren und mittleren Städten der Agglomerationen zu steigern. Wir erkennen in der Planung des DBL nicht den geringsten Ansatz dieser Doktrin.

- Unter den Masterarbeiten von Absolventen des Instituts für Verkehrsplanung an der ETH hat in Fachkreisen eine Arbeit des Verkehrsplaners **Dominic Stucki** viel Beachtung gefunden. Stucki moniert die Umwege über die grossen Bahnhöfe und plädiert dafür, die Taktknoten in den grossen Bahnhöfen teilweise aufzulösen und durch Umsteigebeziehungen in auszubauenden Vorstadtbahnhöfen zu ergänzen. Es braucht mehr Tangentialverbindungen. Dazu halten wir fest: Mit dem DBL verpassen wir jede Möglichkeit eines überfälligen Systemwechsels.
- Der Ende Januar 2025 abgetretene Direktor der Südostbahn, **Thomas Küchler**, äusserte sich öffentlich abschlägig zum DBL, den er am 14. Februar 2025 im Radio SRF Regionaljournal Zentralschweiz als überdimensioniert erklärte. Die SOB benutzt in Kooperation mit den SBB deren Luzerner Streckennetz und somit auch den Luzerner Bahnhof. Seine Kritik darf dementsprechend als Insider-Beurteilung gewertet werten.

Die dem Projekt DBL zugrunde liegende Idee des Projekts DBL widerspricht der heute gültigen Lehrmeinung. Es ist falsch, den Luzerner Bahnhof, der in einem gebauten, kaum mehr wachsenden Stadtraum und in einer eingeengten Infrastruktur liegt, zu einer nationalen Verkehrsdrehscheibe aufblähen zu wollen. Eine solche planerische Fehlleistung darf nicht zur Ausführung gelangen!

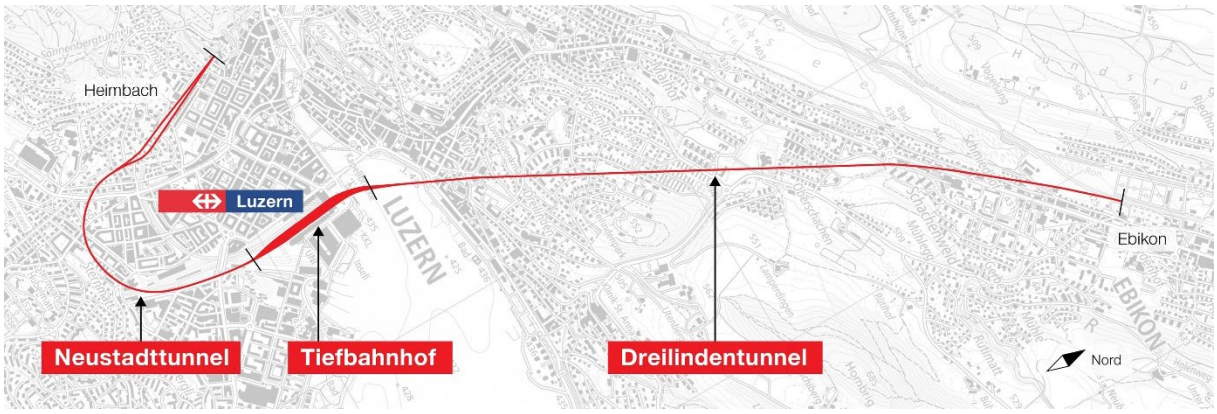
V Ungereimtheiten beim Gutachten Prof. Weidmann

Professor Ulrich Weidmann wurde von Bundesrat Albert Rösti beauftragt, verkehrliche Kapazitätserweiterungsprojekte, namentlich Bahnprojekte, darunter auch das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern, zu bewerten und zu priorisieren.

Verwechslung zweier Projekte

Der Entscheid von Bundesrat Rösti, der im Rahmen der Botschaft 2027 in erster Priorität eine erste Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern finanzieren will, stützt sich auf ein Missverständnis. Dabei werden zwei verschiedene Projektideen verwechselt, die unglücklicherweise unter der identischen Bezeichnung *Durchgangsbahnhof Luzern* laufen. Das eine Projekt, nennen wir es ***DBL SBB,*** **soll 5.1 Mia Franken** kosten. Das andere Projekt, wir bezeichnen es als ***DBL Sachplan Verkehr,*** bringt Professor Weidmann mit seinem Gutachten ins Spiel. Es geht dabei um eine neue, im Umfang **erweiterte Planungsidee zu entsprechend höheren Kosten unbekannter Grössenordnung.**

Professor Weidmann begutachtet und priorisiert das Projekt *DBL Sachplan Verkehr,* währenddem Bundesrat Rösti auf die vermeintliche Empfehlung Weidmanns hin das Projekt *DBL SBB* finanzieren will.



