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

Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz

Plädoyer für ein nutzbringendes Luzerner Eisenbahnprojekt

09.05.2025 / EKI

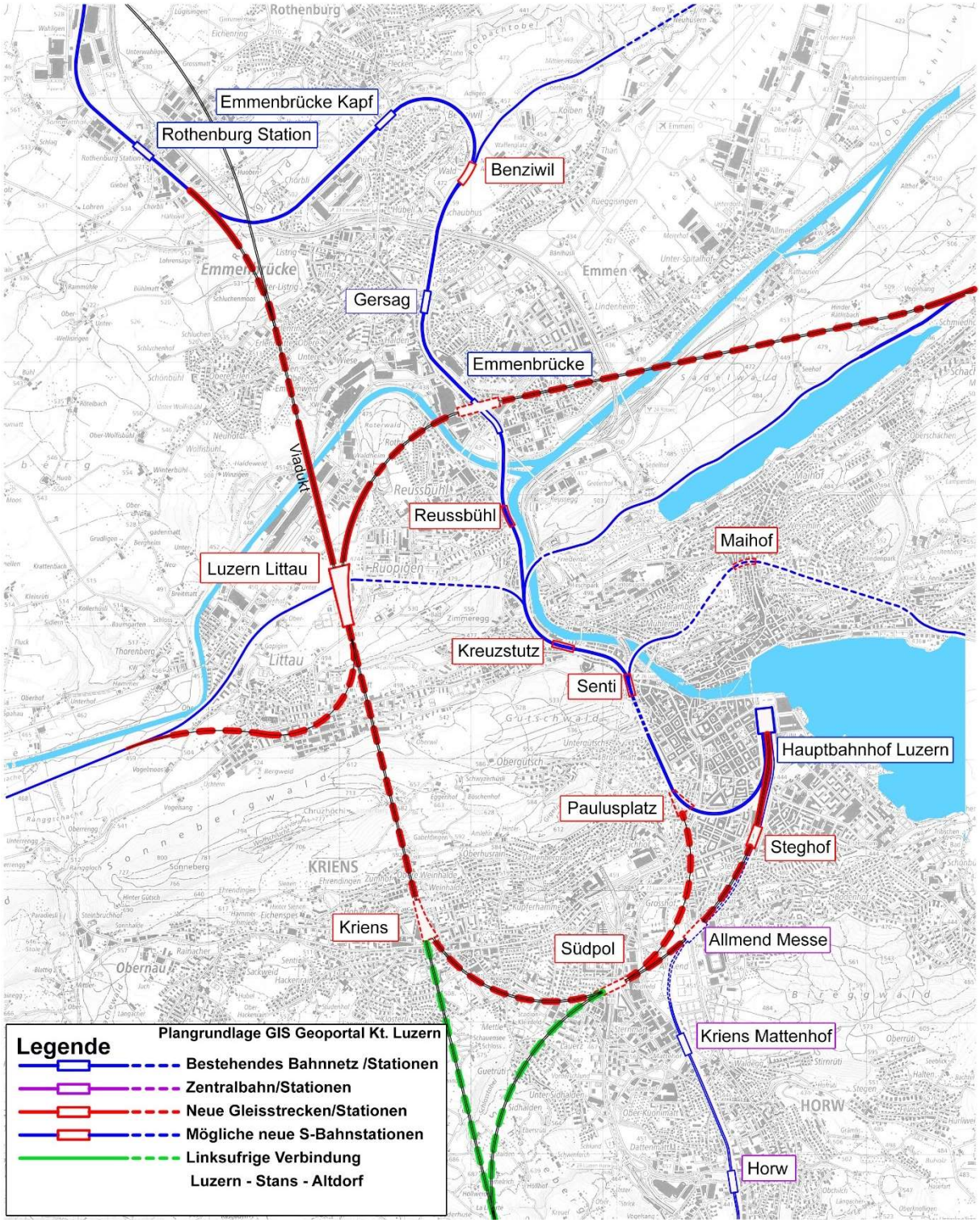
I Bedürfnis

Der Verein IG Eisenbahnkreuz Innerschweiz ist ein Zusammenschluss von Fachleuten und interessierten Personen aus der Bevölkerung, entstanden aus der Skepsis gegenüber der Brauchbarkeit des Eisenbahnprojekts «Durchgangsbahnhof Luzern» (DBL). Die Mitglieder teilen die Ansicht breiter politischer Kreise, dass ein grosszügiger Ausbau der Luzerner Bahninfrastruktur der Innerschweiz beachtlichen Nutzen bringen wird und durchzusetzen ist.

Der Verein stellt sich auf den Standpunkt, dass das von der Innerschweizer Politik getragene Projekt DBL den angestrebten Nutzen bei weitem nicht zu erbringen vermag. Der Durchgangsbahnhof Luzern ist zu wenig nutzbringend, entspricht nicht den Zielen einer zeitgemässen Raumplanungsdoktrin und ist zu teuer.

Um den Bedürfnissen der Region besser zu entsprechen und andere Möglichkeiten aufzuzeigen, verfassten einzelne Mitglieder des Vereins in mehrjähriger Zusammenarbeit das Alternativprojekt «Eisenbahnkreuz Innerschweiz» (EKI). Es basiert auf völlig neuen, bis heute nie vorgebrachten Planungsansätzen und unterscheidet sich grundlegend von den in einer internen Auslese seinerzeit abgelehnten 30 Planungsvorschlägen, mit deren Ablehnung man heute beweisen will, dass die Idee DBL von keinem andersgearteten Streckenführungsprojekt übertroffen werden kann.

Die umfassende Auseinandersetzung mit dem DBL im Positionspapier zum Durchgangsbahnhof Luzern* befasst sich mit den grundlegenden Schwächen und mit den vielen Unzulänglichkeiten dieses Projekts.



Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz Vollausbau
Die schwarz und grün dargestellten Streckenführungen sind Optionen (siehe Seite 8f)

II Die Idee Eisenbahnkreuz

Der Planungsidee Eisenbahnkreuz Innerschweiz liegen fünf Zielsetzungen zugrunde, die den Istzustand um ein Vielfaches aufwerten und in der Wirkung dem DBL weit überlegen sind.

