

**Beschluss Nr. 961/2025**

Schwyz, 2. Dezember 2025 / jh

**Interpellation I 26/25: Kapazitätsausbau auf der Bahnstrecke Arth-Goldau – Küssnacht – Luzern**  
Beantwortung

**1. Wortlaut der Interpellation**

Am 26. August 2025 haben Kantonsrat Martin Raña und drei Mitunterzeichner folgende Interpellation eingereicht:

*«Die Bahnstrecke Arth-Goldau – Küssnacht am Rigi – Luzern ist eine wichtige Verbindung im Schweizer Bahnnetz. Unter anderem verkehrt der Voralpenexpress auf dieser Linie. Für die Bevölkerung des Bezirks Küssnacht sowie für den gesamten Kanton Schwyz ist diese Verbindung von grosser Bedeutung – insbesondere wegen des direkten Anschlusses nach Luzern. Der Bahn- und Bushof in Küssnacht ist auch wegen des regionalen Entwicklungsschwerpunkts Arbeitsplatzgebiet (ESP-A) 'Industriegebiet Fänn' in Küssnacht, sowie für die Luzerner Seegemeinden Greppen, Weggis, Vitznau eine wichtige und zentrale Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs.*

*Die Einwohnerzahl im Bezirk Küssnacht und in den angrenzenden Gemeinden der Kantone Schwyz, Zug und Luzern wächst seit Jahren kontinuierlich. Dies führt insbesondere während der morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten (Rushhour) zu spürbarem Andrang am Bahnhof Küssnacht und in den Zügen in alle Richtungen. Insbesondere zwischen Luzern und Küssnacht ist zur Hauptverkehrszeit die Line S3 (Luzern – Brunnen) sehr stark besetzt.*

*Längere Züge können in Zukunft aufgrund zu kurzer Perrons nur eingeschränkt eingesetzt werden. Der Perron in Merlischachen wird auch nach dem Umbau nicht länger als 150 Meter werden. Der Perron in Küssnacht ist 220 Meter lang. Die Traverso-Züge (SOB Voralpenexpress) sind 150 Meter lang, die doppelten Traverso Züge 300 Meter. Somit hat ein doppelter Voralpenexpress nicht einmal am Bahnhof Küssnacht Platz am Perron – geschweige denn in Merlischachen.*

*Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage nach einem Kapazitätsausbau auf der Strecke Arth-Goldau – Küssnacht am Rigi – Luzern. Eine Variante ist der Einsatz von Doppelstock-Zügen. Damit solche Züge verkehren können, muss die Infrastruktur entsprechend angepasst werden – etwa hinsichtlich der Durchfahrtshöhen auf der Strecke, insbesondere in den Tunnels.*

*Doppelstock-Züge sind kürzer, passen an alle Perrons dieser Strecke und können mehr Fahrgäste transportieren.*

*Wir bitten den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:*

- 1. Wie beurteilt der Regierungsrat die langfristige Bedeutung dieser Bahnstrecke für die regionale Entwicklung, insbesondere im Hinblick auf den ESP-A 'Industriegebiet Fänn'?*
- 2. Wie schätzt der Regierungsrat die Entwicklung der Nachfrage zur Hauptverkehrszeit (ausserhalb der Schulferien) auf der Strecke Arth-Goldau – Küssnacht – Luzern ein?*
- 3. Welche konkreten Infrastrukturanpassungen (Ausbau- und Umbauarbeiten) wären notwendig, damit Doppelstock-Züge auf der Strecke Arth-Goldau – Küssnacht – Luzern eingesetzt werden können und welche Kosten wären dabei zu erwarten?*
- 4. Welche Ansätze gibt es, um die Kapazitäten auf der Linie Luzern – Küssnacht – Arth-Goldau zu erhöhen, die auch in einem vernünftigen Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen?*
- 5. Wie bringt sich der Regierungsrat bei der SBB ein, damit für die Pendlerinnen und Pendler auf der Strecke zwischen Luzern – Küssnacht – Arth-Goldau ausreichend Sitzplätze zur Verfügung stehen?*
- 6. Wann ist mit einem Ausbau der Bahninfrastruktur auf dieser für den Kanton wichtigen Strecke frühestens zu rechnen?*
- 7. Wie beurteilt der Regierungsrat die Berücksichtigung der Strecke Luzern – Küssnacht im Agglomerationsprogramm Luzern? Hat diese Bahnverbindung aus Sicht des Regierungsrates genügend Beachtung erhalten?*

