Zeitschrift: Mitteilungen des historischen Vereins des Kantons Schwyz
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Schwyz
Band: 100 (2008)

Artikel: Eisenbahnknotenpunkt Arth-Goldau
Autor: Trutmann, Peter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-169309

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: 11.07.2025

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

Eisenbahnknotenpunkt Arth-Goldau

Peter Trutmann

Der Bahnhof Arth-Goldau im Frühjahr 2008.

Bis zum Ende des 13. Jahrhunderts sicherten einfache Fusspfade die Ortsverbindungen in den Gebirgstälern der Eidgenossenschaft. Sie waren gewöhnlich an den Berglehnen angelegt, weil die Talsohlen durch unbezähmbare Wasserläufe und Steinschlag bedroht und daher kaum kultivierbar waren. In den folgenden Jahrhunderten machte der Strassenbau nur geringe Fortschritte, der Seeweg blieb die bequemste und schnellste Transportmöglichkeit.

Im 19. Jahrhundert setzte eine rasche Entwicklung ein. Die um 1830 am Gotthard gebaute Kunststrasse überragte die bisherigen Wegbauten dieses Alpenübergangs. Die neue Strasse mied starke Steigungen und wurde deshalb weitgehend neu trassiert und näher an die Talsohle geführt. Im Vergleich zu den bisherigen Verkehrswegen hielt diese Strasse jedoch nur kurze Zeit ihren Rang.

Gotthardbahn

Kurz nach der Entwicklung des neuen Verkehrsmittels Eisenbahn regte sich der Gedanke, auf kürzestem Weg den Norden mit dem Süden des europäischen Kontinents durch den Schienenstrang zu verbinden. Vorerst wurden die Alpenverbindungen Österreich–Italien (Semmering-Bahn) und Frankreich–Italien (Mont-Cenis-Bahn) gebaut. In der Schweiz stritten sich verschiedene Interessengruppen um die Routenwahl des hiesigen Alpenübergangs.

Aufgrund eingehender bautechnischer Studien mit insgesamt sechs Projektvorschlägen (Splügen, San Bernardino, Lukmanier, St. Gotthard, Albrun mit Grimsel, Grimsel) sowie auf Drängen der neu entstandenen Grossstaaten Italien und Deutschland rückte der Gotthard bei der Variantenwahl des schweizerischen Alpenübergangs klar in den Vordergrund. An der internationalen Konferenz vom 15. Oktober 1869 einigten sich die deutschen Vertretungen, das Königreich Italien und die Schweizerische Eidgenossenschaft auf die Gotthardroute und beschlossen den Bau der St. Gotthard-Eisenbahn.

Der Bau der Gotthardbahn wurde deutlich teurer als die zuvor errechneten 187 Mio. Franken. Der Nachfolger des Oberingenieurs Robert Gerwig, Konrad Wilhelm Hellwag, kam auf einen Betrag von 289 Mio. Franken. Nicht zuletzt führten die finanziellen Querelen – in Verbindung mit einer weltweiten Finanzkrise – schliesslich dazu, dass die Gotthardbahn 1909 im Rahmen der Privatbahn-Verstaatlichungen von der SBB übernommen wurde.

Bahnhof Arth-Goldau

Am 2. September 1806 wurde der Talboden zwischen Rigi, Rossberg und Lauerzersee verschüttet, wobei 457 Menschen den Tod fanden und 102 Wohnhäuser und 220 Ställe zerstört wurden. Die Folgen des Goldauer Bergsturzes wirken bis heute nach und haben auch Planung und Bau der Bahn beeinflusst.