1. Alle Zufahrten zur Agglomeration Luzern werden kapazitiver, schneller und takttauglich
2. Bestehende und neue Agglomerations-Haltepunkte werden in ein erweitertes Netz einbezogen
3. Fern- und Lokalverkehr (S-Bahn) werden weitmöglichst getrennt
4. Alle Äste werden zu Durchmesserlinien
5. Das System wird langfristig aufwärtskompatibel

Zufahrten

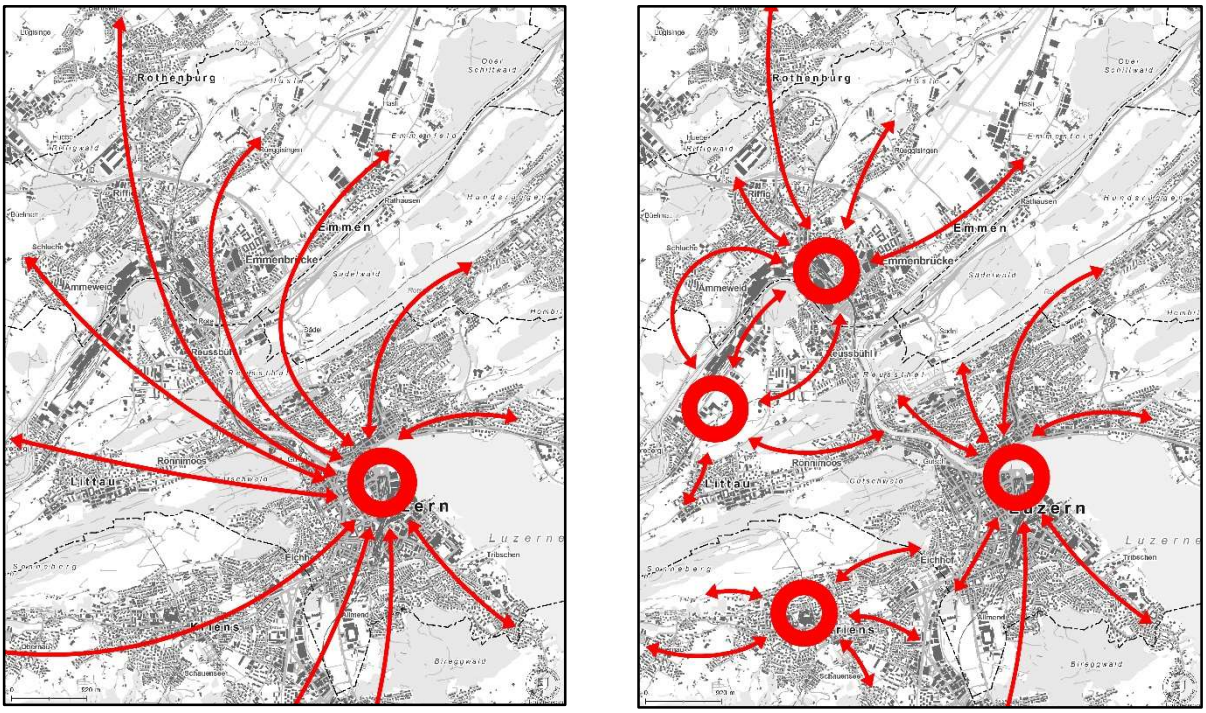
Die Strecken von Zürich und Basel/Bern zweigen doppelspurig von ihren Stammlinien ab und werden auf einem parallelen Weg zum *Bahnhof Luzern* geführt. Dadurch wird die **Durchlässigkeit verdoppelt.** Der Ast Zürich trennt sich ab *Ebikon* von der Stammlinie, der Ast Basel/Bern nach der Station *Rothenburg*. Die beiden neuen Zufahrten treffen sich am Rande des *Littauerbodens* unterhalb *Ruopigen*, wo der *Umsteigebahnhof Luzern Littau* entsteht. Dort trifft auch die neue einspurige Verbindungsschlaufe aus dem *Entlebuch* ein und bildet mit dem Ast Zürich eine neue Durchmesserlinie. Alle Stammstrecken bleiben unverändert bestehen.

Die überwiegend in Tunneln geführten Gleise weisen Maximalneigungen von 20‰ und Minimalradien von 1000 m auf, was theoretisch Geschwindigkeiten von (nicht durchwegs nötigen) 140 km/h und mehr erlauben würde.

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. Das entspricht den raum- und verkehrsplanerischen Thesen einer neuen Generation von Absolventen des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich und wird in Fachkreisen auch zunehmend beachtet. Anerkannte Verkehrsplaner wie **Dr. Paul Schneeberger** und **Dominic Stucki**, die sich in ihren Schriften* mit den Bahnsystemen der Schweiz – und dabei auch kritisch mit Luzern – befasst haben, monieren die Nachteile

der bisherigen Fokussierung der Fernverkehrsanschlüsse auf die als «Wasserköpfe» apostrophierten Hauptbahnhöfe, anstatt sie davon zu entlasten: Vornehmlich Reisen über mittlere Distanzen in den Agglomerationen sollen verkürzt werden. **Umwege über die grossen Bahnhöfe sind zu verhindern**, um in den Agglomerationen dem Wachstum des Verkehrs auf der Strasse zu begegnen. Dies trifft in besonderem Masse auf Luzern zu, wo der Hauptbahnhof entgegen der landläufigen Empfindung nicht zentral, sondern am Rand der Besiedlung liegt (siehe Darstellung unten links). Angeführt wird auch das Argument, dass in Luzern namentlich auch die strassenseitige Zufahrt zum Bahnhof stark beschränkt ist. Es sei widersinnig, teure Bauvorhaben in die Hauptbahnhöfe zu verlegen, wo die Platzverhältnisse beengt sind und wo kein Siedlungswachstum mehr möglich ist. Das Wachstum indessen findet in den Vorstädten statt. Auch dort sollte das Umsteigen stattfinden, und die Takt-Knoten in den grossen Bahnhöfen seien teilweise aufzulösen.