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

Im Gutachten Weidmann gibt es keine Pläne oder genaue Beschreibungen der Projekte. Die Benennungen der Planungskomponenten in den uns zur Verfügung stehenden Unterlagen sind uneinheitlich. Wir sind daher auf die naheliegende Vermutung angewiesen, **dass das von Weidmann unter seiner Bezeichnung *Luzern Durchgangsbahnhof Vollausbau* beurteilte Objekt auf der Ideenskizze im *Sachplan Verkehr vom 19.09.2025* basiert**. Dabei handelt es sich um die Komponenten Dreilindentunnel, Tiefbahnhof und Neustadttunnel, ergänzt mit einem Trassee, das den bestehenden Gütschtunnel umfährt und in Reussbühl in die Bestandsstrecke einmündet.



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.

Die Indizien für unsere These sind vielfach:

- Im Gutachten werden unter dem Titel *Luzern; Durchgangsbahnhof* nebst dem Durchgangsbahnhof Vollausbau und der 1. Etappe DBL separat auch ein sogenannter **«Gütschtunnel 2»** behandelt. Dieser dürfte dem in der Ideenskizze als *Gütschtunnel lang* bezeichneten, gelb markierten Streckenverlauf zwischen dem Areal Heimbach und Reussbühl entsprechen.
- Weidmann weist im Gutachten eine zeitliche Vorwegnahme der Realisierung sowohl des «Gütschtunnels 2» wie auch der ersten Etappe DBL zurück und platziert die beiden Teilprojekte in die 6. Prioritätsstufe, verbunden mit der Bemerkung *Priorisierung des Vollausbaus*. Damit will er erklären, dass diese nicht vorab erstellt werden dürfen, sondern in den erstpriorisierten Vollausbau gehören. Daraus darf geschlossen werden, dass er beide Projektkomponenten als Teile des Ganzen betrachtet. **Sie gehören also in seinen Augen zum Vollausbau, zum Vollausbau *DBL Sachplan Verkehr*!**
- Im Gutachten wird für den Vollausbau eine bisher noch nie bekannt gegebene neue Kostensumme genannt (CHF 4'870 Mio). Dabei dürfte es sich um eine **Aufrechnung für den «Gütschtunnel 2»** auf die bis 2025 geltenden (zu niedrig angesetzten) 3.3 Mia Franken handeln. Der «Gütschtunnel 2» gehört demnach zum Vollausbau *DBL Sachplan Verkehr.*
- Im Gutachten findet sich bei der Qualifizierung des Vollausbaus der Satz: ***«Auf den Ausbau des <u>bestehenden</u> Gütsch-Tunnels kann […] verzichtet werden»***. Er impliziert, dass das auszuführende Projekt den Engpass Gütsch beheben wird. Dies gelingt mit dem Projekt *DBL Sachplan Verkehr* mit einer Umfahrung. Eine diesbezügliche Lösung ist jedoch beim Projekt *DBL SBB* nicht im Ansatz auszumachen. Die positiven Qualifikationen, die Weidmann dem DBL-Vollausbau angedeihen lässt, wären ohne Umfahrung des Engnisses Gütsch unglaubwürdig.
- Wie oben dargetan, beträgt der ungeschönte Fahrzeitgewinn beim offiziellen Projekt *DBL SBB* sieben Minuten. Demgegenüber attestiert Weidmann im Gutachten dem DBL : ***«Zudem beschleunigt er die Nord-Süd-Verbindung durch die Schweiz, was Optionen für den internationalen Personenverkehr als Ersatz für Kurzstreckenflüge eröffnet»***. Die Erwirkung dieser etwas hochgestochenen Fernsicht wird Weidman wohl nicht den sieben Minuten des offiziellen DBL zuordnen. Es spricht für sich, dass der Gutachter eine wirksame Beschleunigung der Fahrzeit richtigerweise nur mit einer Projekterweiterung (sprich *DBL Sachplan Verkehr)* als möglich erachtet.

Damit beweisen wir, dass sich das Gutachten Weidmann nicht auf das offizielle Projekt *DBL SBB* bezieht. Die von den Befürwortern des offiziellen *DBL SBB*-Projekts bejubelten Qualitäten, die der Experte vermeintlich ihrem Favoriten zuschreibt, treffen so nicht zu. (Gewinn von Kapazitäten und Freiheitsgraden, Entlastung Engpass Gütsch, Beschleunigung ins Tessin usw.).