*Für die Beantwortung dieser Fragen danken wir Ihnen herzlich.»*

## **2. Antwort des Regierungsrates**

### **2.1 Allgemeine Bemerkungen**

Der Regierungsrat misst der Bahnstrecke Arth-Goldau – Küssnacht – Luzern eine hohe verkehrliche und standortpolitische Bedeutung bei. Sie verbindet den inneren Kantonsteil mit dem Wirtschaftsraum Luzern und bildet gleichzeitig ein wichtiges Bindeglied zum nationalen Gotthard-Korridor. Die Linie übernimmt eine zentrale Funktion für den regionalen und nationalen Pendler- sowie Freizeitverkehr und ist für den Bezirk Küssnacht von zentraler Bedeutung.

Der Regierungsrat verfolgt das Ziel, die Infrastruktur- und Angebotskapazitäten auf dieser Linie kontinuierlich zu stärken. Für den Bezirk Küssnacht, aber auch die angrenzenden Regionen soll eine dauerhaft leistungsfähige und attraktive Bahnverbindung nach Luzern und Arth-Goldau gewährleistet bleiben.

### **2.2 Beantwortung der Fragen**

*2.2.1 Wie beurteilt der Regierungsrat die langfristige Bedeutung dieser Bahnstrecke für die regionale Entwicklung, insbesondere im Hinblick auf den ESP-A «Industriegebiet Fänn»?*

Eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist für die wirtschaftliche und räumliche Entwicklung von zentraler Bedeutung. Sie verbessert die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Bildungseinrichtungen, stärkt die Standortattraktivität für Unternehmen und erleichtert der Bevölkerung den Zugang zu Dienstleistungen. Gleichzeitig wirkt sich eine gute öV-Erschliessung entlastend auf das Strassennetz aus und unterstützt eine nachhaltige Siedlungsentwicklung.

Die Bahnstrecke Luzern – Küssnacht – Arth-Goldau ist für die Standortentwicklung insbesondere auch im Bezirk Küssnacht von grosser Bedeutung. Der Bahnhof Küssnacht am Rigi dient als regionale Verkehrsdrehscheibe. Ab Küssnacht führen im Halbstundentakt schnelle Direktverbindungen mit der S3 oder dem Voralpenexpress nach Luzern und Arth-Goldau. Von dort bestehen attraktive Umsteigemöglichkeiten in alle Regionen der Schweiz, unter anderem Richtung Bern, Olten – Basel, Ob- und Nidwalden beziehungsweise Richtung Uri, Tessin, Italien oder Zug – Zürich. Zudem bestehen umsteigefreie Verbindungen des Voralpenexpress Richtung Pfäffikon SZ – St. Gallen.

Das Entwicklungsgebiet Fänn liegt strategisch günstig zwischen den Bahnstrecken Luzern – Küssnacht – Arth-Goldau und Luzern – Rotkreuz – Zug/Zürich. Es ist über die Buslinie 653 Rotkreuz – Küssnacht – Weggis sehr gut an diese angebunden. Im Gebiet liegen drei Bushaltestellen, die den ESP Fänn optimal und mit kurzen Fusswegen an das Busangebot anschliessen. Die Busse verkehren im Viertelstundentakt. Die Fahrt zum Bahnhof Küssnacht am Rigi dauert rund 10 Minuten und bietet Anschlüsse an sämtliche Bahnverbindungen. Auch der Bahnhof Rotkreuz ist in rund 10 Minuten erreichbar. Dank des dichten Taktes bestehen dort sehr gute Umsteigemöglichkeiten in Richtung Rontal, Freiamt, Cham – Ennetsee sowie Zug – Zürich.

Der Regierungsrat misst der Bahnstrecke Luzern – Küssnacht – Arth-Goldau langfristig eine hohe Bedeutung bei, sowohl für die regionale Entwicklung des Bezirks Küssnacht als auch für die optimale Anbindung des Talkessels Schwyz an den Wirtschaftsraum Luzern.