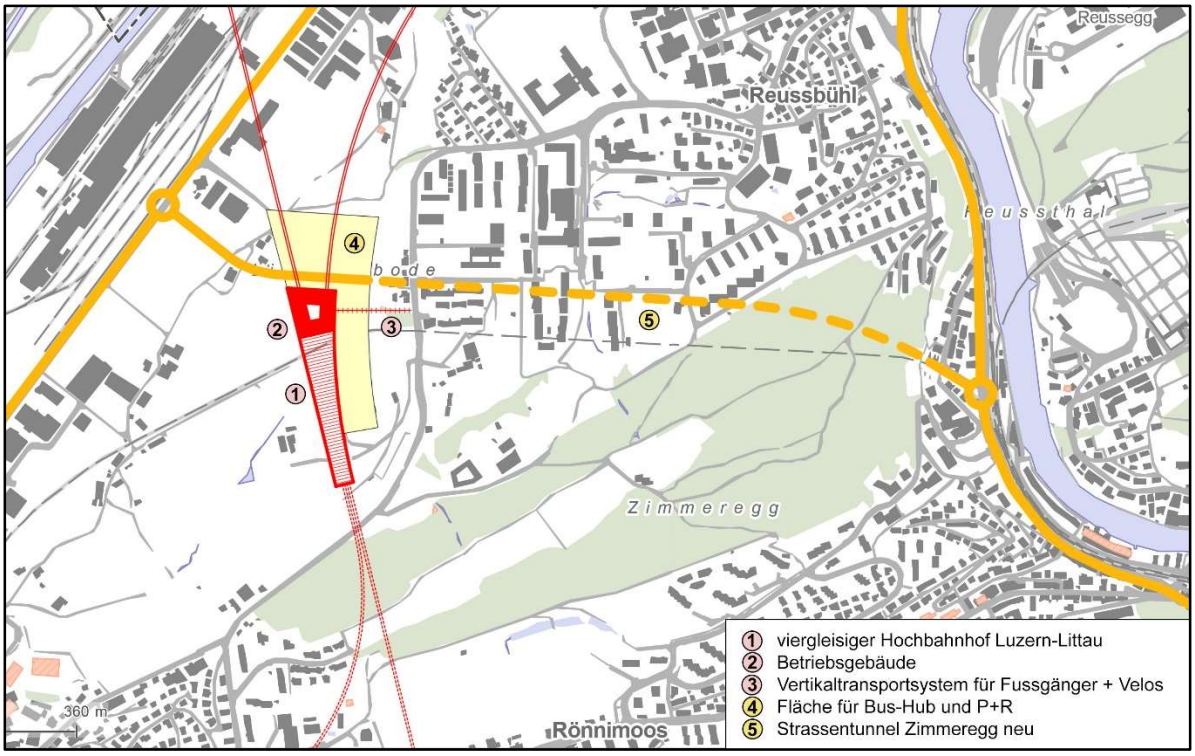
Dezentralisieren, statt den Verkehr ins Zentrum würgen

Die gleiche Meinung wie Schneeberger und Stucki vertritt auch **Benedikt Weibel***, ehemaliger Chef der SBB, indem er die Forderung nach neuen Agglomerationsbahnhöfen stellt, welche grossen Teilen der Bevölkerung den Anschluss ans nationale Bahnnetz ermöglichen. Sein Referat, gehalten am 5. Juni 2024 im Verkehrshaus Luzern, schliesst mit der Aufforderung: **«Wir warten gespannt auf neue Vorschläge»**. Und er zielt damit explizit auch auf den Luzerner Durchgangsbahnhof.

Demgegenüber ist das Projekt DBL auf einer veralteten Lehrmeinung festgefahren und lässt die raumplanerischen Bedürfnisse der sich entwickelnden Vorstädte ausser Acht.

Im Eisenbahnkreuz Innerschweiz wird ein neuer Ast Zürich unter Tag zum ***Bahnhof Emmenbrücke*** geführt und unterquert dort die Stammlinie nach Basel/Bern. Die aufstrebende Gemeinde *Emmen* erhält damit direkten Anschluss an eine zweite Fernverkehrslinie und eine Umsteigestation für den Lokalverkehr.

Die neue Strecke von Zürich führt in weitem Bogen weiter zum ***Umsteigebahnhof Luzern Littau,*** konzipiert als viergleisiger Hochbahnhof für internationale Züge, mit 420 Meter langen Mittelperrons. Die Örtlichkeit ist weitgehend unbebaut und bietet zur Genüge Platz für Infrastrukturbauten, Bus-HUB und P+R-Anlage. Die Erschliessung (Bus, MIV) von Luzern Nord her über den *Seetalplatz* via Industriezone ist vorgegeben und ohne grosses Immissionspotential. Das Bahnhofareal liegt angelehnt an die dortige Geländestufe in unmittelbarer Nähe zu den darüberliegenden Siedlungsgebieten *Ruopigen, Reussbühl* und *Littau* und ist von dort über ein Vertikaltransportsystem und auch durch das bestehende Strassennetz leicht zu erschliessen. Mit zeitlich zunehmender Wichtigkeit des *Umsteigebahnhofs Luzern Littau* könnte über eine Zufahrt von der *Fluhmühle* her über einen *Strassentunnel Zimmeregg* (Bus, MIV, Velo) nachgedacht werden. Damit wäre der *Littauerboden* auch vom *Luzerner Stadtzentrum* her innert weniger Minuten erreichbar.



Umsteigebahnhof Luzern Littau im Littauerboden mit Bus-HUB (gelbe Fläche)
Erschliessung über die Thorenbergstrasse
Strassentunnel Zimmeregg als optionale weitere Zufahrt von der Fluhmühle her

Die neue Fernverkehrs-Zufahrt zum Luzerner Bahnhof aus den drei Richtungen Zürich, Basel und Bern wird auch über ***Kriens*** geführt. Das für eine Zentrumsüberbauung vorgesehene *Bell-Areal* bietet sich in idealer Weise für eine Unterflurstation an. Der *Bahnhof Luzern* oder der Umsteigebahnhof *Luzern Littau* wird dadurch vom *Zentrum Kriens* aus innert weniger Minuten erreichbar. Optionale S-Bahn-Stationen könnten zudem im *Südpol* und als Erweiterung der Zentralbahnstation *Allmend Messe* entstehen. Letztere würde sodann zu einer Umsteigestation von und zu der meterspurigen Zentralbahn.

