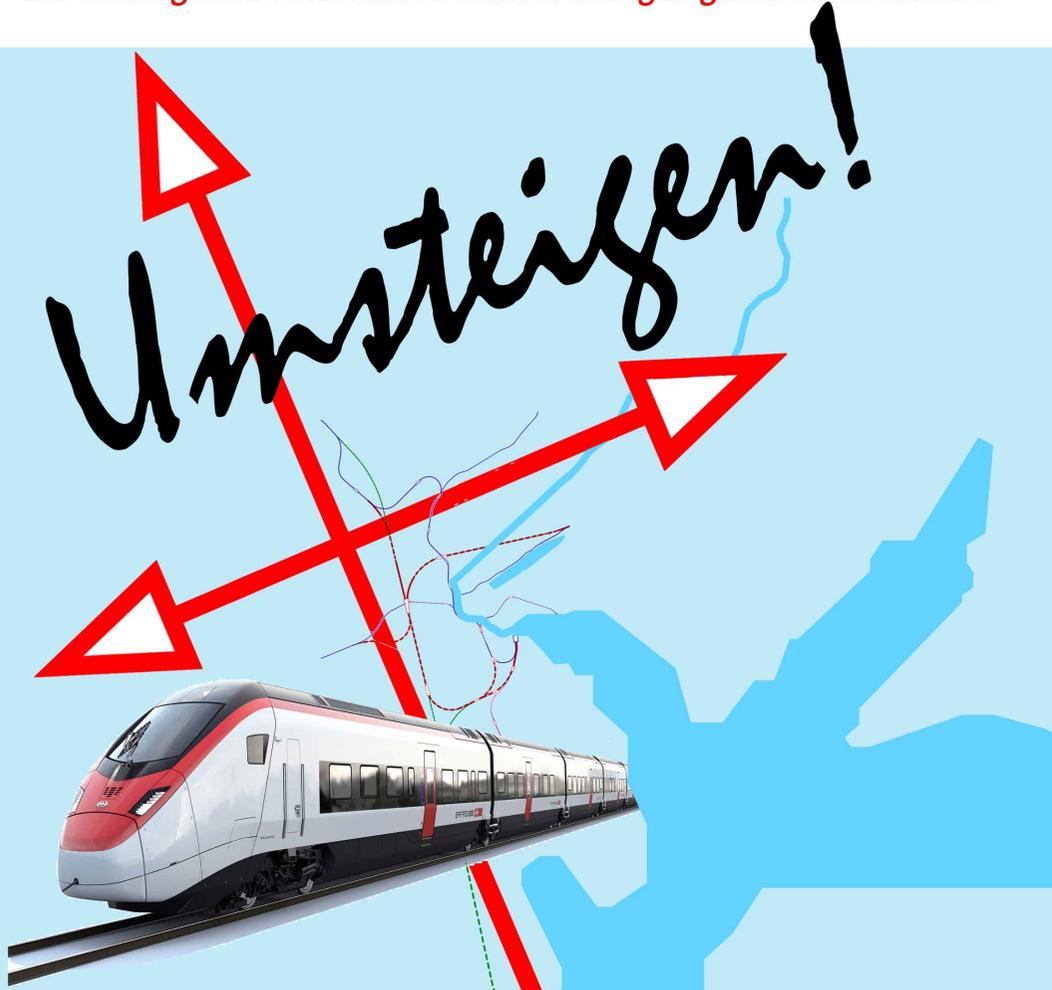


Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

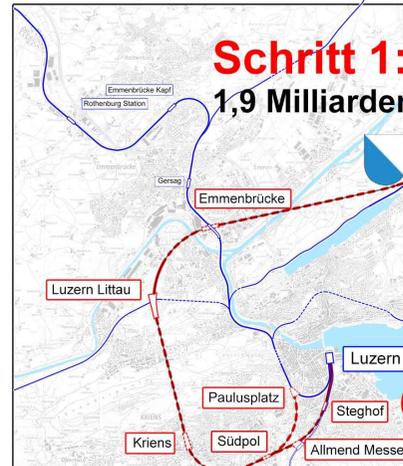
die intelligente Alternative zum Durchgangsbahnhof Luzern



Fahren Sie mit!