### *2.2.2 Wie schätzt der Regierungsrat die Entwicklung der Nachfrage zur Hauptverkehrszeit (ausserhalb der Schulferien) auf der Strecke Arth-Goldau – Küssnacht – Luzern ein?*

Im Korridor Arth-Goldau – Küssnacht – Luzern ist (abgesehen von den pandemiebedingten Rückgängen in den Jahren 2020 bis 2022) ein kontinuierliches Nachfragewachstum zu verzeichnen. Die Bahnhöfe im Bezirk Küssnacht erreichten im Jahr 2024 an einem durchschnittlichen Werktag folgende Frequenzen (Summe der Ein- und Aussteiger):

- Küssnacht am Rigi: 3100 (SBB und SOB)
- Merlischachen: 230
- Immensee: 410

Neben der S3 Brunnen – Luzern wird der Korridor Küssnacht – Luzern auch durch den Voralpen-Express (VAE) der Südostbahn (SOB) bedient. Gemäss Rückmeldung der SOB bestehen auf dem VAE auf dem Abschnitt Küssnacht – Luzern und Luzern – Küssnacht keine Kapazitätsprobleme. Die eingesetzten Traverso-Kompositionen verfügen mit rund 150 Metern Länge über eine hohe Sitzplatzkapazität. Stehplätze müssen in den SOB-Zügen lediglich in Ausnahmefällen beansprucht werden, etwa bei Grossveranstaltungen (z. B. Fasnacht) oder als Folge von betrieblichen Störungen.

Das nachfolgende Diagramm zeigt die Anzahl Reisender pro Stunde auf der S3 im Streckenabschnitt Küssnacht am Rigi – Merlischachen in Fahrtrichtung Luzern an einem durchschnittlichen Werktag. Die höchste Nachfrage tritt am Morgen zwischen 7.00 und 8.00 Uhr auf. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die S3 Brunnen – Luzern in diesem Zeitraum im Halbstundentakt verkehrt und sich die ausgewiesene Nachfrage auf zwei Verbindungen verteilt. Zusätzlich werden die beiden S3-Züge mit Abfahrt um 7.00 Uhr und 7.32 Uhr ab Küssnacht mit 150 Meter langen SOB-Traverso-Kompositionen geführt, um die Nachfrage der Morgenspitze angemessen abdecken zu können.

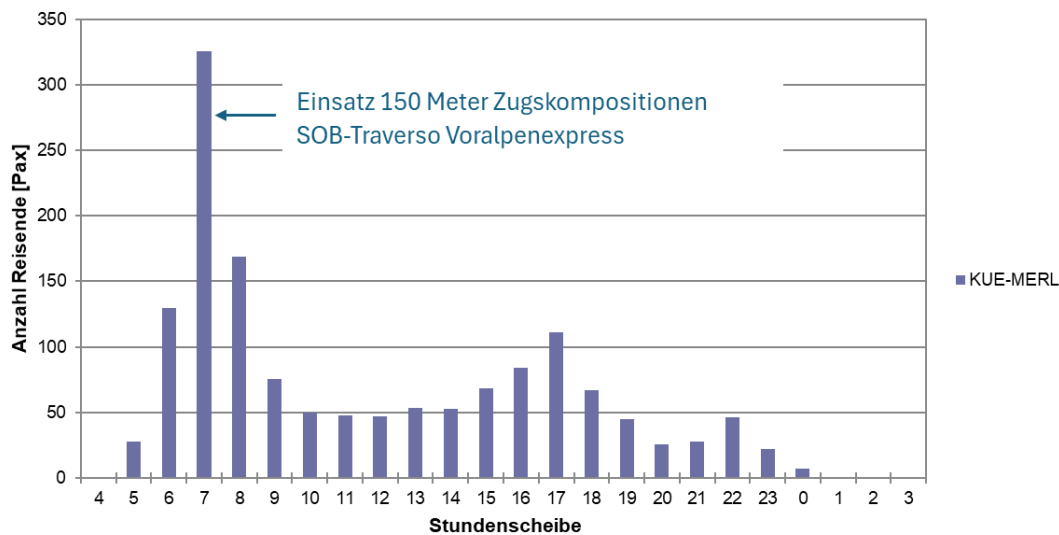


Abbildung 1: Anzahl Reisender pro Stunde auf der S3 in Fahrtrichtung Luzern im Abschnitt Küsnacht am Rigi – Merlischachen

Die im Korridor Küsnacht – Luzern – Küsnacht festgestellten hohen Auslastungen betreffen primär einzelne S3-Verbindungen am Nachmittag ab Luzern.

Wie das nachfolgende Diagramm der Anzahl Reisenden pro Stunde mit der S3 ab Luzern in Richtung Küsnacht zeigt, weisen Verbindungen um 17.00 und 18.00 Uhr die höchsten Auslastungen auf. In den übrigen Tagesstunden liegt die Nachfrage deutlich tiefer, sodass keine Kapazitätsengpässe bestehen. Gemäss Angaben der SBB erreicht die S3 um 17.00 Uhr ab Luzern an einzelnen Verkehrstagen ihre Kapazitätsgrenze.