Mit der ***Perspektive BAHN 2050****** stellte das **Bundesamt für Verkehr** (BAV) die langfristige Entwicklung der Eisenbahn auf eine aktuelle strategische Grundlage. Darin setzt der Bund beim Bahnausbau einen **Schwerpunkt in den Agglomerationen**. Der Fokus der Stossrichtung liegt auch hier auf dem Ausbau der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen, wo das grösste Potential zur Verkehrsverlagerung erkannt wird. Zur *Angebotsentwicklung im Personenverkehr* werden in den Papieren des BAV folgende Punkte vorrangig genannt:

- **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**

Die Aufzählung liest sich wie ein Kochbuch zum Eisenbahnkreuz Innerschweiz: Das Projekt generiert eine hohe Kapazitätssteigerung der Bahn-Infrastruktur und erlaubt damit eine **wirkungsvolle Erweiterung des S-Bahn-Verkehrs**. Alle neuen Strecken bilden **Tangentiallinien** und es entstehen **acht (!) Durchmesserlinien**. Der ***Vorortsbahnhof Emmenbrücke*** wird ausgebaut. Die mittelgrosse Stadt ***Kriens*** mit 30'000 Einwohnern wird an die Agglomeration und an die übrige Schweiz angeschlossen und *Emmen* und *Luzern Littau* werden zu **Verkehrsdrehscheiben mit Umsteigemöglichkeiten**. Besser kann den Vorgaben des BAV nicht Folge geleistet werden.

Stellt man die Ziele des BAV den Wirkungen des Projekts DBL unvoreingenommen gegenüber, so erkennt man ein recht dürftiges Ergebnis. Der S-Bahn-Verkehr kann auf den bestehenden Trassen nur ungenügend gefördert werden. Die S-Bahn steht mangels Schienenkapazität in Konkurrenz zu Fahrplanverdichtungen des Fern- und Regionalverkehrs. Der DBL schafft in der Agglomeration keine einzige Tangentiallinie. Es entstehen lediglich vier Durchmesserlinien. Alle übrigen Zielpunkte werden nicht erfüllt. Der Ausbau von Bahnhöfen oder deren Neuerstellung und die Anbindung von kleineren und mittelgrossen Städten ist schlicht kein Thema. Es ist daher unverständlich, dass das BAV die SBB die Planung am DBL aus Gefälligkeit gegenüber der Innerschweizer Politikszene weiterführen lässt – an einem Projekt, das nicht weiter von seinen eigenen Vorgaben entfernt sein könnte.

Fern- und Lokalverkehr

Zwischen dem Luzerner Bahnhof und der Station Rothenburg entstehen zwei parallel verlaufende Doppelspurstrecken, welche die Kapazität und die Flexibilität der Schieneninfrastruktur von Gross-Luzern um ein beachtliches Mass steigern und eine ideale **Ordnungstrennung** von schnellen und langsamen Zügen ermöglichen. Die schnell zu befahrenden Neubaustrecken sind weitgehend dem Fernverkehr vorbehalten. Auf den verästelten Bestandsstrecken im Siedlungsbereich wickelt sich der Lokalverkehr und gegebenenfalls der Güterverkehr ab. Der Wegfall von schnellen Zügen zusammen mit der projektbedingten Entlastung dieser Strecken ermöglicht neue S-Bahn-Haltestellen. Zur Auswahl stehen *Paulusplatz, Senti, Kreuzstutz, Reussbühl und Benziwil*. Im Bedarfsfall bietet die Duplizität der Linienführung auch Ausweichmöglichkeiten an.

Die Auslastung der Bestandsstrecke zwischen dem Luzerner Bahnhof und Rothenburg befindet sich beim Projekt DBL konzeptbedingt dauernd an der maximal zulässigen Limite. Bei Störfällen – wie kürzlich am Gütsch eingetreten – fehlen jegliche Reserven, und es gibt keine Umfahrungsmöglichkeiten. Auch lässt der Mischverkehr von langsamen und schnellen Zügen auf dieser Strecke abgesehen von der Option *Paulusplatz* keine neuen S-Bahn-Stationen zu.

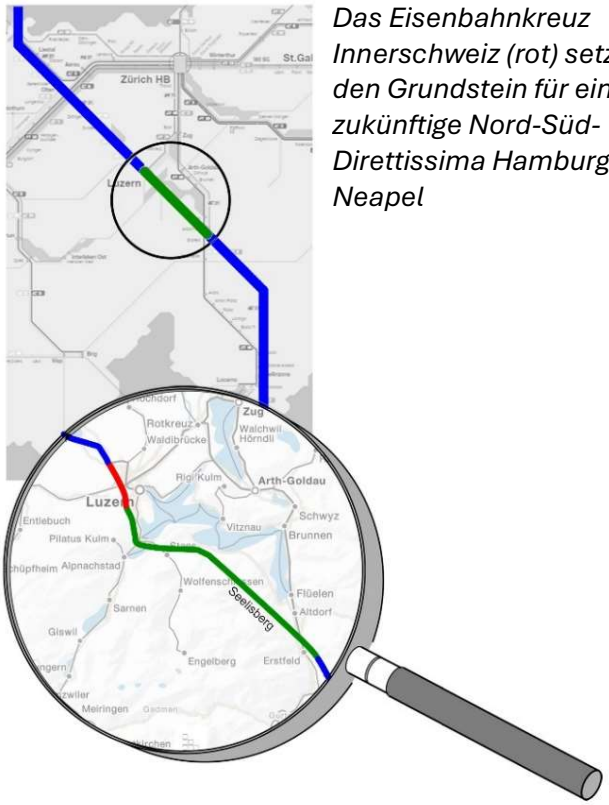
Durchmesserlinien

Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz bildet infolge des Zusammenwirkens der Bestandsstrecken mit den Ergänzungen eine ausserordentlich flexible Gleisstruktur und ermöglicht, ausgehend von sämtlichen Ästen, acht Durchmesserlinien quer durch die Luzerner Agglomeration. Im Vordergrund steht dabei die **durchlaufende Transversale Basel-Chiasso**, die sich durch die Verknüpfung der Äste Basel und Zürich/Chiasso über den Tunnel Eichhof und die Rotseestrecke ergibt. Halte- und Umsteigepunkt wird der *Bahnhof Luzern Littau, wo* 420 m lange Perrons die Abfertigung von internationalen Zügen anstelle des dafür nicht geeigneten Luzerner Hauptbahnhofs möglich machen.