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

... und kann in Etappen realisiert werden



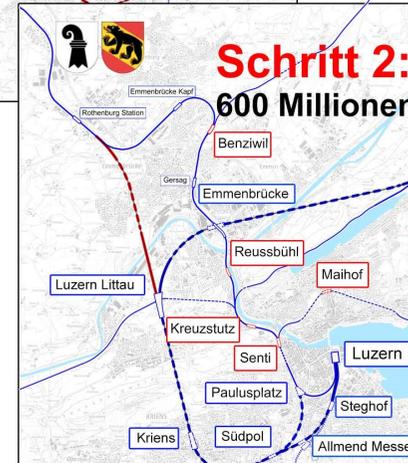
Schritt 1: Ast Zürich

1,9 Milliarden

Bitte einsteigen in

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

Durchmesserlinie
Basel-Luzern-Chiasso
ohne Spitzkehre



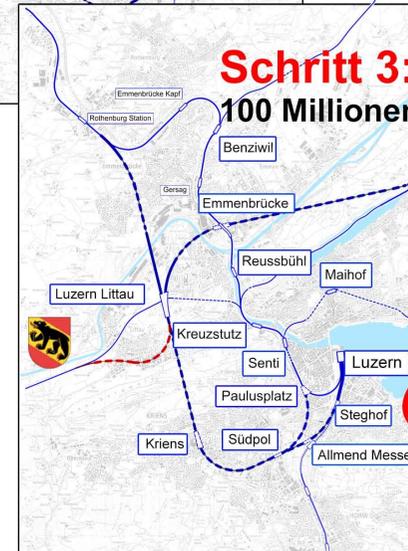
Schritt 2: Ast Basel/Bern

600 Millionen

Taktfahrplan
nach Basel und Bern

Bitte einsteigen in

- Senti
- Kreuzstutz
- Reussbühl
- Benziwil



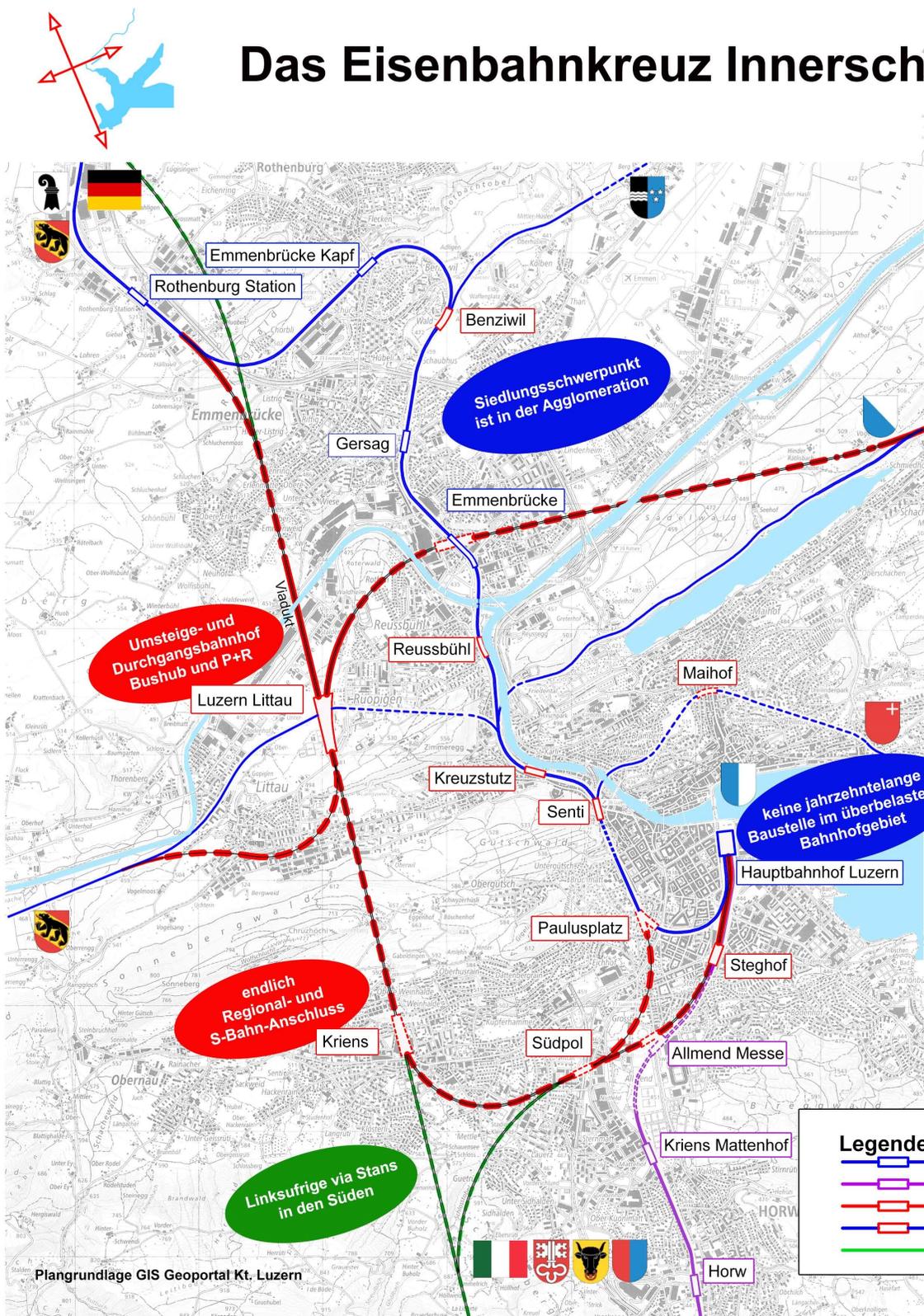
Schritt 3: Ast Entlebuch

100 Millionen

vervollständigt das
Achskreuz Innerschweiz

8 Durchmesserlinien

Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz - ein Bypass für die Bahn



Die Alternativlösung zum DBL entlastet den Luzerner Bahnhof, seine Umgebung und Zufahrten. Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz produziert keine Behinderungen im Stadtkern, weder während den Bauarbeiten - die notabene kürzer sind - noch im Betrieb. Im Bahnhofumfeld braucht es keine Umdispositionen der Zufahrten, noch werden Umstellungen im Busbetrieb, bei den Busstationen und bei der Schifffahrt notwendig. Das Bahnhofparking P1 mit 375 Parkplätzen bleibt erhalten. Der See wird in Ruhe gelassen, und es braucht keinen agrarlandverschleissenden Abstellbahnhof in Dierikon.

