

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 109 (1991)
Heft: 20

Artikel: Der Depotneubau der Vitznau-Rigi-Bahn aus der Sicht des Architekten
Autor: Boyer, Markus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-85939>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

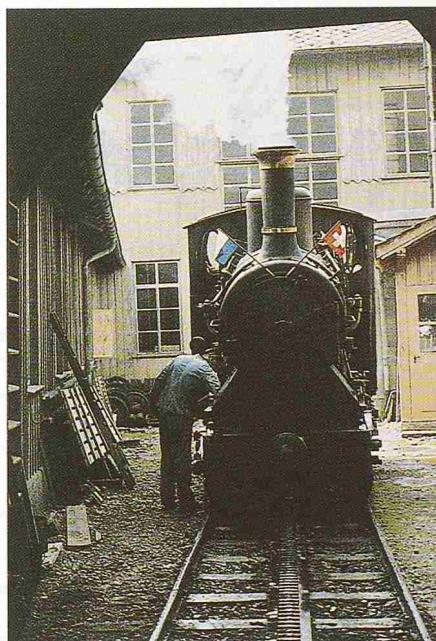
Der Depotneubau der Vitznau-Rigi-Bahn aus der Sicht des Architekten

Vitznau-Rigi-Bahn, erste Bergbahn Europas... Ein Markenzeichen für Touristen aus aller Welt, Anziehungspunkt und nostalgische Erinnerung an die Schulreisezeit für jeden Schweizer!

Das verträumte Bild des alten, hölzernen Depot-Dörflis am See, mit den verwitterten Schuppen und den unkrautüberwachsenen Gleisen... Idyllisches Wahrzeichen von Vitznau!

Die roten Züge vor der Station, auf der Drehscheibe, zwischen den alten Remisen, am Ufer, von weit her über den See sichtbar... Inbegriff eines Unternehmens, einer Bahn, eines Berges!

Es brauchte unternehmerischen Mut, diese vertrauten Werte und Bilder mit Neubauplänen in Frage zu stellen! Und es brauchte architektonischen Mut, diese nostalgischen Erinnerungsträger abzubrechen und neue Werte, neue Bilder, neue Erinnerungsträger zu schaffen!