Beim Projekt DBL sind die vier machbaren Durchmesserlinien nur im Zusammenhang mit dem Ast Zürich möglich. Die übrigen Äste können nicht untereinander verbunden werden.

Langfriststrategie

Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz ermöglicht gesamtschweizerisch bedeutsame Optionen für zukünftige Streckenführungen und wird im *Raum Luzern* zu einem **Pionier-Bestandteil.**



Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz (rot) setzt den Grundstein für eine zukünftige Nord-Süd-Direttissima Hamburg-Neapel

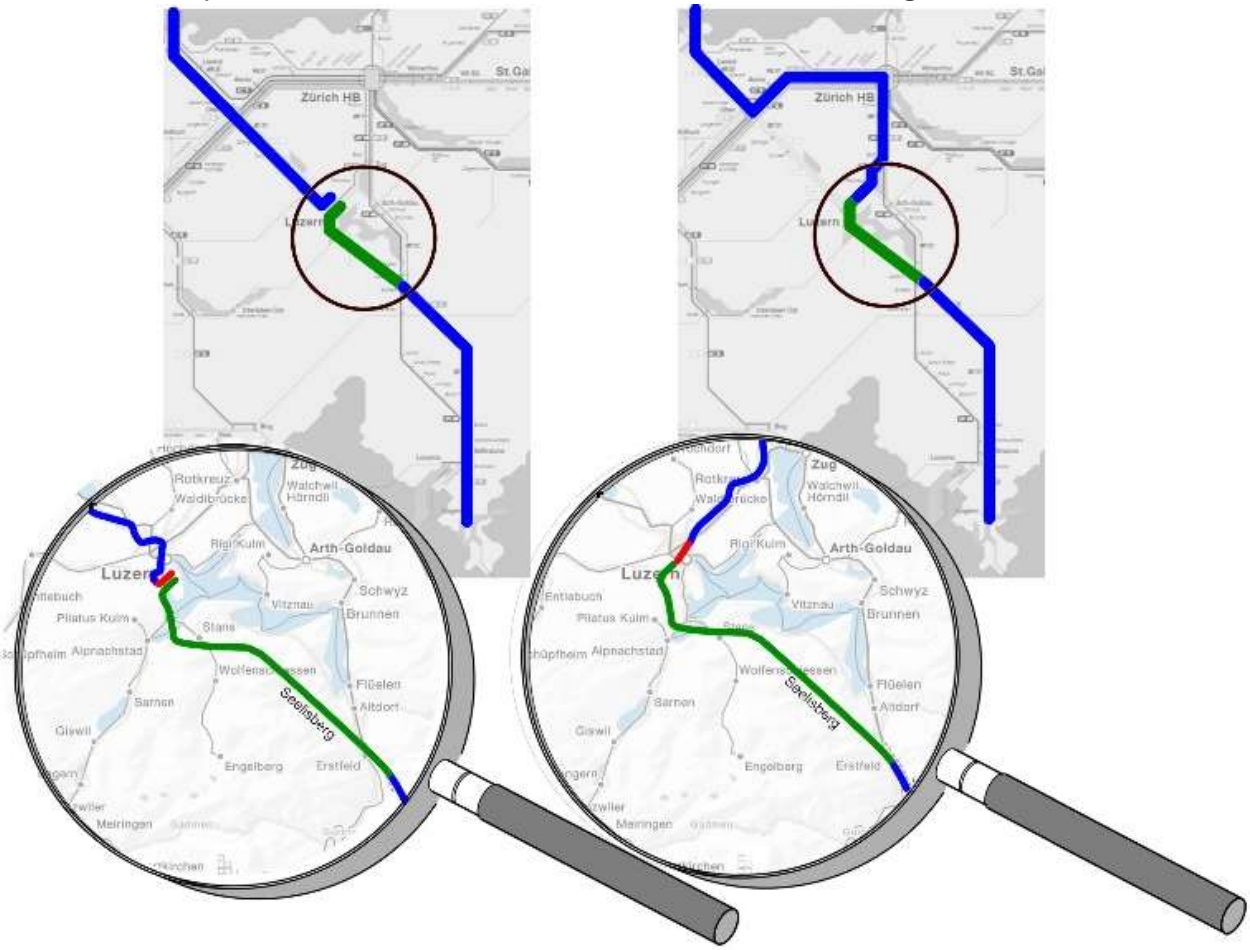
Im Vordergrund des Vorausdenkens steht eine spätere direkte **linksufrige Verbindung** *Luzern-Altdorf via Stans* durch den *Seelisberg*. Die Schliessung dieser knapp 30 km messenden Lücke (in der nebenstehenden Darstellung grün) führt dereinst zur kürzesten und schnellsten Nord-Süd-Transversalen durch die Schweiz. Mit dem Anschluss an die europäische Strecke *Hamburg-Neapel* kann ***Luzern*** die frühere **Bedeutung als Ziel- und Umschlagsort wieder zurückgewinnen**. Immense Vorteile verheisst die Verwirklichung dieser Sicht auch dem ***Kanton Nidwalden*** und dem wirtschaftlich aufstrebenden *Stans*.

Eine weitere langfristige Vision wurde von Verkehrsplanern, die sich um den ehemaligen SBB-Chef *Benedikt Weibel* gruppierten, ins Spiel gebracht: **Eine zweite nationale Ost-West-Achse** vom Raum Bern nach Luzern und weiter bis nach St.Gallen, als Entlastung der Knoten Olten und Zürich. Damit würde das Eisenbahnkreuz Innerschweiz zum eigentlichen **gesamtschweizerischen Eisenbahnkreuz**. Das Fundament (in der Lupe rot) wäre mit dem realisierten Eisenbahnkreuz Innerschweiz gesetzt. Man brauchte lediglich noch anzuschliessen.

