Zeitschrift: Karton : Architektur im Alltag der Zentralschweiz
Herausgeber: Autorinnen und Autoren für Architektur
Band: - (2017)
Heft: 38

Artikel: Historische Eisenkonstruktion überspannt NEAT-Korridor
Autor: Speiser, Meret
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-685508

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: 01.07.2025

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

Historische Eisenkonstruktion überspannt NEAT-Korridor

von Meret Speiser

In der Nacht vom 19. auf den 20. Januar 2014 wird der Hochperron der Rigi-Bahnen in Arth-Goldau innert zweieinhalb Stunden um zwei Meter angehoben. Als Brückenkonstruktion über die SBB-Gleise gespannt, liegt die alte Bahnstation der Arth-Rigi-Bahn heute über einer europäischen Hauptverbindungsachse – entsprechend kurz ist das Zeitfenster, welches für die anspruchsvolle Aktion zur Verfügung steht.

Der Hochperron wurde 1897 als Trogbrücke (Brücke, deren Fahrbahnplatte nicht über, sondern zwischen den Hauptträgern liegt) mit zwei genieteten Fachwerkträgern aus Walzeisen quer über den Gleisen der Gotthardbahn errichtet, zusammen mit dem turmartigen, ursprünglich in historistischem Stil gestalteten Stationsgebäude an seinem nördlichen Ende. Korrosionsschäden an der Tragkonstruktion sowie geänderte und erhöhte Anforderungen an den Bahnbetrieb führen rund hundert Jahre später zum Entscheid, die alte Bahnstation durch einen weiter südlich gelegenen Neubau zu ersetzen. Aufgrund des besonderen kulturgeschichtlichen Wertes – sowohl für die Geschichte der Rigi-Bahnen als auch der Bahnhofanlage Arth-Goldau – entscheidet man sich jedoch für den Erhalt des historischen Bauensembles (welches heute als nationales Schutzobjekt im Kantonalen Inventar eingetragen ist). Zukünftig soll der Hochperron der Arth-Rigi-Bahn als Aufenthalts- und Schalterraum dienen.

Das für seine Zeit fortschrittliche Bauwerk muss jedoch umfassend restauriert, wieder in Stand gestellt und, um den für die NEAT-Doppelstockzüge notwendigen 4-Meter-Korridor einzuhalten, um 72 cm angehoben werden. Während das turmartige Stationsgebäude teilweise neu aufgebaut wird, kann die heute schweizweit einmalige Eisenkonstruktion des Hochperrons weitgehend erhalten werden. Beschädigte Teile werden punktuell ersetzt, Verbindungen wo notwendig ausgewechselt. Um die Hülle winddicht zu machen, wird ein Holzunterdach eingebaut, der Boden mit einem Aufbau in Leichtbeton versehen. Die seitlichen Verglasungen werden aus Sicherheitsgründen ersetzt. In die Halle wird ein freistehender, beheizter Pavillon für Ticketschalter, Kiosk und Büros eingebaut.

Die Anhebung der Brückenkonstruktion ist nichts Neues in der Geschichte des Hochperrons: Ursprünglich als offene Brücke gebaut, wurde das Bauwerk kurz nach der Erstellung durch einen Dachaufbau und seitliche Verglasungen ergänzt. Im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der SBB wurde die über 26 Meter gespannte Fachwerkkonstruktion in den 1920er-Jahren bereits ein erstes Mal angehoben. Bei der aktuellen Restaurierung sind jedoch die Logistik und die rund um die Bauarbeiten über und neben dem laufenden Bahnbetrieb der SBB notwendigen Sicherheitsmassnahmen die grösste Herausforderung. Nur dank der vorübergehenden Anhebung ist es möglich, Arbeiten an der Hülle und den neuen Auflagern durchzuführen. Rund ein Jahr nach Beginn der Restaurierungsarbeiten wird der Hochperron in der Nacht vom 8. auf den 9. Februar 2015 um rund 1.3 Meter auf seine aktuelle Höhe wieder abgesenkt.

Lage: Bahnhof Arth-Goldau
Foto: Meret Speiser