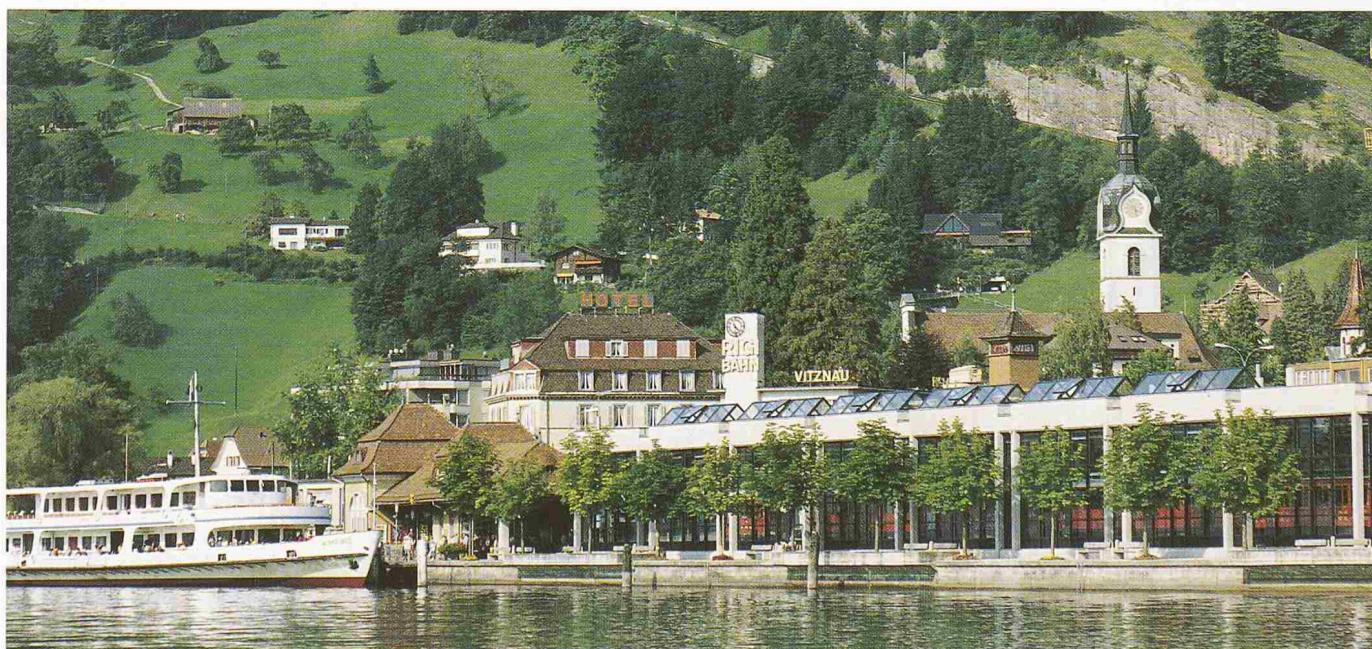


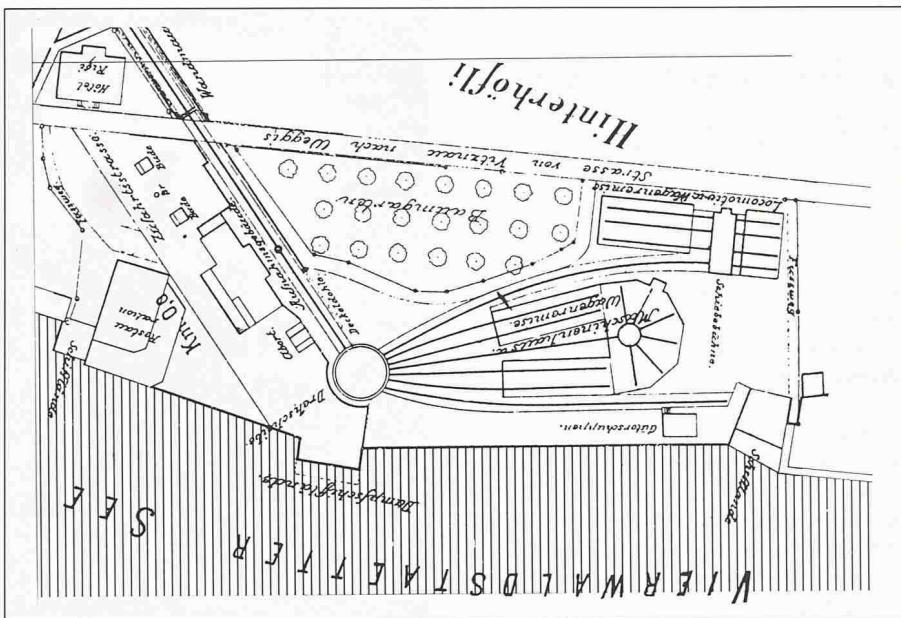
Die aussergewöhnliche Lage des Bahnhof- und Depotgeländes der Vitznau-Rigi-Bahn mitten im Dorf und direkt

**von MARKUS BOYER,
LUZERN**

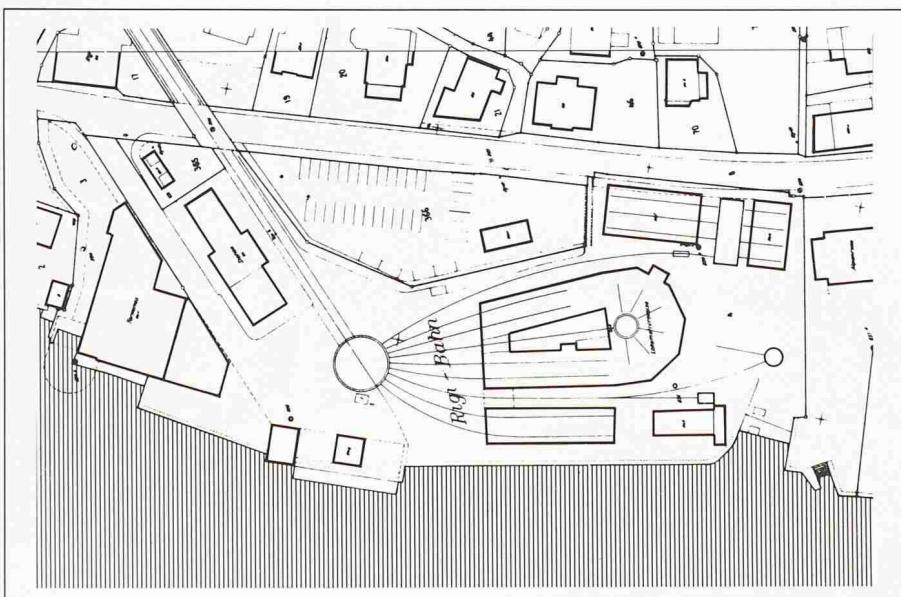
am See, sowie die schmale, ebene Manövrierverfläche zwischen dem Seeufer und dem unmittelbar ansteigenden Rigi-Hang haben seit den Anfängen der Bahn die Situierung der Gleisanlagen und Bauten vorgezeichnet.

Zentrum der Anlage bildet seit jeher die Drehscheibe. Als Gelenk verbindet sie die beiden stumpfwinklig aufeinandertreffenden Gleisrichtungen des Berggleises und der Depotgleise. Diese beiden Richtungen haben sich stets auch in der Situierung und Ausrichtung der Bauten wiederholt, sowohl bei den

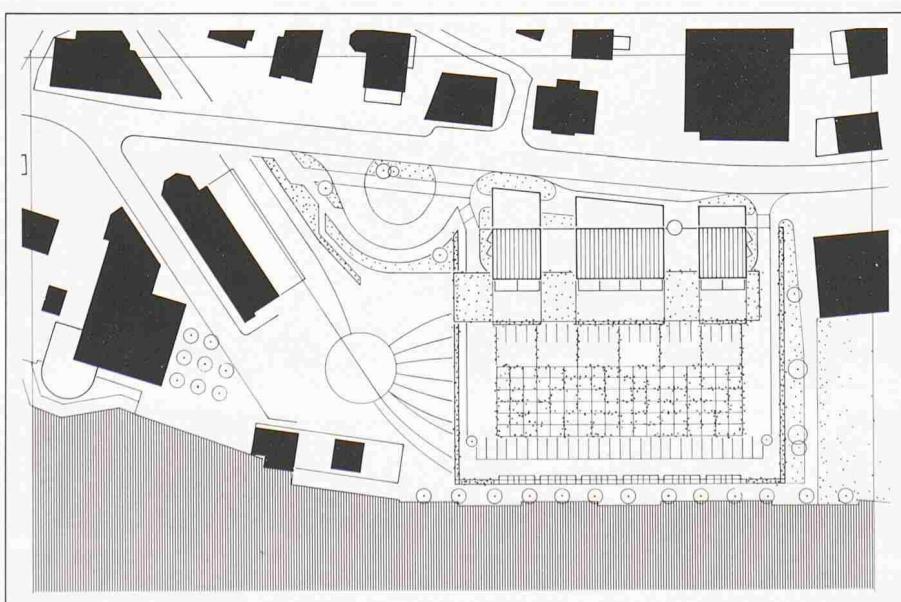




Situation der ersten Depotanlage von 1870



Situation der zweiten Depotanlage, entstanden um die Jahrhundertwende



Situation des heutigen, dritten Depotneubaus

ersten Gebäuden aus der Gründerzeit von 1870 als auch bei der zweiten, um die Jahrhundertwende entstandenen und bis in die siebziger Jahre kontinuierlich erweiterten Anlage.