Was hat das bezüglich der Kosten zur Folge?

Das erweiterte Projekt *DBL Sachplan Verkehr* bekommt nun natürlich auch ein **neues Preisschild**. Beim auftragsgemässen *Bewertungskriterium Kosten-Nutzen-Verhältnis* darf natürlich nicht mehr von den 5.1 Milliarden Franken ausgegangen werden, die dem offiziellen Projekt *DBL SBB* zugeordnet sind. Das dem Gutachten Weidmann zugrunde liegende Projekt wird gut und gerne **eine Milliarde Franken teurer** werden als die drei Komponenten des DBL. Bei der Betrachtung der Mehrkosten ist zu berücksichtigen, dass dem erweiterten, unausgegorenen Projekt der gravierende Mangel anhaftet, dass die Gleisverlängerung beim Reusszopf in Reussbühl endet. Damit dort kein neuer Engpass entsteht, wäre es unabdinglich, die Umfahrung Gütschtunnel bis zum Bahnhof Emmenbrücke zu führen.

Das Gutachten taugt nicht für die stattgefundene Projektauswahl

Der **Entscheid Bundesrat Röstis**, das Projekt DBL zumindest in einer ersten Etappe zu finanzieren, **fusst offensichtlich auf einer Verwechslung von zwei verschiedenen Projekten mit gleichlautender Bezeichnung**. **Wenn der ein Jahrhundertprojekt betreffende bundesrätliche Entscheid nun auf falschen Fakten und demnach auf einem Grundlagenirrtum basiert, ist er aufzuheben.**

Fazit

Und niemand hat's gemerkt – Oder wollte man es unter dem Deckel halten?

VI Behördliche und politische Aspekte

Wo stehen die Bundesbehörden und die SBB?

In einem neulich herausgegebenen Papier des **Bundesamts für Verkehr** zur ***Perspektive BAHN 2050*** lesen wir sinngemäss, dass der Bund beim Bahnausbau einen *Schwerpunkt in den Agglomerationen* setzt. U.a. werden darin Zielsetzungen wie *Neue Durchmesser- und Tangentiallinien in Agglomerationen* oder *Ausbau von Bahnhöfen zu Verkehrsdrehscheiben mit Umsteigemöglichkeiten* genannt. Gemeint sind neue Verkehrsdrehscheiben in den *Agglomerationsgürteln* und nicht in den Agglomerationskernen! Diese Absichtserklärung geht in die gleiche Richtung, wie es die neuzeitlich denkenden Planer fordern. **Beim Projekt DBL sucht man einen solchen Ansatz vergeblich.** Es erstaunt deshalb, dass angesichts der Diskrepanz zwischen dieser Richtlinie des Bundes und dem überholten Planungsgrundsatz, der dem DBL zugrunde liegt, vom BAV öffentlich keine Vorbehalte zu vernehmen sind.

Anlässlich eines persönlichen Gesprächs mit zwei **Chefbeamten des BAV**, denen wir unser Gegenprojekt zum DBL unterbreiten durften, wurde uns klargelegt, *dass das BAV*

in Sachen DBL an den Auftrag des Parlaments gebunden sei. Bei allem Wohlwollen, das wir bei der Entgegennahme unseres Gegenvorschlags *Eisenbahnkreuz Innerschweiz* empfanden, haben wir die Aussage in dem Sinne verstanden, dass das BAV nicht bereit wäre, näher auf eine Planungsalternative einzutreten, auch wenn eine solche intern als dem DBL überlegen beurteilt würde.

Genau gleich der Tenor eine Stufe tiefer: Auf das Ersuchen hin, den **SBB** ein Gegenprojekt unterbreiten zu dürfen, erhielten wir unterzeichnet von Verwaltungsratspräsidentin Monika Ribar und CEO Vincent Ducrot eine abschlägige Beantwortung mit folgendem Wortlaut: *«Aus diesem Grund können die SBB keinesfalls Partei ergreifen oder sich zu möglichen Varianten äussern, ohne ausdrücklich das Mandat des BAV erhalten zu haben.»* Auch das tönt nicht nach überzeugt-Sein vom DBL.

Und die Bevölkerung?

Das Stimmvolk hat beim Milliardengeschäft DBL nicht mitzureden. Weder in der Stadt noch im Kanton Luzern wird es eine Abstimmung über die Realisierung dieses Jahrhundertbauwerks geben. Entschieden wird in den eidgenössischen Räten, und zwar nicht über ein Einzelprojekt DBL, sondern über ein Gesamtpaket zusammen mit anderen Eisenbahn- und Strassenprojekten überall in der Schweiz. Die Zustimmung in den National- und Ständeräten wird einhellig sein nach dem Motto: Wir befürworten euer Projekt, wenn ihr dafür auch unseres unterstützt.