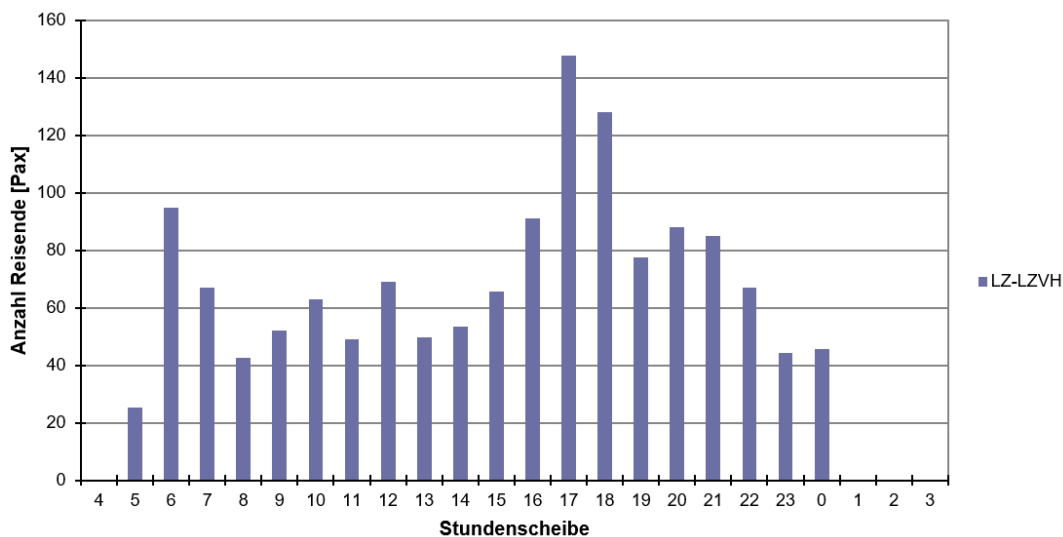


Abbildung 2: Anzahl Reisender pro Stunde auf der S3 in Fahrtrichtung Arth-Goldau im Abschnitt Luzern – Verkehrshaus

Auf der Linie S3 Luzern – Brunnen kommen derzeit überwiegend Fahrzeuge des Typs Domino-4 zum Einsatz, vereinzelt auch FLIRT-Kompositionen. Im S-Bahn-Verkehr gilt die betriebliche Vorgabe, dass Stehplätze bei Fahrzeiten bis 15 Minuten als vertretbar gelten, während bei längeren Reisezeiten grundsätzlich ausreichend Sitzplätze bereitgestellt werden sollen.

Die Nachfrage im Korridor Küsnacht – Luzern ist insbesondere am Morgen und am Abend erhöht, was in diesen Zeitfenstern zu einer hohen Auslastung führen kann. Über den übrigen Tagesverlauf verteilt sich das Fahrgastaufkommen breiter über die einzelnen Verbindungen. Insgesamt

stehen ausreichend Kapazitäten zur Verfügung, sodass den Fahrgästen in der Regel genügend Sitzplätze angeboten werden können.

Die SBB verfolgt das Ziel, zwischen Luzern und Küsnacht grundsätzlich genügend Sitzplätze bereitzustellen. In den Hauptverkehrszeiten kann dieses Ziel jedoch nicht durchwegs erreicht werden. Dafür sind insbesondere folgende Faktoren verantwortlich:

- ein hohes Fahrgastaufkommen insbesondere in Richtung Luzern am Morgen und Richtung Küsnacht am Abend;
- der Einsatz einer FLIRT-Komposition anstelle eines Domino-4, wodurch weniger Sitzplätze zur Verfügung stehen;
- eine ungleichmässige Verteilung der Reisenden innerhalb der Züge.

Der Zug mit Abfahrt in Luzern um 17.06 Uhr weist die höchste Auslastung auf. Er befördert im Durchschnitt rund 210 Reisende ab Luzern. Die im Regelfall eingesetzte Domino-4-Komposition bietet 232 Sitzplätze sowie zusätzliche Stehplatzmöglichkeiten. Wird hingegen betriebsbedingt eine FLIRT-Komposition eingesetzt, beispielsweise bei einem temporären Fahrzeugausfall, stehen lediglich 158 Sitzplätze und rund 150 Stehplätze zur Verfügung. Dadurch müssen in diesen (Ausnahme-)Fällen während der Hauptverkehrszeit rund 70 Stehplätze in Anspruch genommen werden.