Das Situationskonzept war somit auch für den dritten Depotneubau weitgehend vorgezeichnet

- durch die bestehende Drehscheibe
- durch die technisch möglichen Gleiseradien und -Abstände
- durch die Seeaufschüttung und Uferpromenade aus dem Jahre 1980, mit der die Areal-Westgrenze und die Seebaulinie neu definiert wurden
- sowie durch die Kantonsstrasse im Osten und den neuen Fussweg zur Uferpromenade im Süden.

Auf der einen Seite diese unverrückbaren, teils einschneidenden Randbedingungen historischer, technischer, rechtlicher, ökonomischer Art... sie steckten ab, grenzten ein...

Auf der andern Seite die grandiose Naturszenerie des Vierwaldstättersees, die sanfte Uferzone, die dunklen Wälder, die bedrohlichen, rotleuchtenden Nagelfluhwände, der ständige Wechsel des Lichts und der Farben... sie bewegte, beflügelte...

Innerhalb dieses faszinierenden Spannungsfeldes zwischen Technik und Natur und im steten Bewusstsein um die landschaftlichen Werte der exponierten Situation geschah die architektonische Auseinandersetzung.

Die Bauaufgabe

Der Zustand des alten, um die Jahrhundertwende erbauten Depotgebäudes und der verschiedenen, baufälligen und brandgefährdeten Schuppen und Remisen sowie die unzeitgemässen und unrationellen Arbeits- und Lagerbedingungen verlangten bereits seit längerer Zeit eine Gesamterneuerung der Depotanlagen. Der aktuelle Anlass und Startschuss für die Neubauplanung bildete schliesslich die Anschaffung der neuen, 32 m langen Pendelzüge, für die dringend geeignete Einstellhallen und entsprechende Unterhaltseinrichtungen benötigt wurden.

Die Bauaufgabe umfasste im wesentlichen drei Teilbereiche:

1. das *Depotgebäude* mit genügend Gleisemtern zur Garagierung des umfangreichen Rollmaterials sowie den erforderlichen Werkstätten und Infrastrukturräumen
2. einen wettergeschützten *Güterumschlagplatz* mit den notwendigen Betriebseinrichtungen und Güterräumen sowie

3. Parkplätze für die Bahnkunden auf dem Depotdach, direkt erschlossen von der höher liegenden Kantonsstrasse

Durch die Analyse des Ortes und der Topografie im Verlauf der Projektierung ergab sich - ausser Programm, aber für den Architekten zwingend - eine weitere, zusätzliche Bauaufgabe:

4. die *Fremdbauten*, eine Überlagerung und ortsbauliche Ergänzung des Depotneubaus mit zusätzlichen Bauvolumen im rückwärtigen Bereich, auf dem Niveau der Kantonsstrasse, welche

- die Bebauung des Strassenraumes massstäblich aufnimmt und die durch die tiefer liegenden Bahn-Anlagen unterbrochene Struktur des Dorfkerns zusammenbindet und ergänzt
- das brachliegende, optimal erschlossene Bauland in Zentrumslage im raumplanerischen Sinne haushälterisch nutzt
- den architektonischen Übergang schafft vom Grossvolumen des Depotneubaus zur Kleinmassstäblichkeit des Dorfbildes
- die, der natürlichen Topografie folgende Höhenstaffelung der Dorfsilhouette baulich übernimmt und nachzeichnet
- und gleichzeitig die grosse Parkfläche optisch und akustisch gegen den Dorfkern und Strassenraum abschirmt.

Das bauliche Konzept

Neben der Begeisterung für die reizvolle Bauaufgabe standen zwei frustrierende Erkenntnisse am Anfang der Projektierung:

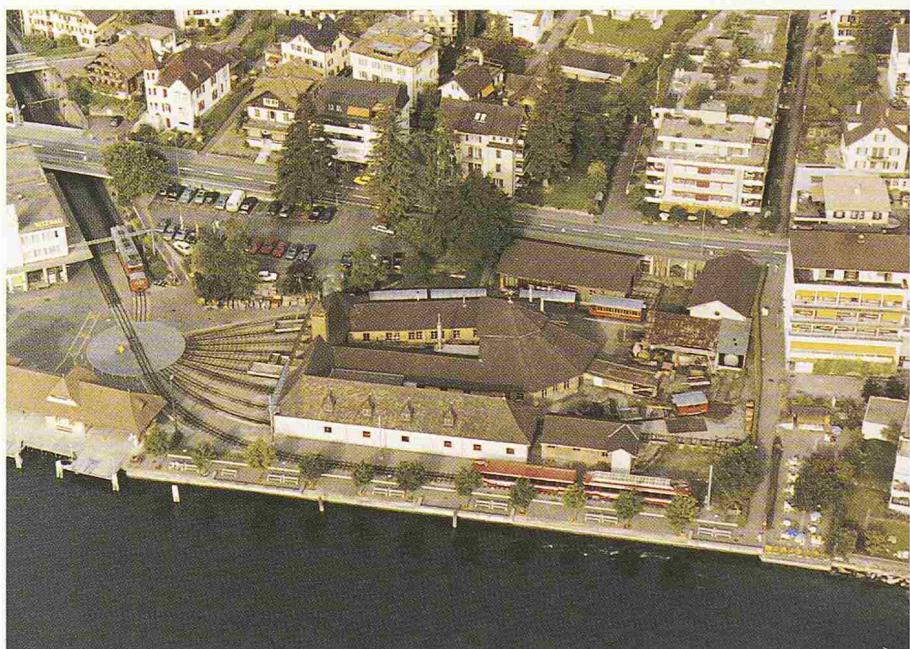
- Zum einen wurde das geforderte Neubauvolumen rund dreimal grösser als die bisherigen, alten Depotbauten, die bereits eine dichte Uferbebauung darstellten.
- Zum andern beanspruchte die notwendige Gebäudegrundfläche das gesamte zur Verfügung stehende Areal.

