

# Historische Eisenkonstruktion überspannt NEAT-Korridor

Autor(en): **Speiser, Meret**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Karton : Architektur im Alltag der Zentralschweiz**

Band (Jahr): - **(2017)**

Heft 38

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-685508>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



# Historische Eisenkonstruktion überspannt NEAT-Korridor

von Meret Speiser

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 zur Entscheidung, 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

**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.**

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