

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

Artikel: Ausbau Gleisverbindung Rigi-Staffel
Autor: Pfenniger, Peter / Zünd, Karl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-85945>

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: 22.02.2026

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

Ausbau Gleisverbindung Rigi-Staffel

Die beiden Bergbahnen ARB und VRB betreiben und unterhalten bis heute ab Rigi-Staffel bis Rigi-Kulm zwei unabhängige Gleisanlagen (Normalspur mit Zahnstange). Die einzige Möglichkeit für das wechselseitige Überführen von Rollmaterial besteht bei der Station Rigi-Kulm über eine Schiebebühne.

Die Schiebebühne liegt vor dem am Gleisende befindlichen Depotgebäude. Der Zustand ist schlecht und hätte eine

VON PETER PFENNIGER,
GOLDAU, UND
KARL ZUND, OLLEN

Revision in den nächsten Jahren vorausgesetzt. Die Lage am Ende der Gleisanlagen ist für den Betriebsablauf ungeeignet. Sie ermöglicht praktisch keinen wirkungsvollen Einsatz bei Hochbetrieb.

Für einen rationellen Bahnbetrieb auf der Strecke Staffel-Kulm bzw. eine direkte Verbindung Goldau-Staffel-Vitznau wird deshalb die wechselseitige Benützung der Gleisanlagen durch beide Bahnen angestrebt. Dieses Ziel wird durch den Bau eines Verbindungsgleises bei der Station Staffel zwischen den Gleisanlagen der ARB und der VRB als erstes Teilziel erreicht.

Für den Endausbau der Gleisanlagen Staffel-Kulm wird der Einbau von zwei zusätzlichen Spurwechselanlagen angestrebt. Sie ermöglichen:

- wechselseitige Benützung der Parallelstrecke Staffel-Kulm
- raschen Austausch von Rollmaterial bei Hochbetrieb, insbesondere von Triebfahrzeugen
- die Verdichtung der Zugsbewegungen
- das Kurzschließen beider Bahnen nach Goldau bzw. Vitznau
- einen direkten SBB-Anschluss für die VRB für Sondertransporte in Goldau
- die gegenseitige Benützung der Infrastruktur wie Depot- und Werkstattanlagen
- den gemeinsamen Unterhalt der beiden Bahnanlagen
- die Beschaffung von gemeinsamen Gerätschaften für den Gleisunterhalt
- im Hinblick auf mögliche Bauarbeiten im Gebiet Rigi-Kulm eine Kapazitätserhöhung für Materialtransporte

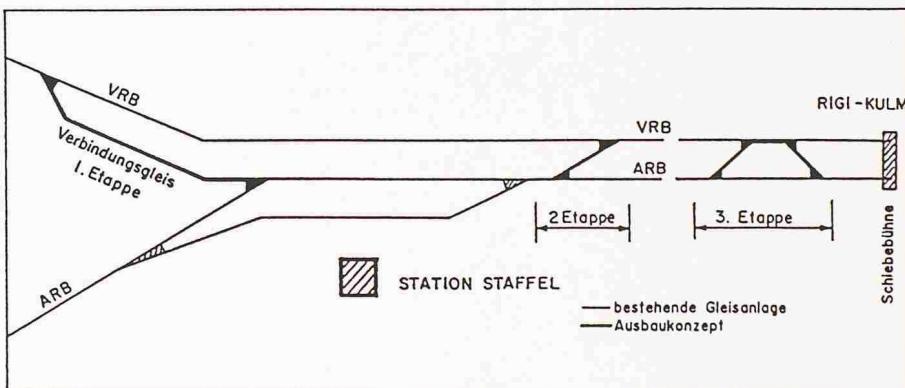
pe wird der erste Gleiszusammenschluss der beiden Bahnen möglich und ein Teil der beschriebenen Vorteile erfüllt.

Das Verbindungsgleis liegt zwischen der Station Staffel und dem Restaurant «Staffelstübl». Damit wird der Einbau einer Zwischengeraden mit einer totalen Länge von 132 m möglich. Das Verbindungsgleis ermöglicht je nach Betriebssituation das Aufstellen von zwei Pendelzügen mit Skiwagen oder Güterwagen. Der Ausbau der Gleisanlage liegt im Bereich der bestehenden Weganlage, was eine teilweise Verlegung derselben erfordert.

Die von den Eigentümern gestellten Anforderungen an den Ausbau der Anlage sind umfangreich. Das durchgehende Befahren mit Pistenfahrzeugen

Ausbaukonzept

Das Erstellen des Verbindungsgleises im Jahre 1990 stellt die erste Ausbaustufe des Endkonzeptes dar. Sie darf als Schlüsseletappe des Gesamtkonzeptes bezeichnet werden. Mit dieser Etappe



Ausbaukonzept



12.7.90: Inbetriebnahme der Gleisverbindung; ARB-VRB in Rigi-Staffel; links Emil Schacher, VR-Präsident VRB; rechts Franz Beeler, VR-Präsident ARB
Vermerk: Foto E. Klingfuss, «Eisenbahn-Amateur»

und landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen muss gewährleistet werden. Die verlangte Ausbaubreite der Weganlage beträgt 3,70 m. Dies setzt die Schiebung der Gleisanlage der VRB um etwa 1,70 m Richtung Norden voraus. Damit ist eine Anpassung der Perronanlage auf der Nordseite auf einer Länge von 40 m durch den Bau eines neuen, 4 m breiten Perrons notwendig. Die Perronanlage soll mit landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen als Durchgangsweg befahren werden. Die Schiebung der Gleisanlage setzt eine Rückverankerung der bestehenden Stützmauer voraus.

Die beiden Zahnstangenweichen sind auf Stahlschwellen montiert, mit Riggenbach-Zahnstangen und mit einem elektrischen Weichenantrieb ausgerüstet. Beide Weichen sind heizbar, die

Steuerung erfolgt durch eine elektrische Handschaltung. Das Öffnungsverhältnis der beiden Weichen beträgt 1:8 bzw. 1:10, mit Radien von 120 m. Die Fahrleitung erfordert sechs zusätzliche und das Versetzen und Anpassen von drei bestehenden Masten. Am Anfang und Ende des Verbindungsgleises sind zwei elektrisch betriebene Gleistrenner angeordnet.

Längs dem Verbindungsgleis war das Einlegen von Kunststoffrohren mit einem Durchmesser von 120 mm für den Anschluss der elektrischen Weichenantriebe und der Weichenheizung vorgesehen. Während der Bauausführung hat sich gezeigt, dass die im Projekt berücksichtigten Kabelanlagen nicht mehr brauchbar sind. Sie müssen gesamthaft ersetzt werden.

Mit dem Zusammenschluss der beiden Gleise haben die beiden Bahnen einen entscheidenden Schritt zur Rationalisierung und Abstimmung der gegenseitigen Bedürfnisse getan.

Adressen der Verfasser: *P. Pfenniger, dipl. El.-Ing. HTL, ARB, Goldau, Karl Zünd, dipl. Bauing. ETH, c/o Rothpletz, Lienhard + Cie. AG, Olten.*