Anstelle eines kompositorischen Spielraumes stand somit der Konflikt zwischen den umfangreichen betrieblichen Bedürfnissen der Bahn und den limitierten ortsbaulichen Möglichkeiten des exponierten Baugeländes am See. Aus diesem Konflikt entwickelte sich schliesslich die architektonische Idee, das bauliche Konzept:

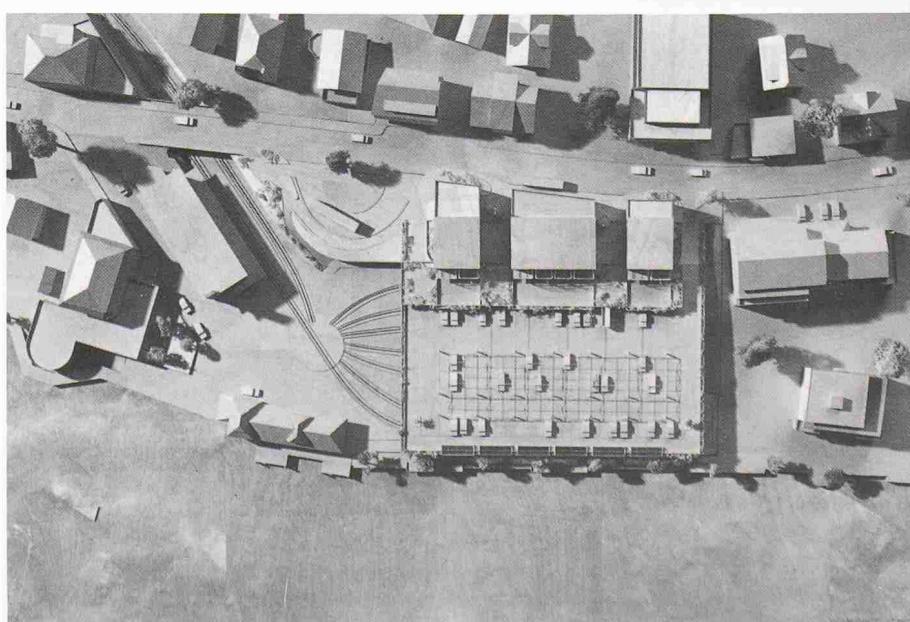
- Statt das Ufergelände zu «überbauen», wird es nur «übertäckt».
- Statt das neue Depot als grossvolumige, körperhafte Baumasse vor die Dorfsilhouette an den See zu stellen, wird es als «offener Raumbereich»



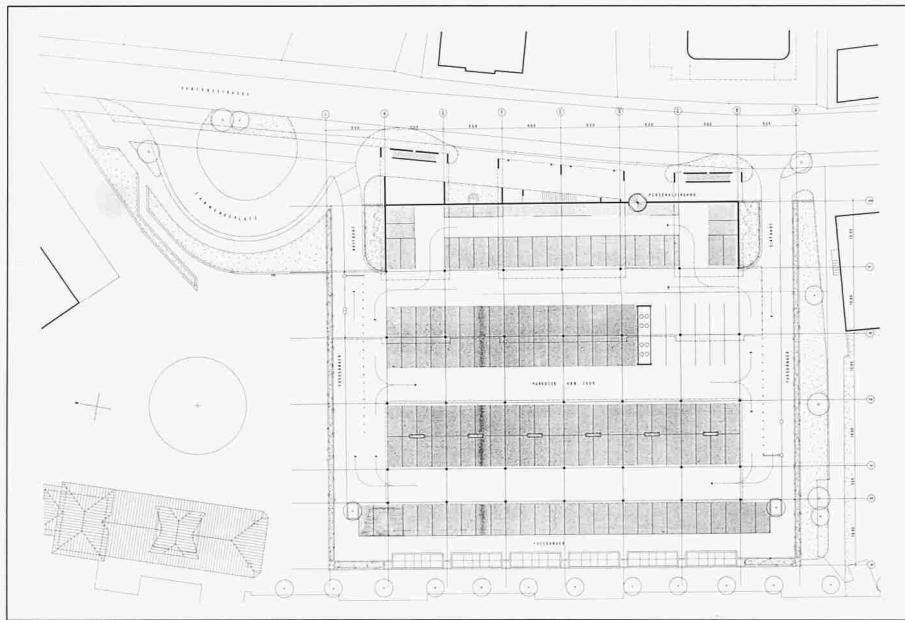
Erste Depotanlage aus der Gründerzeit, um 1870



Zweite Depotanlage, entstanden um die Jahrhundertwende, kurz vor dem Abbruch 1987



