

An die Bundesversammlung und an den Bundesrat

«Stopp Durchgangsbahnhof Luzern! / DBL nein danke!»

Gestartet durch Verein IG Eisenbahnkreuz Innerschweiz, Hochbühlstrasse 9, 6003 Luzern

petition@eki-luzern.ch / www.eki-luzern.ch

Wir fordern konkret (Begehren)

Der geplante Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ist das grösste und teuerste Bahn-Infrastrukturprojekt in der Geschichte der Innerschweiz. Angesichts massiver Kostenrisiken, jahrzehntelanger Grossbaustellen und vor allem fragwürdigem Nutzen für die breite Innerschweizer Bevölkerung, fordern die Unterzeichnenden dieser Petition die Bundesversammlung und den Bundesrat auf:

1. **Keine Freigabe von Bundesgeldern:** Auf die Finanzierung der ersten Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern im Rahmen der parlamentarischen Vorlage «Verkehr 45» und der „Botschaft 2027“ ist vollständig zu verzichten.
2. **Projektstopp:** Die aktuellen Planungen für die beiden DBL-Etappen 1 und 2 für den Dreilindentunnel inkl. Seequerung, den Tiefbahnhof und den Neustadttunnel sowie die Zugabstallanlage in Dierikon sind unverzüglich einzustellen.
3. **Neubeurteilung und Prüfung von Alternativen:** Die Bundesbehörden werden beauftragt, kostengünstigere, flexiblere und umweltverträglichere Bahninfrastrukturlösungen – wie etwa ein optimiertes S-Bahnsystem oder ein erweitertes Eisenbahnkreuz – beschleunigt detailliert zu erarbeiten und zu prüfen.
4. **Schutz der Lebensqualität:** Die Bevölkerung der Stadt Luzern darf nicht über 13 Jahre hinweg durch eine lähmende Grossbaustelle im Zentrum am See drangsaliert und blockiert werden.
5. **Schutz der Wirtschaft:** Das Gewerbe in der Stadt Luzern und der Agglomeration darf nicht über Jahre hinweg vom Zugang zum Bahnhof Luzern behindert und abgeschnitten werden.
6. **Schutz des Tourismus:** Der Tourismus in der Stadt Luzern und der Agglomeration darf nicht über Jahre hinweg am Zugang zum Bahnhof Luzern und zum See (Schifffahrt) behindert und abgeschnitten werden.

Unterstützen Sie bitte diese Petition, damit Luzern vom längst überholten, teuren und unnötigen Projekt Durchgangsbahnhof Luzern verschont bleibt. Vielen Dank.

Unterschriftenliste

| Name, Vorname | Strasse, PLZ, Ort | Geb.-Datum | Unterschrift |
|---------------|-------------------|------------|--------------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Unterzeichnet einsenden an: Verein IG Eisenbahnkreuz Innerschweiz, Hochbühlstrasse 9, 6003 Luzern
Oder Online Petition benutzen: <https://www.openpetition.eu/ch/petition/online/stopp-durchgangsbahnhof-luzern-dbl-nein-danke>