Da Luzern ein Kopfbahnhof ist, steigen abends viele Reisende bevorzugt in die hinteren Wagen ein. Dies führt zu einer ungleichmässigen Auslastung: Die hinteren Zugteile sind häufig stark belegt, während im vorderen Bereich noch vereinzelte Sitzplätze verfügbar bleiben.

*2.2.3 Welche konkreten Infrastrukturanpassungen (Ausbau- und Umbauarbeiten) wären notwendig, damit Doppelstock-Züge auf der Strecke Arth-Goldau – Küsnacht – Luzern eingesetzt werden können und welche Kosten wären dabei zu erwarten?*

Die Bahnstrecke Arth-Goldau – Küsnacht – Luzern wurde baulich nicht für den Einsatz von Doppelstockzügen ausgelegt. Insbesondere das verfügbare Lichtraumprofil, also die für Züge notwendige Höhe und Breite, ist auf dieser Strecke zu gering dimensioniert. Tunnelprofile und Durchfahrtshöhen entsprechen nicht den Anforderungen, die Doppelstockfahrzeuge an das Profil stellen. Ein Ausbau des Lichtraumprofils würde umfassende bauliche Eingriffe in die bestehende Infrastruktur erfordern. Die SBB kann die Kosten eines allfälligen Ausbaus des Lichtraumprofils derzeit zwar nicht beziffern, geht jedoch von einem erheblichen Investitionsvolumen aus. Aufgrund der prognostizierten Nachfrage besteht mittel- und langfristig kein Bedarf, der solche Investitionen rechtfertigen würde. Entsprechend sind solche Massnahmen weder in der aktuellen noch in der mittelfristigen Infrastrukturplanung der SBB vorgesehen. Und so ist der Einsatz von Doppelstockzügen auch im Rahmen der langfristigen Angebotsentwicklung für die S3 und den Voralpen-Express nicht vorgesehen. Bei der S3 erfolgt die Kapazitätserhöhung stattdessen über den Einsatz längerer Kompositionen (Doppeltraktionen).

Unabhängig davon wurden in den vergangenen Jahren bereits gezielte Infrastrukturmassnahmen eingeleitet, um die Kapazitäten innerhalb des bestehenden Systems zu erhöhen. Im Rahmen des behindertengerechten Bahnausbaus werden die Perrons in Merlischachen und Immensee auf 160 Meter verlängert. Dadurch kann die S3 künftig in Doppeltraktion verkehren, was auf dem Abschnitt Luzern – Küsnacht zu einer spürbaren Kapazitätssteigerung führt. Die Umsetzung in Merlischachen ist für 2026 vorgesehen; der Umbau des Bahnhofs Immensee befindet sich in Planung.

#### *2.2.4 Welche Ansätze gibt es, um die Kapazitäten auf der Linie Luzern – Küssnacht – Arth-Goldau zu erhöhen, die auch in einem vernünftigen Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen?*

Auf dem Voralpen-Express (VAE) der Südostbahn bestehen auf dem Abschnitt Luzern – Arth-Goldau keinerlei Kapazitätsprobleme. Die eingesetzten Traverso-Kompositionen mit rund 150 Metern Länge bieten eine hohe Sitzplatzkapazität, sodass selbst zu nachfragestarken Zeiten ausreichend Reserven vorhanden sind. Der VAE trägt damit wesentlich zur Entlastung des Gesamtkorridors bei.

Wie aufgezeigt, reichen auch auf der Linie S3 Luzern – Brunnen die Kapazitäten in der überwiegenden Zahl der Fahrten aus. Kapazitätsengpässe treten lediglich an einzelnen Werktagen während weniger Spitzenstunden auf. Ein flächendeckender Ausbaubedarf besteht daher nicht; vielmehr ist die gezielte und wirtschaftlich sinnvolle Optimierung der bestehenden Infrastruktur angezeigt.

Ende 2028 ist bei der S3 die Ablösung der heutigen Domino-4-Fahrzeuge durch moderne FLIRT-Züge Typ EVO vorgesehen. Diese Fahrzeugtypen ermöglichen flexible Zugbildungen (Doppeltraktion mit einer Gesamtlänge von 150 Metern) und erhöhen damit die Sitzplatzkapazität in nachfragestarken Zeitfenstern deutlich.