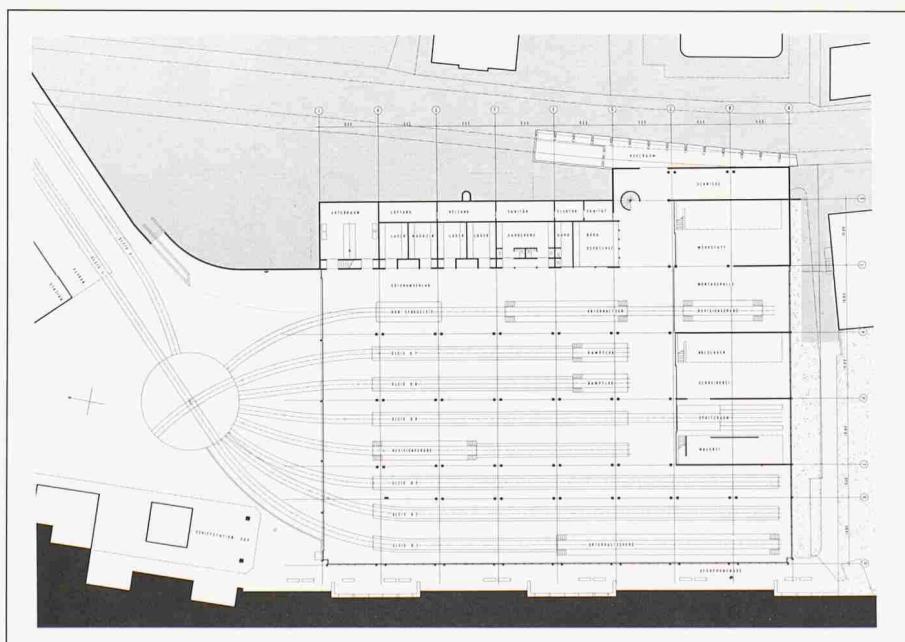
Modellaufsicht des heutigen Depotneubaus



Oberdeck



Zwischengeschoss



Erdgeschoss

lediglich in seinen Umrissen markiert und abgesteckt.

Entsprechend dieser architektonischen Grundidee definieren Dach und Stützen eine transparente, fast körperlose Halle mit vollflächig verglasten Fassaden, die, je nach Betrachterstandort, den Blick freigeben auf die roten Züge und den Depotbetrieb oder in denen sich das Wasser, die Wolken und die Umferumgebung spiegeln.

Diese als zusammenhängender Grossraum konzipierte *Halle* dient sowohl der Garagierung und dem Unterhalt des Rollmaterials als auch dem Güterumschlag. Sie ist aufgebaut auf einem Konstruktionsraster von $9,60 \times 10,80$ m und einer lichten Höhe von 5,80 m.

Die *Werkstätten* als Teil dieser Halle sind auf der Südseite in der Verlängerung der Geleise nebeneinander aufgereiht und verfügen dadurch über optimale Lichtverhältnisse und die notwendigen Geleiseanschlüsse.

Verglaste Schiebetore trennen sie von der Wagenhalle ab und gewährleisten so die gegenseitige Sichtverbindung und Transparenz.

An der Decke aufgehängte Galerien in Stahlkonstruktion ergeben in Malerei, Schreinerei und Werkstatt zusätzliche Lagerflächen.

Die *Infrastrukturräume* (Lager, Magazine, Haustechnikzentralen usw.) liegen in der rückwärtigen Hangzone, praktisch unterirdisch und sind von aussen nicht sichtbar. Sie sind zweigeschossig, in konventioneller Massivbauweise erstellt und bilden das murale Rückgrat und Gegenstück zur offenen Halle.

Das Depotdach wurde zum *Parkdeck*, mit getrennter Ein- und Ausfahrt zur Kantonsstrasse. Die 150 Parkplätze sind gegenüber den Fassaden diskret zurückversetzt und dadurch nicht einsehbar; die exponierten und aussichtsreichen Randzonen bleiben dem Fussgänger vorbehalten.

Architektonische Gestaltung

Die architektonische Gestaltung des Depotneubaus ist geprägt durch Leichtigkeit und Transparenz.

Glas, Licht und Durchsicht überspielen und relativieren die grosse Baumasse, sie scheint körperlos.

Die Architektur bleibt formal und farblich bewusst zurückhaltend. Durch die schlanke Beton-Tragkonstruktion wirkt sie nur als Rahmen für die attraktiven, leuchtend roten VRB-Züge, die wie eh als touristisches Markenzeichen das Uferbild prägen und so wie früher vor dem Depot heute im Depot von weither sichtbar sind. Um diesen Effekt zu er-