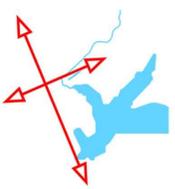
Im Umsteigebahnhof Luzern Littau, der für internationale Züge ausgelegt wird, treffen sich Fernverkehrstrecken aus allen vier Himmelsrichtungen. S-Bahn-Züge, Bus-Hub und Parking für P+R stellen die Feinverteilung der Agglomeration sicher.

Kriens wird an das nationale Bahnnetz und Emmen an die Zürichstrecke angeschlossen.

Mit dem Eisenbahnkreuz wird der Fernverkehr und der Lokalverkehr systematisch und konsequent entflechtet. Die bestehende Gleisstruktur wird gegenüber dem DBL um mehr als das Doppelte entlastet. Damit entsteht ersatzweise Platz für S-Bahn-Züge und andere Fahrplanverdichtungen. Es wird somit möglich, auf der vorhandenen Strecke an neuen Orten S-Bahn-Stationen einzubauen.

Die Reise nach Zürich und ins Tessin wird kürzer. Mit dem Eisenbahnkreuz wird die Strecke Basel/Bern - Luzern wesentlich kürzer und schneller und damit neu taktetztauglich. Im Bahnknoten Luzern entstehen acht neue Durchmesserlinien (mögliche Durchfahrten von Ast zu Ast).

und kostet weniger!