Als Hauptstück wurde der grosse Tunnel durch den Gotthard in Angriff genommen und am 7. August 1872 mit Vertrag dem Unternehmer Louis Favre aus Genf übergeben. Gleichzeitig wurde auch die Zufahrt von Norden in unsere Gegend geplant. Da man das Bergsturzgebiet von Goldau scheute, plante Robert Gerwig 1875, die beiden Zufahrtslinien von Immensee und Walchwil nach Oberarth und von dort mit einem Tunnel am Rossbergfuss unter dem Schuttkegel durch nach Röthen/Steinen zu führen. Man begann auch wirklich am 24. August 1875 in Oberarth beim Mühleflüehli mit dem Richtstollen. Aber geologische Befürchtungen und vor allem die Finanzkrise der Gotthardbahn bewirkten, dass Ende Mai 1876 die Arbeiten an den beiden Stollen, die schon die Gesamtlänge von 330 Metern erreicht hatten, eingestellt werden mussten.

Mitte der 1870er-Jahre ergab die Detailplanung, dass der Bau der Strecke Luzern–Chiasso um mehr als 100 Mio. Fr. über den vorgesehenen 187 Mio. Fr. liegen wird. Die Finanzkrise der Gotthardbahn wurde auf zwei Wegen gelöst. Die Subventionsstaaten mussten für eine Neufinanzierung gewonnen werden, gleichzeitig waren mit einem Sparprogramm die Kosten zu reduzieren. Die Sparmassnahmen beinhalteten das Zurückstellen der Zufahrten Luzern–Immensee, Zug–Goldau und Lugano–Giubiasco sowie den Beschluss, die ganze Strecke, ausser dem Haupttunnel, einspurig zu bauen. Weitere Sparmöglichkeiten zeigten 1878 auf, dass durch die offene Linienführung ab Immensee–Goldau–Brunnen eine Mio. Fr. gespart werden konnte. Damit war der Goldauer Tunnelbau erledigt. Am 1. Mai 1882 fand die Einweihung der Gotthardbahn Luzern–Mailand statt.

Lage

Für die Station Arth-Goldau wurde das erste Stationsgebäude 1880/81 erbaut. Es handelt sich um den einfachen, länglichen Holzbau mit mittlerem Aufbau an der heutigen Güterstrasse. Es wurde 1897 abgebrochen, zerlegt und an der Güterstrasse neu aufgebaut, wo es heute noch verschie-

dene SBB-Dienste und die SBB-Kantine beherbergt. Die erste Station, Baujahr 1882, wurde wie folgt beschrieben: Personen- und Gepäckexpedition, Kreuzungsstation, Länge 450 Meter, zwei Hauptgleise mit 355 Meter nutzbare Länge, ein Stockgleis zum Güterschuppen mit Laderampe, Passagierabort, eine Brückenwaage.

Trotz Sparprogramm war Goldau als Knotenpunkt vorgesehen. Die Gotthardbahn hatte sich verpflichtet, die nördlichen Zufahrtslinien so rasch als möglich zu bauen. Zuerst wurde der Anschluss der Schweizerischen Südostbahn gebaut und am 8. August 1891 eröffnet. Mit dem Anschluss der Südostbahn hatte eigentlich der Ausbau des Bahnhofs Arth-Goldau begonnen. Mit riesigen Erdbewegungen wurde das Bahnhofgelände hergerichtet; gleichzeitig baute man neue Dienstgebäude. Der Bahnhof Arth-Goldau wurde als Knotenpunkt in Betrieb genommen. Die offizielle Eröffnung der Strecke Zug–Goldau und der Umzug in die neuen Dienstlokale fanden am 1. Juni 1897 statt. Im gleichen Jahr noch wurde der Anschluss mit der Arth-Rigi Bahn mittels des neuen Hochperrons vollzogen. Durch die Topografie und die spätere Linienführung von Zug her bedingt erhielt der Bahnhof Arth-Goldau seine Keilform, also wie ein Y, ähnlich den Bahnhöfen Zug und Sargans.