Raumprogramm

A Wagenhalle 3110 m²

Gleis 1, 2, 3 für 6 Pendelzüge

und deren Unterhalt

Gleis 4, 5, 6, 7 für übriges

Rollmaterial

Gleis 8 mit Hub-Senk-Geleise

und 10-t-Kran für Güter-

umschlag und Revisionen

B Werkstätten

Malerei mit Galerie und 207 m²

Spritzraum, befahrbar mit

Bahnwagen ab Gleis 4

Schreinerei mit Galerie 207 m²

Montagehalle mit 10-t-Kran und

Unterhaltsgrube, erschlossen

über Gleis 8

Werkstatt mit Galerie 207 m²

Schmiede mit Esse 152 m²

C Lager und Magazine

Güterraum 87 m²

Leergut- und Kistenlager 43 m²

Bahndienstmagazine 1 + 2 54 m²

Schmieröl- und Benzinlager 27 m²

Brennholz- und Kohlenlager 90 m²

Ersatzteillager 27 m²

Werkzeuglager 27 m²

Ersatzmotorenlager 27 m²

Archiv- und Büromateriallager 54 m²

Ausstellungsmateriallager 27 m²

Putzmaterialellager 28 m²

Gärtnermateriallager 27 m²

D Dienst- und Personalräume

Personaleingang mit Halle 84 m²

Depotchefbüro 26 m²

Meisterbüro 26 m²

Reservebüro 32 m²

Personalschulungsraum 87 m²

Personalgarderoben 77 m²

Personal-WC und Waschräume 14 m²

Sanitätsraum 14 m²

E Haustechnikzentralen

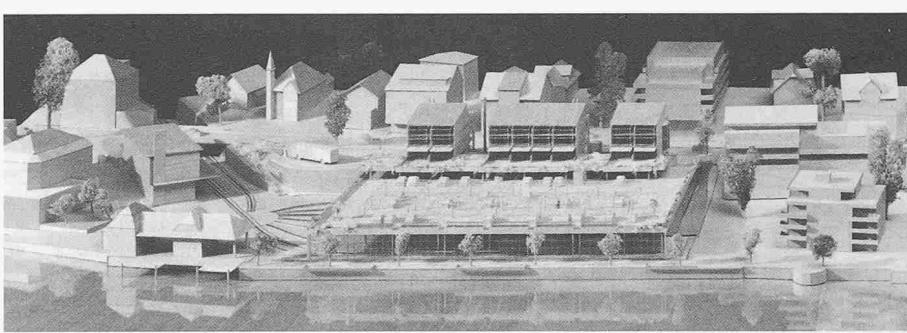
Elektrozentrale 14 m²

Sanitärzentrale 28 m²

Heizungszentrale 28 m²

Lüftungszentrale 91 m²

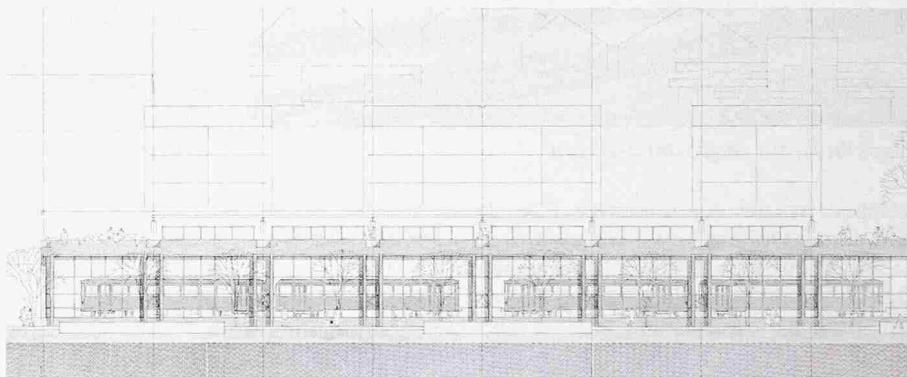
Tankraum 37 m²



Modellansicht vom See



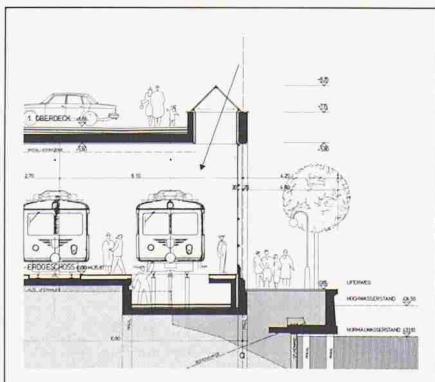
Blick vom See



Westfassade



Seefassade, Gliederung und Proportionierung



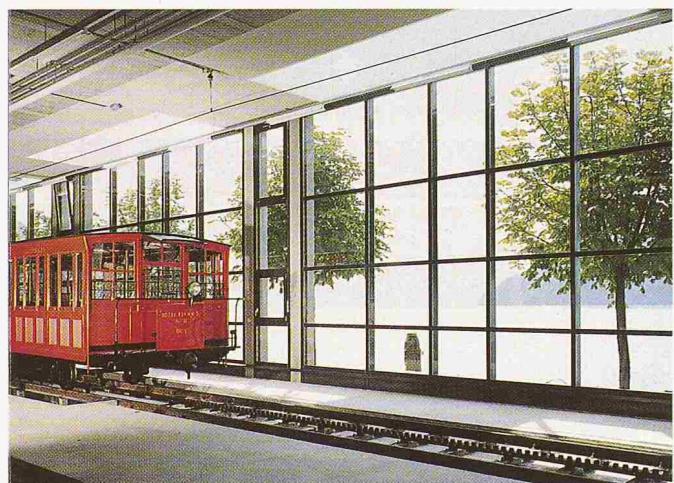
Oblick zur Hinterlichtung der Fassade



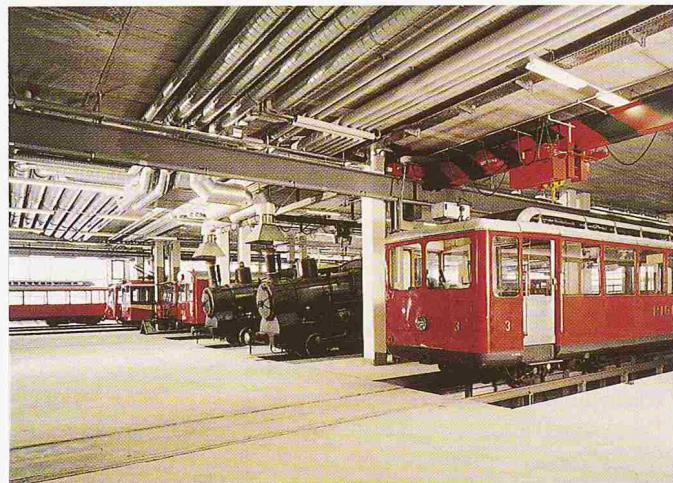
Blick in die transparente, vollflächig verglaste Depothalle



Nordfassade mit Vorplatz und Drehscheibe



Depothalle mit verglaster Seefront



Inneres der Depothalle mit Blick von Gleis 8 zum See

reichen, wurde die seeseitige Fassade mit einem Oblicht hinterlichtet; anstelle einer dunklen Fensterfläche treten die im Licht stehenden Züge hervor und prägen die Seefassade.