Lagebedingt ist das Projekt DBL mit einer linksufrigen Verbindung absolut inkompatibel. Die unglückliche Lage des Durchgangsbahnhofs lässt nur zwei Möglichkeiten zu, die, weil sie jeder Vernunft widersprechen, niemals gebaut würden: Weder eine Spitzkehre in Luzern noch ein widersinniger Umweg über Zürich genügt den zeitgemässen Ansprüchen, die eine Europäische Eisenbahntransversale erfüllen muss. Es ist daher unverständlich, dass in Nidwalden die Aussicht auf einen Anschluss an das Normalspurnetz bis heute nicht die gehörige Beachtung findet.

Durchgangsbahnhof
Spitzkehre

Durchgangsbahnhof
Sinnloser Umweg über Zürich



Zwei untaugliche Ausführungsmöglichkeiten: Spitzkehre oder Umweg

III Wirkung und Nutzen des Projekts Eisenbahnkreuz Innerschweiz

Reisezeitgewinne

Die gekürzte und schneller befahrbare Nordzufahrt aus dem Korridor Basel/Bern bewirkt von Stadt zu Stadt Fahrzeitgewinne von **ca.12 Minuten** bis zur Drehscheibe Luzern Littau und **ca. 8 Minuten** zum Hauptbahnhof Luzern. Die dadurch **takttauglich gewordenen Ankunftszeiten** ermöglichen ein zeitgerechtes Umsteigen auf andere Korridore.

Die Fahrzeit von Zürich/Arth Goldau nach Luzern Littau verkürzt sich um 4 bis 5 Minuten. Bis zum Bahnhof Luzern bleibt die Fahrzeit in etwa gleich lang wie zuvor. Die länger gewordene Wegstrecke wird durch höhere zulässige Geschwindigkeit wettgemacht.

Auch beim DBL werden die Fahrzeiten zu den Stationen in den Korridoren Luzern – Zürich und Luzern – Arth Goldau um vier Minuten schneller. Die grösser gewordenen Umsteigedistanzen in Luzern infolge der Tieferlegung der Perrons um 14 Meter machen jedoch den Zeitgewinn bei vielen Reisezielen wieder zunichte oder werden gar zum Zeitverlust!

Auf der neuen Durchmesserlinie aus dem Entlebuch Richtung Rotkreuz/Zug beträgt der **Fahrzeitgewinn annähernd eine Viertelstunde**.

Die gleiche Durchmesserlinie verkürzt sich mit dem DBL um vier Minuten.

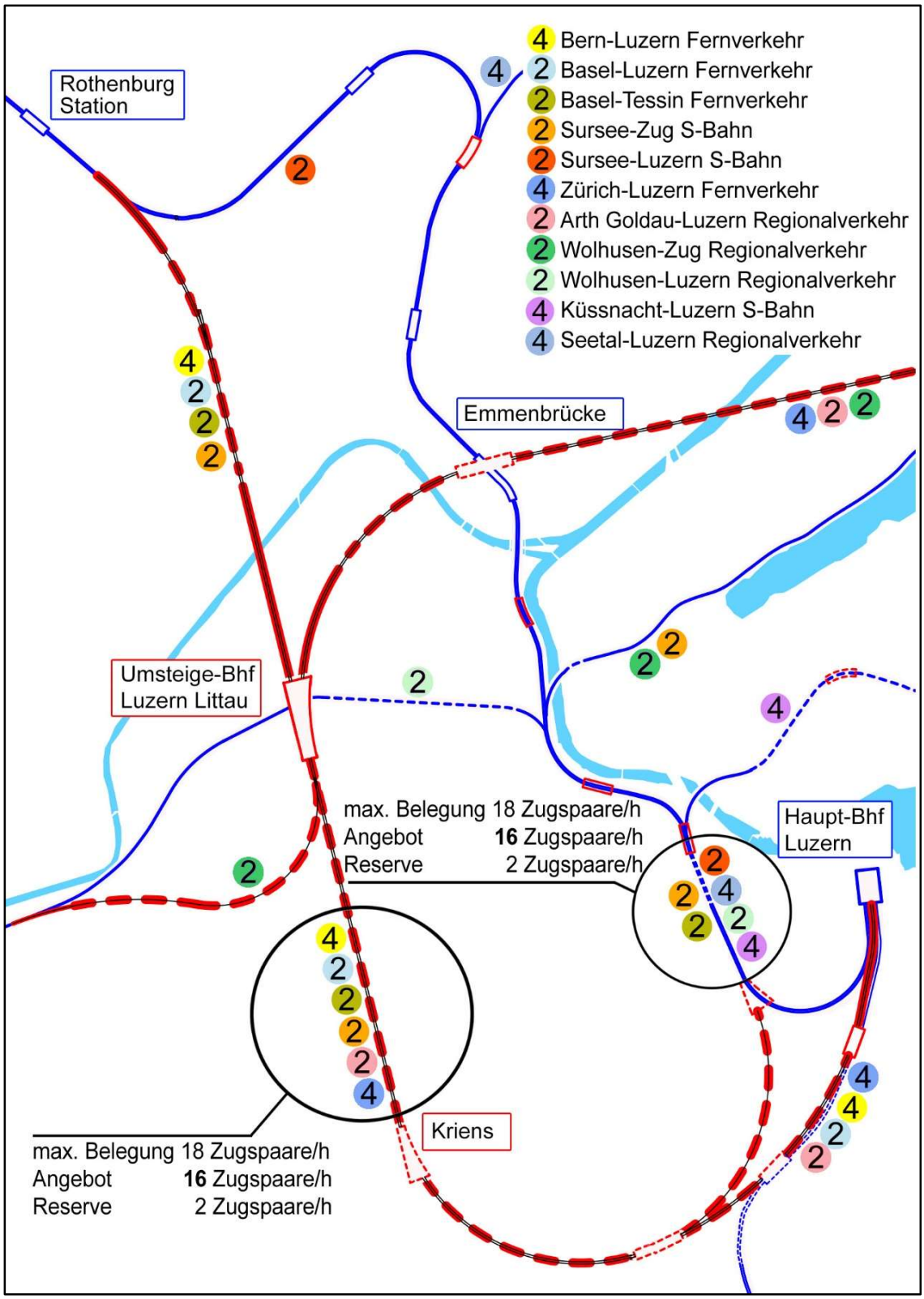
Takttauglichkeit

Alle fünf Zufahrten nach Luzern werden takttauglich. Theoretisch wird auf allen Ästen der Viertelstundentakt möglich. Bei der Nordzufahrt gilt dies für die Korridore Basel und Bern wie auch für den Lokalverkehr, bei der Westzufahrt für die Strecke Zürich und ebenso für den Lokalverkehr in Richtung Zug und Arth Goldau/Tessin.