Nach dem Bau des neuen Bahnhofs vergrösserte sich der Personalbestand. 1890 belief er sich auf 10 Mann, 1897 auf 63 Mann (Stations- und Zugpersonal). Das Dorf Goldau war noch nicht in der Lage, so vielen neuen Bewohnern Wohnraum anzubieten. Nach dem Bergsturz war nur zaghaft und mit Hemmungen am Schuttrand gebaut worden. 1888 zählte Goldau erst 380 Einwohner. In den 1890er-Jahren setzte eine intensive Bauphase ein. 1897 wurden 15 Wohnhäuser und Gasthäuser erstellt. 1897 plante die Gotthardbahn parallel zu den anderen Bauten für ihre Angestellten vier Mehrfamilienhäuser an der Steinerberg- und Gotthardstrasse zu errichten.

Beim Bahnhof Arth-Goldau dürfen die Nebenbetriebe Buffet und die Post nicht vergessen werden. Schon im ersten Bahnhof von 1882 war ein Restaurationsraum vorhanden. Und mit dem Neubau von 1897 wurden ein in 1. und 2. Klasse unterteiltes grösseres Buffet in Betrieb genommen. Mehr als 100 Jahre bewirtete die Familie Simon die zahlreich einkehrenden Gäste. 2001 wurde das Buffet aufgegeben und das Lebensmittelgeschäft Aperto hielt Einzug in die ehemaligen Buffeträumlichkeiten. Für die Reiselustigen wurde ein kleines Restaurant eingerichtet und die ehemalige Gartenwirtschaft miteinbezogen, indem sie ähnlich einem Wintergarten verglast wurde.

Das neue Bahnhofareal, von Fotopionier Josef Bettschart kurz vor 1900 aufgenommen. Interessant ist auch der Blick auf das noch weitgehend unbebaute Goldau.

Wie erwähnt gehört zum Bahnhof auch die Post. Vor 1882 war diese mit einer Ablage beim Rössli. Beim Bau des ersten Bahnhofs 1882 war die Post in einem Büroraum neben dem Vorstand untergebracht. Im neuen Bahnhof von 1897 war die Post ebenfalls integriert, wo sich später das Stationsbüro befand. Als dieser Büroraum nicht mehr genügte, wurde das Postgebäude zwischen Rigi-Bahn und Eilgutlokal 1906–1908 gebaut. 1979 wurde das alte Postgebäude abgebrochen und an der gleichen Stelle die heute noch bestehende Post gebaut. 1947 brannte der oberste Stock des Bahnhofgebäudes komplett aus. Das Dach wurde in der heutigen Form wiederaufgebaut. In den Jahren 1982–1985 wurde der Bahnhof umgebaut und erneuert. Mit dem neuen Stellwerkgebäude, dem eigentlichen Herzstück, wird der Zugsverkehr von Benzenschwil bis Altdorf und Walchwil von Goldau aus ferngesteuert. In den folgenden Jahren wurde das Bahnhofgebäude einigen Veränderungen unterzogen, die 2006 erst ihren Abschluss fanden. Seit Mitte Juni 2006 ist kein Umweg mehr nötig für die Kunden auf ihrem Weg zum Billettschalter in Arth-Goldau. Die Verkaufsräume befinden sich aktuell im ehemaligen Saal des Bahnhofbuffets und damit in nächster Nähe zum Bahnhofplatz und der Bushaltestelle. Die bisherigen Schalterräumlichkeiten sind zum Teil bereits vermietet, weitere Flächen stehen für Büro- oder Verkaufsräumlichkeiten zur Verfügung. Gleichzeitig entstand im ersten Obergeschoss zusätzlicher Büroraum für den bereits im Bahnhofgebäude eingemieteten Kinder- und Jugendpsychiatrischen Dienst des Kantons Schwyz, und im zweiten Obergeschoss

stehen neu drei dem heutigen Wohnkomfort angepasste 3½-Zimmer-Wohnungen zur Vermietung bereit.