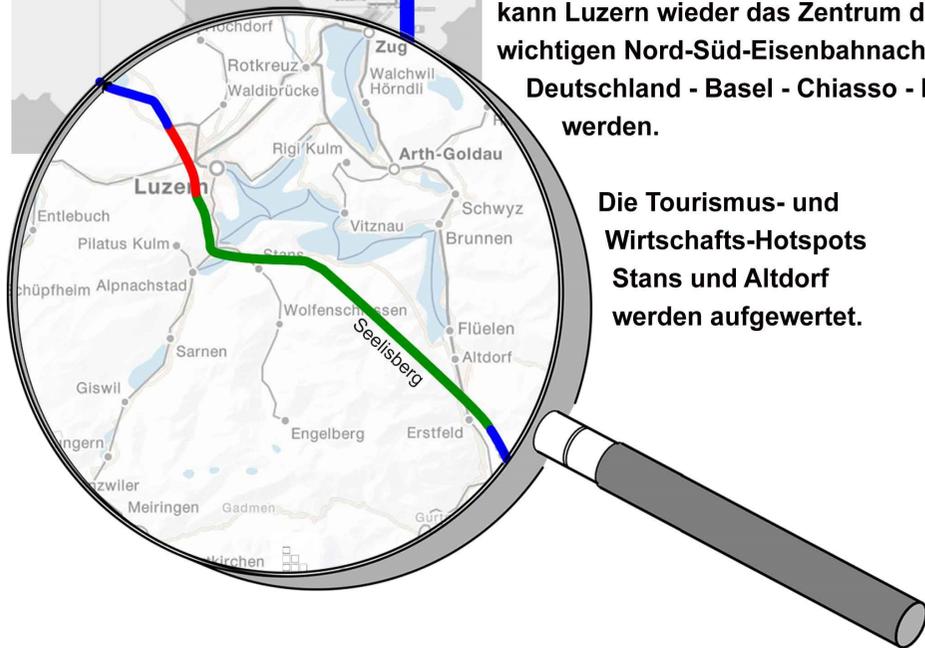
Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

Aufwärtskompatibel mit linksufriger Nord-Süd-Transversalen über Luzern

Das Eisenbahnkreuz ermöglicht die Direttissima



Eisenbahnkreuz Direttissima



Die direkte Verbindung Luzern - Altdorf via Stans durch den Seelisberg ermöglicht die kürzeste und schnellste Nord-Süd-Transversale durch die Schweiz.

- ▶ zum Nutzen Luzerns
- ▶ zum Nutzen der Zentralschweiz
- ▶ zum Nutzen der Schweiz

Diese Möglichkeit muss offen bleiben. Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz setzt den Grundstein dafür.

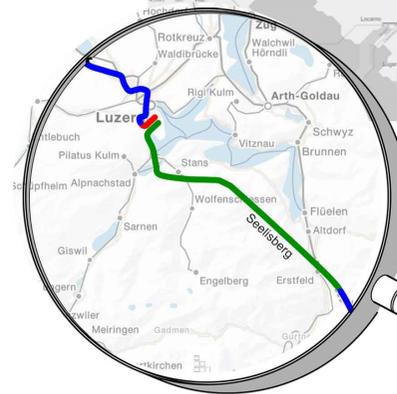
Mit dem Eisenbahnkreuz Innerschweiz kann Luzern wieder das Zentrum der wichtigen Nord-Süd-Eisenbahnachse Deutschland - Basel - Chiasso - Italien werden.

Die Tourismus- und Wirtschafts-Hotspots Stans und Altdorf werden aufgewertet.

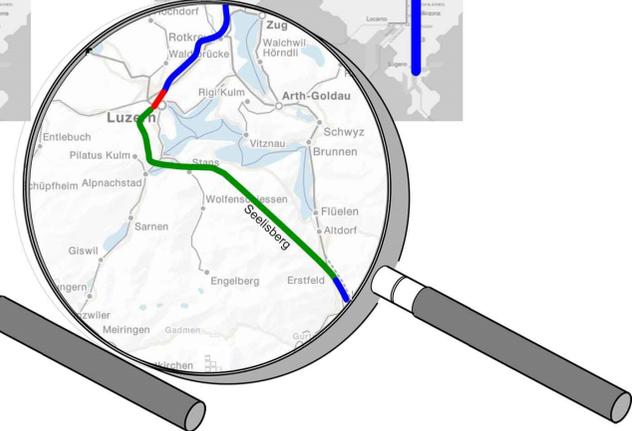
Nicht so der Durchgangsbahnhof Luzern DBL

Sollte der DBL Realität werden, wird die Verbindung Luzern - Altdorf endgültig verunmöglicht. Das letzte noch fehlende Teilstück für eine schnurgerade Nord-Süd-Transversale über Luzern würde nie gebaut werden. Wegen der unglücklichen Anordnung des DBL verbliebe die Wahl zwischen zwei Möglichkeiten, die jeglicher Vernunft widersprechen: Entweder Transversale mit Spitzkehre in Luzern oder mit sinnlosem Umweg über Zürich.