Begründungen

- Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) bringt einen sehr geringen, schönegeredeten Nutzen und kostet den Bund masslose 6 – 7.5 Mia. Franken für einen neuen Tiefbahnhof, die Seequerung und 2 Tunnels von insgesamt total 6.3 km. (zum Vergleich: Der 57 km lange Gotthard-Basistunnel kostete 12.2 Mia. Franken)
- Bauprojekte im Umfeld des Bahnhofes Luzern, die wegen dem DBL unausweichlich realisiert werden müssen, kosten den Kanton Luzern und insbesondere die Stadt Luzern weitere 0.5 – 1 Mia. Franken.
- Der DBL ist ein veraltetes und unausgereiftes bald 40-jähriges Bahnprojekt mit weitreichenden, irreversiblen Konsequenzen. Der DBL ist schlicht nicht notwendig und fehlt am Platz!
- Auf den bestehenden Eisenbahnlinien können mit dem DBL keine S-Bahnstationen gebaut werden.
- Kriens (heute 30'000 EinwohnerInnen) wird auch mit dem DBL in Luzern immer noch nicht ans Eisenbahnnetz angeschlossen sein. Kriens wird so weiterhin die grösste Stadt der Schweiz bleiben, die endgültig keinen Bahnanschluss hat. Auch mit dem DBL müssen künftig alle KrienserInnen für einen Bahnanschluss mit dem Bus zum und vom Bahnhof Luzern «gepumpt» werden. Daran wird sich in den nächsten 100 Jahren nichts ändern. Kriens wird aber in den nächsten 50 Jahren gemäss allen Prognosen extrem stark wachsen.
- Littau-Ruopigen-Reussbühl (Stadtteil von Luzern, heute 20'000 EinwohnerInnen) ist ein grosses Entwicklungsgebiet und wird auch stark wachsen. Dieser Stadtteil mit vielen EinwohnerInnen wird auch keinen eigenen Bahnanschluss haben.
- Bereits für die erste DBL-Etappe müssen in Dierikon für eine neue 13-gleisige (!) Zugabstellanlage 60'000 m² wertvolles Kulturland geopfert werden. Mit weiteren zusätzlichen Kosten von ca. 0.5 Mia. Franken.
- Für den Seetunnel vom Quai vor der Hofkirche bis zum denkmalgeschützten Landungssteg vor dem Bahnhofplatz (Kosten: ? Mia Franken) muss eine 18m tiefe Baugrube im See in Schlamm und Schlick ausgebaggert werden. Für den Tunnel soll eine in der Schweiz noch unerprobte Baumethode zur Anwendung kommen. Für die Arbeiten im See würde dabei auch eine geschützte jungsteinzeitliche Siedlung im See zerstört. Die Baumallee beim Luzernerhof wird beschädigt. Das Restaurant-Dampfschiff Wilhelm Tell muss umplatziert werden. Diese Grossbaustelle im Herzen der Stadt Luzern (rund um das Seebecken und die Seebrücke) bringt enorme, einschränkende Auswirkungen. Lebensqualität, Erholung, Tourismus, Verkehr und Festivals werden über Jahre massiv eingeschränkt oder verhindert.
- Die Umweltverträglichkeit des gesamten DBL-Projektes, vor allem für die Bauarbeiten im und am See, ist bis heute nicht nachgewiesen.
- Das Parkhaus P1 (377 Parkplätze) unter dem Bahnhofplatz muss abgebrochen werden. Ein Ersatz dafür gibt es nicht. Die Eigentümerinnen des Parkhauses P1 müssen für den Schaden und die Verluste entschädigt werden. Die Kosten sind noch unbekannt. Wegen dem DBL gibt es damit direkt am Bahnhof keine Parkmöglichkeiten mehr!
- Der Bahnhofplatz und die Shopping-Zone im Untergeschoss werden während 13 Jahren zu einer Grossbaustelle und abgesperrt sein. Durch diese Nadelöhre müssen sich aber täglich 100'000 Fahrgäste bewegen.
- Mit dem DBL entsteht eine Fahrzeitverkürzung von Zug nach Luzern von bescheidenen 4 Fahrminuten. Die Passagiere müssen hingegen danach vom Tiefbahnhof den Niveauunterschied von 15 Metern über 2 Rolltreppen zur bestehenden Perronanlage überwinden. Das dauert 6 Minuten. Es ergibt sich mit dem DBL also keinen Zeitgewinn!
- Die schnellste Nord-Süd-Verbindung von Deutschland/Frankreich nach Italien müsste eigentlich via Basel – Luzern – Stans – Gotthard - Chiasso geführt werden. Mit dem DBL müssen aber alle Züge für alle Zeiten mit einem sinnlosen Umweg von Luzern via Rotkreuz um die Rigi herum ins Tessin fahren. Die linksufrige Weiterführung der NEAT von Erstfeld – Seelisberg - Stans -Luzern -Olten ist mit dem DBL so nicht mehr möglich, weil verbaut.

Weiterführende Begründungen und detaillierte Hinweise finden sich im **«Positionspapier zum Durchgangsbahnhof Luzern»** und in der **«kritischen Analyse Durchgangsbahnhof Luzern»** auf www.eki-luzern.ch