Der DBL ermöglicht den Viertelstundentakt des Fernverkehrs nach Zürich und für die S-Bahn auf den Strecken Sursee – Zug/Arth Goldau sowie Luzern – Seetal und Luzern – Entlebuch. Für den Fernverkehr nach Basel und Bern entsteht keine Takttauglichkeit.

Erweiterte Durchlässigkeit

Die Belegung, bzw. die Durchlässigkeit einer Strecke wird in Zugspaaren pro Stunde (ZP/h) ausgedrückt, also in zwei Zügen, die innerhalb der gleichen Stunde in entgegengesetzter Richtung fahren. **Das Eisenbahnkreuz Innerschweiz (EKI) erweitert die Kapazität des Nord-Süd-Gleisverlaufs zwischen dem Hauptbahnhof Luzern und Rothenburg Station um mehr als das Doppelte**. In der untenstehenden Plangrafik ist ein mögliches zukünftiges Zugsangebot dargestellt. Daraus wird ersichtlich, dass die maximale Belegung zwischen Luzern und Rothenburg von 18 ZP/h auf 36 ZP/h ansteigt, nämlich je 18 ZP/h auf der Bestands- und auf der Neubaustrecke. Die Darstellung zeigt auch, dass selbst bei dieser hohen Belegung des Streckenabschnitts noch eine **Reserve** von 4 ZP/h vorhanden ist, die beispielsweise den Einsatz zusätzlicher S-Bahn-Züge erlauben würde. Die mit dem West-Ost-Balken des Achskreuzes geschaffene direkte Durchmesserlinie aus dem Entlebuch Richtung Zug steigert zudem die Polyvalenz des Gesamtsystems um eine markante Anzahl Zugsbewegungen.



Beispiel eines Belegungsangebots auf dem System Eisenbahnkreuz Innerschweiz
Die Farben der Punkte bezeichnen die Personenverkehrsstrecken
Die Zahlen auf den Farbpunkten beziffern die Anzahl Zugspaare pro Stunde

Mit dem DBL bleibt die Durchlässigkeit auf dem Gleisabschnitt Luzern – Rothenburg unverändert. Das **Nadelöhr beim *Gütschtunnel*** begrenzt nach wie vor die Durchfahrt auf 18 Zugspaare pro Stunde, was bedeutet, dass erstens auf den Fernverkehrsstrecken Luzern – Basel und Luzern – Bern nie vier Zugspaare pro Stunde zirkulieren werden (es sei denn, man verzichte auf die entsprechende Verdichtung bei der S-Bahn) und zweitens, dass S-Bahn-Stationen im Raum Luzern zu keiner Zeit in schnellerer Folge als viermal pro Stunde bedient werden. Eine Reserve für vermehrte Zugsbewegungen besteht einzig auf dem Ast des Dreilindentunnels Richtung Zürich, wo indessen kaum ein entsprechendes Bedürfnis besteht.

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

EKI	
4	Zürich
4	Zug
4	Arth G./Tessin
4	Basel
4	Bern
4	Sursee
4	Seetal
4	Wolhusen
4	Küssnacht
36	**Total**

Vergleich der angestrebten Angebote beider Systeme in Zugspaaren pro Stunde
*Links die veröffentlichte Tabelle zum DBL**
Rechts (rot) eine im System Eisenbahnkreuz mögliche Zuteilung der Zugspaare

Die Matrix beziffert rechts in roten Zahlen am Beispiel eines optimalen Angebots die zirkulierenden Zugspaare pro Stunde (ZP/h) auf allen Ästen des Projekts Eisenbahnkreuz Innerschweiz. Die dabei zugeteilten 36 ZP/h könnten bei Bedarf auf **40 Zugspaare pro Stunde** erhöht werden. Nicht gezählt sind weitere Bewegungs-Reserven auf der Durchmesserlinie Entlebuch – Zug sowie zwischen Luzern Littau und Rothenburg.

Vorstadtbahnhöfe und Stationen

Die raumplanerische Überlegenheit des Projekts Eisenbahnkreuz Innerschweiz zeigt sich vorab im Miteinbezug der hinsichtlich der Bahnerschliessung vernachlässigten Subzentren und Agglomerationsschwerpunkte. Durch die Dezentralisation des Umsteigens entsteht eine allgemeine Verkürzung der Wegstrecken und der Reisezeiten, ein Beitrag dazu, dass der Verkehr in der Agglomeration nicht mehr vornehmlich auf der Strasse wachsen wird.

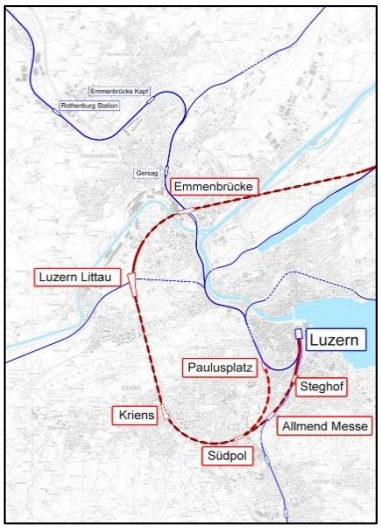
Die zum Hauptbahnhof Luzern führende Neubaustrecke aus dem Korridor Zürich folgt den Entwicklungsstandorten *Emmen, Luzern Littau, Kriens und Luzern Süd* und ermöglicht dort mehrere neue Haltepunkte. In *Emmenbrücke* und in *Luzern Littau* entstehen Umsteigebahnhöfe. Die *Stadt Kriens* erhält den überfälligen Normalspur-Anschluss. Auch ermöglicht die hohe Durchlässigkeit der neuen Gleis-Infrastruktur mehrere optionale Stationen für Regional- und S-Bahn-Züge auf der Bestandsstrecke zwischen dem Bahnhof Luzern und der Station Rothenburg.