Durchgangsbahnhof Spitzkehre

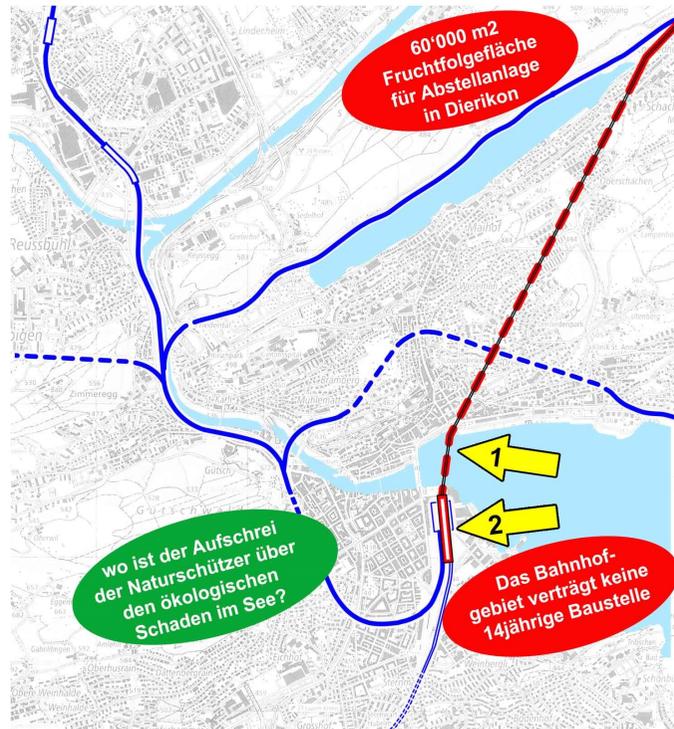


Durchgangsbahnhof Sinnloser Umweg



Durchgangsbahnhof Luzern - über 30 Jahre Planung in die falsche Richtung

Etappe 1: Der Doppelsackbahnhof



60'000 m²
Fruchtfolgefläche
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

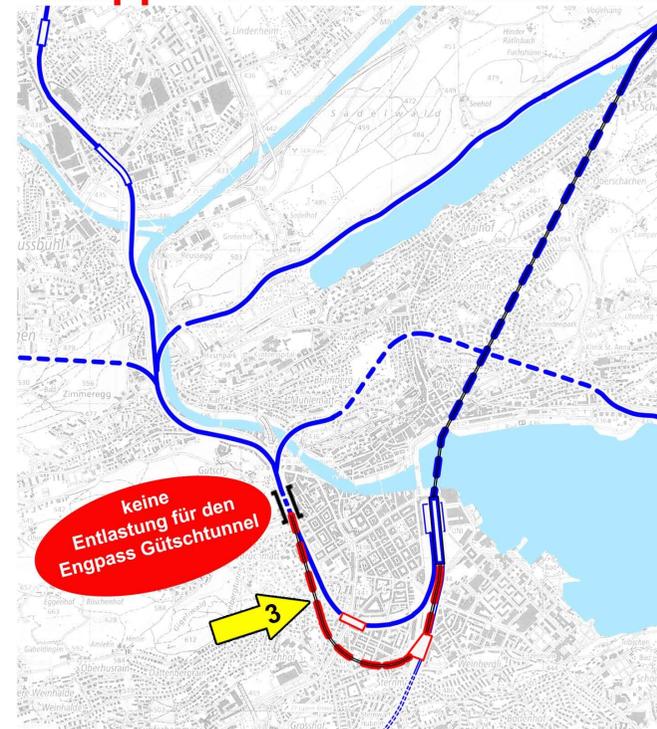
Die risikoreiche Technologie ist noch unerprobt. Die Arbeiten im See sind ökologisch problematisch und bewirken über lange Zeit Verschmutzungen in See und Reuss. Eine jungsteinzeitliche Siedlung im Seegrund muss zerstört

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 erträgt 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