Mit diesen zielgerichteten und wirtschaftlich effizienten Massnahmen können die Kapazitäten der S3 bedarfsgerecht an die steigende Nachfrage angepasst werden.

#### *2.2.5 Wie bringt sich der Regierungsrat bei der SBB ein, damit für die Pendlerinnen und Pendler auf der Strecke zwischen Luzern – Küssnacht – Arth-Goldau ausreichend Sitzplätze zur Verfügung stehen?*

Der Regierungsrat hat bereits vor einigen Jahren die Weichen für eine Qualitätsverbesserung auf der Bahnstrecke Luzern – Küssnacht – Arth-Goldau gestellt. In enger Zusammenarbeit mit der SBB sowie den beteiligten Bestellerkantonen wurden die strategischen Grundlagen für die Weiterentwicklung der Infrastruktur und des Rollmaterials definiert, mit dem Ziel, die Kapazitäten und den Komfort im Regionalverkehr nachhaltig zu erhöhen.

Ein zentrales Element dieser Weiterentwicklung ist die Verlängerung der Perrons in Merlischachen und Immensee. Der Ausbau in Merlischachen ist im Jahr 2026 vorgesehen. Für den Bahnhof Immensee laufen derzeit noch die Planungsarbeiten.

Parallel dazu hat die SBB die Beschaffung des neuen Rollmaterials für den Ersatz der Domino-4-Fahrzeuge durch moderne FLIRT-Züge des Typs Evo eingeleitet. Die Ablieferung der neuen Fahrzeuge ist auf Ende 2028 vorgesehen.

Der Regierungsrat wird sich weiterhin aktiv bei der SBB dafür einsetzen, dass die vorgesehenen Qualitäts- und Kapazitätsverbesserungen koordiniert, fristgerecht und vollständig realisiert werden. Damit soll sichergestellt werden, dass den Pendlerinnen und Pendlern auf der Strecke Luzern – Küssnacht – Arth-Goldau ausreichend Sitzplätze sowie moderne, komfortable Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

#### *2.2.6 Wann ist mit einem Ausbau der Bahninfrastruktur auf dieser für den Kanton wichtigen Strecke frühestens zu rechnen?*

Die Perronverlängerung und der behindertengerechte Ausbau des Bahnhofs Merlischachen ist auf das Jahr 2026 terminiert. Das Plangenehmigungsverfahren wurde beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht, und die öffentliche Auflage ist derzeit im Gang. Die Realisierung der Bauarbeiten ist ab Juni 2026 vorgesehen.

Der Umbau des Bahnhofs Immensee befindet sich derzeit in Planung.

*2.2.7 Wie beurteilt der Regierungsrat die Berücksichtigung der Strecke Luzern – Küssnacht im Agglomerationsprogramm Luzern? Hat diese Bahnverbindung aus Sicht des Regierungsrates genügend Beachtung erhalten?*

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme können Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs unterstützt werden, insbesondere im Bereich der Erschliessung, der Verknüpfung von Verkehrsträgern sowie der Entwicklung leistungsfähiger Knoten. Dazu zählen etwa der Ausbau von Busdreh scheiben, die Optimierung von Umsteigebeziehungen oder Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs im Bahnhofsumfeld.

Der Ausbau der Bahninfrastruktur selbst fällt jedoch nicht in den Zuständigkeitsbereich der Agglomerationsprogramme. Solche Projekte werden im Rahmen des Bundesprogramms «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI) geplant und finanziert. Das Agglomerationsprogramm Luzern kann daher keine direkten Bahnprojekte auslösen, sondern diese lediglich im Rahmen seiner Gesamtverkehrsstrategie berücksichtigen.

Der Regierungsrat erachtet die Berücksichtigung der Bahnverbindung Luzern – Küssnacht – Arth-Goldau im Agglomerationsprogramm Luzern als sachgerecht. Im Rahmen der regionalen Koordination wird er sich weiterhin dafür einsetzen, dass die Anbindung des Bezirks Küssnacht an den Wirtschaftsraum Luzern auch in künftigen Agglomerationsprogrammen angemessen berücksichtigt und mit den bundesweiten Bahnplanungen abgestimmt wird.

### **Beschluss des Regierungsrates**

1. Erlass der vorliegenden Antwort zuhanden des Kantonsrates.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Amt für öffentlichen Verkehr.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun  
Staatsschreiber