In der Stadt Luzern wird es dann doch noch einen Urnengang geben: Um die prognostizierte Verdoppelung der Passagierströme von 100'000 auf 200'000 Reisende pro Tag zu bewältigen, sind gewaltige Änderungen und Umgestaltungen des gesamten Bahnhofsumfelds geplant. Auch wird es massive Auswirkungen auf die Verkehrs-Infrastruktur der gesamten Innenstadt geben. All das wird mehrere 100 Millionen Franken verschlingen. Über diese gigantischen Massnahmen wird das Luzerner Stimmvolk dann in irgendeiner Form zustimmen müssen. Denn der DBL wird sich bereits im Bau befinden und kann nicht mehr rückgängig gemacht werden. Der Entscheid darüber ist müssig – der Schaden ist vorher, mit dem Entscheid zum DBL «auf höherer Ebene», angerichtet.

Die politische Auseinandersetzung mit dem gewaltigen Verkehrsprojekt, das ja jeden Einzelnen trifft, ging bisher erstaunlicherweise weitgehend lautlos am Volk vorbei. Wer sich mit dem Thema befasst, verspürt allerdings, dass die Brisanz des Themas DBL in der Bevölkerung zunehmend und sodann vorwiegend mit Skepsis wahrgenommen wird. Jedenfalls ist es offensichtlich, dass in der Stadtluzerner Bevölkerung trotz propagandistischer Beeinflussung durch Politik, Behörden, und Medien keine Begeisterung für den DBL herrscht. Eine Umfrage in *LZ Online* ergab, dass bei 600 Umfrageteilnehmenden 67% für das Gegenprojekt *Eisenbahnkreuz Innerschweiz* votierten und lediglich 33% für den DBL. Dies, nachdem das Gegenprojekt der Allgemeinheit ein einziges Mal vorgestellt worden war (LZ).

Das Unbehagen über das Projekt Durchgangsbahnhof muss laut werden, damit es gesamtschweizerisch vernommen wird.

Quellen

- Kanton Luzern/Ingenieurgemeinschaft Schubiger AG Bauingenieure Luzern und Basler & Hofmann Ingenieure und Planer AG, Zürich: *Zweckmässigkeitsstudie Tiefbahnhof Luzern*, 1992
- Kanton Luzern: *Botschaft des Regierungsrates an den Kantonsrat, B111*, 2009
- Kanton Luzern: *Tiefbahnhof Luzern, Kurzbericht zum Vorprojekt*, 2013
- Kanton Luzern: *Planungsbericht Durchgangsbahnhof Luzern*, 2015
- Kanton Luzern/Ernst Basler + Partner: *Synthesebericht*, 2015
- Kanton Luzern, Denkmalpflege, Archäologie: *Berichte!* 2024
- Kanton Luzern und Stadt Luzern: *Durchgangsbahnhof Luzern - Entwicklung Raum Bahnhof 2040,* 2024
- Kanton Luzern: *Durchgangsbahnhof Luzern, Kosten und Zeitplan*, 2026
- Kanton Luzern: *Anfrage Krummenacher-Feer Marlis über die geplante Abstellanlage in Dierikon*
- Stadt Luzern: *Stadtmagazin Februar 2021*
- Stadt Luzern: Testplanung Schlussbericht, 29.12.2020
- Kanton und Stadt Luzern: Masterplan Raum Bahnhof Luzern, 21.05.2025
- Bundesamt für Verkehr: *STEP Ausbauschritt 2030/35*
- Bundesamt für Verkehr: *Perspektive Bahn 2050- Hintergrundbericht Vision, Ziele und Stossrichtung*, 2023
- UVEK: *Verkehr 2045, Gutachten Prof. Dr. Ulrich A. Weidmann, Dr Michael Nold,* 2025
- UVEK: *Sachplan Verkehr, Teil Infraktur Schiene,* 2025
- Rapp Trans AG: *Nutzenstudie,* 2015
- Paul Schneeberger: *Ein Plan für die Bahn*, 2018
- Dominic Stucki*: Welches Verkehrssystem braucht die Schweiz? Masterarbeit Raumentwicklung und Infrastruktursysteme. ETH/IVT Zürich*, 2016
- Radio SRF: *Regionaljournal Zentralschweiz vom 14. Februar 2025*