Anbindung an das europäische Schienenetz

Durch den Bahnhof verkehren Intercity- und Schnellzüge aus Richtung Luzern und Zürich ins Tessin und weiter nach Mailand, die in Arth-Goldau stündlich das Umsteigen ermöglichen. Weitere Fernzüge sind der Cisalpino-Neigezug, der mehrfach täglich die Schweiz mit Italien verbindet, und der Voralpen-Express, der stündlich von Romanshorn am Bodensee über St. Gallen und Rapperswil kommend bis nach Luzern verkehrt. Weiter durchqueren den Bahnhof die S-Bahn-Linien Zug–Erstfeld und Luzern–Erstfeld. Den Bahnhof durchfahren zudem viele «klassische» Güterzüge sowie Züge des kombinierten Verkehrs auf einer bedeutenden europäischen Verkehrsachse.

Der tägliche Zugsverkehr im Bahnhof Arth-Goldau hat in den 125 Jahren seit 1882 stetig zugenommen. 1882 verkehrten 20 Züge, 1903 60, 1952 185, 1977 340 und 2008 400. Bei den Zügen sind Personen- und Güterzüge zusammengezählt.

Güterverkehr – SBB Cargo – Zukunft NEAT

1999 wurde SBB Cargo, der ehemalige Regiebetrieb des Bundes, als Folge der ersten Bahnreform in der Schweiz in eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft umgewandelt und in die drei unabhängigen Geschäftsbereiche Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur aufgeteilt. Der Hauptsitz der Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, wie das Unternehmen juristisch heisst, ist in Basel. SBB Cargo ist marktführend im Schweizer Schienengüterverkehr und die Nummer zwei auf der alpenquerenden Nord-Süd-Achse, d.h. von den Nordseehäfen und Deutschland nach Italien.

Weil nach dem neuen Konzept die Rangiermanöver und das Zusammenstellen der Güterzüge in Zentren verlagert wurden, hat im Bahnhof Arth-Goldau nach 2000 ein Personalabbau von Manöver- und Rangierpersonal stattgefunden. Arth-Goldau gehört zum Grundnetz von SBB Cargo. Das heisst: Der Bahnhof wird regelmässig bedient und ist für den Verkehr offen.

Mit der Einführung des «free access» hat SBB Cargo im internationalen Güterverkehr je länger je mehr auch auf grenzüberschreitende Produktionskonzepte umgestellt. Die Devise lautet: Produktion aus einer Hand und ein Ansprechpartner für die Kunden. Mit den zurzeit aktuellen Traktionskonzepten, mit Lokdurchläufen von Hamburg bis Arth-Goldau, konnte Arth-Goldau seine Stellung als Personal- und Lokwechselpunkt verstärken. Aus diesem Grund wurde 2004 ein Lokpersonalstandort mit ca. 20 Arbeitsplätzen aufgebaut. Dies ist ein kleiner Hoffnungsschimmer und eine Investition für die Zukunft im Hinblick auf die Eröffnung der NEAT: Mit dem Bau der NEAT, die 2017 eingeweiht werden soll, wird sich zeigen, wie sich der Bahnhof Arth-Goldau in den internationalen Verkehr einbinden lässt. Zum jetzigen Zeitpunkt ist der Verlauf der Zufahrtsstrecken noch nicht genau definiert. Tatsache ist, dass alle Züge, die den Gotthardbasistunnel durchfahren werden, in Goldau einen Zugshalt machen oder vorbeifahren werden. Mit der geplanten Kapazitätssteigerung auf der Gotthardstrecke des Zugsverkehrs wird der Bahnhof Goldau seine Wichtigkeit als Bahnhof im schweizerischen Schienennetz behaupten können.

Literatur

– 125 Jahre Gotthardbahn, Eisenbahn-Kurier Special 84 (2007).
– Schaaf Peter, Unser Bahnhof Arth-Goldau: Bahnhoffest 1985, Goldau 1985.
– SBB Nachrichtenblatt 1882–1982.
– Treicher Hans Peter, Bahnsaga Schweiz: 150 Jahre Schweizer Bahnen, Zürich 1996.