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

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.»