Spezielles Gewicht wurde auf die Gliederung und Proportionierung sowie entsprechende Strukturierung der einzelnen Bauteile gelegt, welche jeweils harmonisch überleiten von der Grossform zur Kleinform und den Bezug schaffen zum menschlichen Massstab.

Die Materialwahl und eine unaufdringliche und ruhige farbliche Gestaltung unterstützen die Priorität der roten Züge und die angestrebte Transparenz.

Die naturgrauen Betonflächen der Tragkonstruktion wurden in Anlehnung an die Textur der Rigi-Nagelfluh gestockt. Die anthrazitfarbenen Fensterprofile sind bewusst dunkel gehalten, ihre gliedernde Wirkung soll nur von Nahem sichtbar werden, aus Distanz jedoch nicht als Gitter die angestrebte Transparenz der Grossform zerstören.

Etappierung

Eines der schwierigsten Probleme der Neubauplanung und eine für die Vitznau-Rigi-Bahn lebenswichtige Forderung war die Aufrechterhaltung des Bahn- und Depotbetriebes während der gesamten Dauer der Bauausführung, und dies, obwohl auf dem beschränkten Bahnareal kein Platz für Provisorien zur Verfügung stand. Erschwerend kam das Kurortstatut der Gemeinde Vitznau hinzu, das zum Schutz der Hotellerie und des Tourismus während der Hochsaison (Juni-Oktober) lärmende Bauarbeiten untersagt und die Arbeitszeiten auf den Baustellen strikte limitiert. So musste für die Bauausführung ein etappenweises Vorgehen mit verschiedenen Unterbrüchen in Kauf genommen werden. Nebst den bautechnisch-konstruktiven Belangen und den Forderungen eines ökonomischen Bauablaufes waren dabei insbesondere die jeweiligen bahnbetrieblichen Einschränkungen und notwendigen Umstellungen zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen. Aufgrund eines minutiös erarbeiteten Etappierungsplanes wurde der Neubau schliesslich in vier Bauab-

schnitte aufgeteilt, die einzeln und von einander unabhängig realisiert werden konnten, baulich und betrieblich sinnvolle Etappengrenzen ergaben und während einer touristischen Zwischen saison baulich zu bewältigen waren.

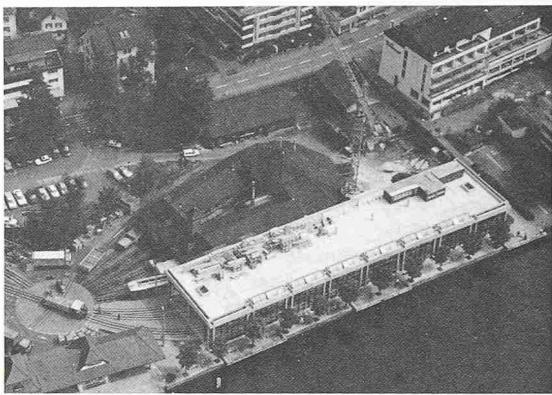
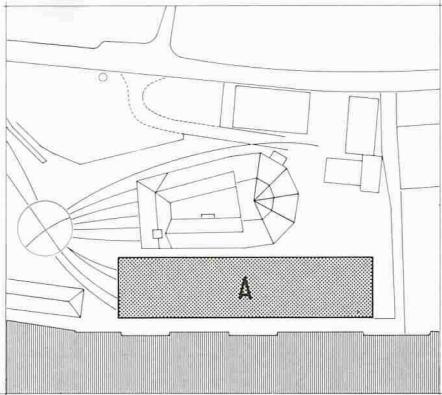
Nebst den umfangreichen technischen Problemen, die mit dem etappenweisen Vorgehen zu lösen waren (konstruktive Anschlüsse, Schutz von Bauteilen, Umstellen der Bauinstallation, Sicherheit für Baustelle und Bahnbetrieb usw.) machten vor allem die für den Baufortschritt ungünstigen Jahreszeiten und entsprechenden Wetterproblemen zu schaffen und gestalteten die rechtzeitige Vollendung der einzelnen Etappen bis zum Beginn der nächsten Tourismushochsaison jeweils zu einem heiklen Wettkampf mit der Zeit.

| Etappierungs - Terminplan | | | | | | |
|---------------------------|------|------|------|------|------|------|
| | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 |
| Etappe A | | | | | | |
| Etappe B | | | | | | |
| Etappe C | | | | | | |
| Etappe D | | | | | | |
| Etappe E | | | | | | |