Der DBL hat nichts dergleichen anzubieten.

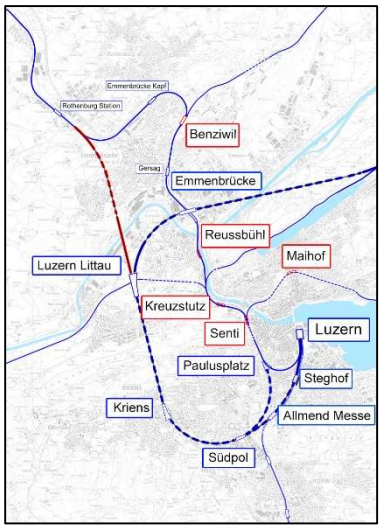
IIII Etappen

Müsste aus Mangel an Geldmitteln oder aus anderen Gründen eine Bauausführung in Etappen erfolgen, so könnte die Realisierung des Projekts Eisenbahnkreuz Innerschweiz ohne einschneidende Nachteile in zwei oder drei Schritten erfolgen.

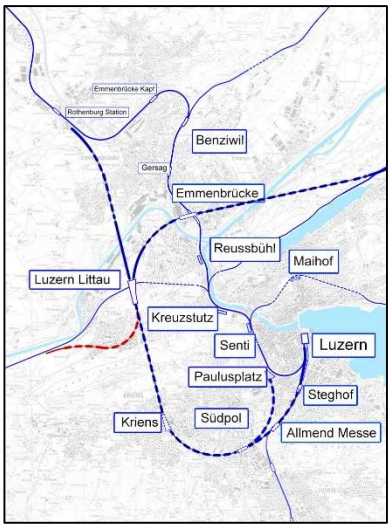
Bereits mit dem Ast Zürich als erstem Ausführungsschritt wird der *Bahnhof Emmenbrücke*, der Bahnhof *Luzern Littau* und die Station *Kriens* an die Zufahrt zum Luzerner Bahnhof angebunden. Gleichzeitig könnten auch die auf dieser Strecke optionalen S-Bahn-Stationen realisiert werden. Der ***Tunnel Eichhof*** als Verbindungsschlaufe vom alten zum neuen Gleissystem stellt sodann sicher, dass **bereits in der ersten Etappe Züge von Basel ins Tessin ohne Spitzkehre** in Luzern fahren können.



Schritt 1: Ast Zürich



Schritt 2: Ast Basel/Bern



Schritt 3: Ast Entlebuch

Es ist offenkundig, dass der DBL, sollte er tatsächlich gebaut werden, zunächst nicht als Durchgangsbahnhof, sondern in einer **ersten Etappe als Sackbahnhof unter dem Sackbahnhof** erstellt wird. Diese Teilausführung des DBL-Projekts bringt ausser der Möglichkeit zwischen Zürich und Luzern den Viertelstundentakt und dem (unnötigen) Fahrzeitgewinn von vier Minuten nach Zürich keinen einzigen weiteren Vorteil. Sämtliche Züge von Basel ins Tessin machen weiterhin eine Spitzkehre in Luzern und sind keine Minute schneller. Und weit schlimmer: Durch die voll ausgelastete Schwachstelle beim Gütschtunnel fährt kein einziger zusätzlicher Zug.

Kosten

Die Kostenangaben des Eisenbahnkreuzes Innerschweiz beruhen auf internen Schätzungen* und entsprechen verschiedenen veröffentlichten Einheitspreisen bei ausgeführten und geplanten Eisenbahn-Bauwerken (z.B. Kilometerkosten von doppelspurigen Tunnels im Bohrmaschinenvortrieb). Die Berechnungen sind einsehbar. Um einen möglichst sachgerechten Vergleich mit den veröffentlichten Kostenschätzungen des DBL zu erhalten (Äpfel und Birnen), sind in beiden Fällen die Kosten für optionale S-Bahn-Stationen und optionale Erweiterungen sowie die dem Kanton und der Stadt Luzern anfallenden Kosten für bahnprojektfremde Infrastrukturkosten nicht erfasst. So, fehlen beispielsweise bei den untenstehenden Vergleichszahlen des DBL diejenigen für den projektbedingten Abstellbahnhof in Dierikon und für den Ausbau der Station Ebikon.

Die aufgeführten Kosten des Projekts DBL entstammen den spärlichen und summarisch in den Medien veröffentlichten Angaben.

Kosten der 1. Etappe Eisenbahnkreuz Innerschweiz	CHF 1900	
Kosten der 1. Etappe DBL		CHF 2300
Kosten der 2. Etappe Eisenbahnkreuz Innerschweiz	CHF 600	
Kosten der 2. Etappe DBL		CHF 1000
Kosten der 3. Etappe Eisenbahnkreuz Innerschweiz	CHF 200	
Beim Projekt DBL ist keine 3. Etappe möglich		
Gesamtkosten Eisenbahnkreuz Innerschweiz	**CHF 2700**	
Gesamtkosten DBL		**CHF 3300**

Kostenangaben in Millionen Franken

Quellen

Eisenbahnkreuz Innerschweiz: Positionspapier zum Durchgangsbahnhof Luzern (14.03.2025). Luzern

Schneeberger Paul (2018): Ein Plan für die Bahn. Zürich.

Stucki Dominic (2016): Welches Verkehrssystem braucht die Schweiz? Masterarbeit Raumentwicklung und Infrastruktursysteme. ETH/IVT Zürich.

Weibel Benedikt: Referat im Verkehrshaus Luzern (05.06.2024)

BAV, Bundesamt für Verkehr (August 2023): Perspektive BAHN 2050- Hintergrundbericht Vision, Ziele und Stossrichtung. Bern

Kanton Luzern/Ernst Basler+ Partner (2015): Variantenstudium Ausbau Bahnknoten Luzern - Synthesebericht – Tabelle I: p 5. Zürich

Eisenbahnkreuz Innerschweiz: Kostenschätzung Vollausbau / Schritt 1 Ast Zürich / Schritt 2+3 Ast Basel (06.03.2025). Luzern