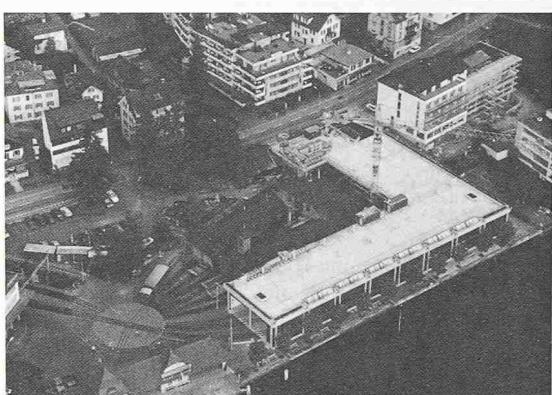
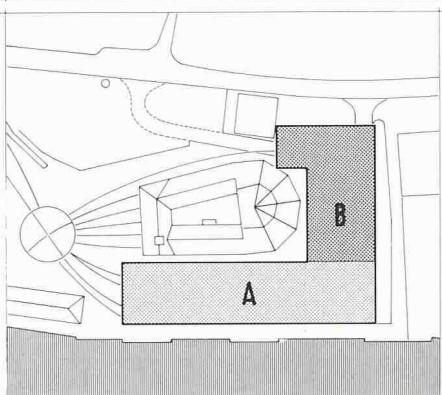
Etappierungsplan

Etappe A

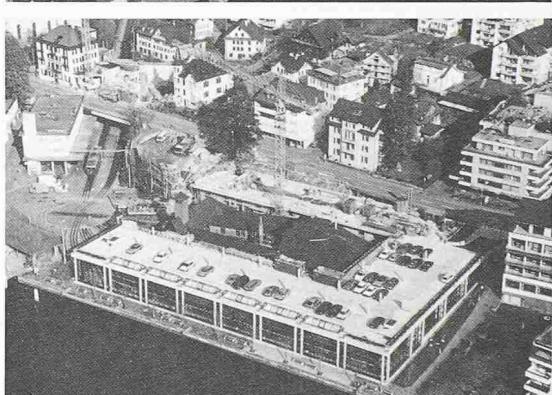
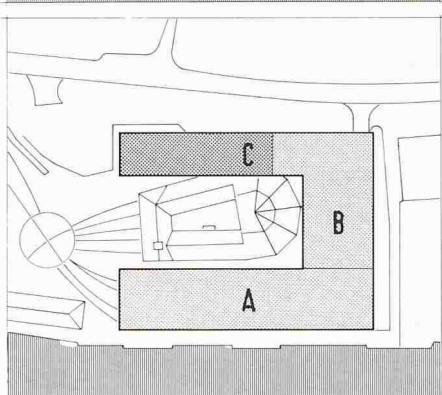
- Bereich mit Pfahlfundation.
- Realisierung des westlichen Hallenteils des Depotneubaus mit den drei längsten Gleisen und Unterhaltsgruben für die neuen Pendelzüge.
- Das alte Depot sowie sämtliche Annexbauten und Werkstätten mit Ausnahme der seeseitigen Remise bleiben bestehen und in Betrieb.

**Etappe B**

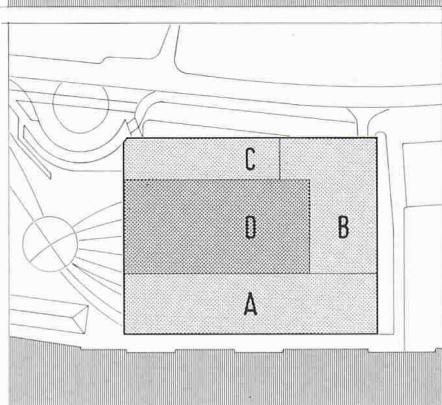
- Der nur schwach überbaute Bereich erfordert am wenigsten Abbrüche.
- Sämtliche neuen Werkstätten werden realisiert und können in Betrieb genommen werden, obwohl die Haustechnik noch über keine Zentralen verfügt.
- der Parkplatz auf dem Oberdeck kann teilweise in Betrieb genommen werden.

**Etappe C**

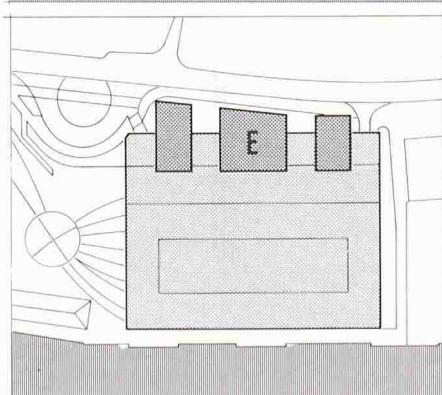
- Abbruch der letzten Schuppen und Remisen und des alten Parkplatzes.
- Das alte Depotgebäude bleibt jedoch weiterhin stehen.
- Realisierung und Inbetriebnahme sämtlicher Lager, Magazine, Infrastruktur- und Haustechnikräume.

**Etappe D**

- Abbruch des alten Depotgebäudes (sämtliche Werkstätten und Nebenräume sind bereits im Neubau in Betrieb).
- Durch den massiven Ausfall von Abstellgleisen während dieser Etappe muss Rollmaterial z.T. auf Rigi-Kulm und auf der Strecke abgestellt werden.
- Realisierung des zentralen Hallenteils mit den Gleisen 4-8.

**Etappe E**

- Vom Depotneubau unabhängige Realisierung der sogenannten Fremdbauten mit separater Baustelleninstallation auf Niveau Kantonsstrasse.
- Sämtliche konstruktiven und leitungstechnischen Anschlüsse und Verknüpfungen mit dem Depotneubau sind vorbereitet.



Spezielle Details

Sektionaltore mit Fahrdrähtbrücken

- Aufgrund der engen Raumverhältnisse durch Gleisradien, Stützen und Sicherheitsabstände wurden die fünf Depottore als platzsparende Sektionaltore (Deckengliederporte) ausgebildet.
- Die im Torbereich unterbrochenen Fahrdrähte werden beim Öffnen des Tores mit speziell entwickelten, seitlich schwenkbaren Fahrdrähtbrücken verbunden.

