

Der Hochperron am Bahnhof in Goldau

Robert Schütz



Renovation eines denkmalgeschützten Bauwerkes

Anfang Juli wurde endlich der Hochperron im Bahnhof Goldau wiedereröffnet. Die gesamte Renovation dauerte sechs Jahre. Zunächst kam es aufgrund von unerwarteten Mehrkosten zu Verzögerungen. Doch nun konnte die national geschützte Stahlkonstruktion samt Zugangsturm wieder in Betrieb genommen werden.

Es ist vollbracht. Wenngleich der Weg kein leichter war. Eigentlich wollte die RIGI BAHNEN AG die national geschützte Stahlkonstruktion und den Zugangsturm quer über die SBB-Gleise bereits im Jahre 2015 in Betrieb nehmen. Doch wie so oft bei derart komplexen und denkmalgeschützten Bauvorhaben, kam es anders: Begonnen hatten die Bauarbeiten schon im Jahre 2010 und das Projekt war zu diesem Zeitpunkt noch auf 16 Mio. Franken budgetiert. Am Ende summierten sich die Ausgaben auf 20 Mio. Als schon im Dezember 2014 das Budget mit rund 2,6 Mio. überschritten war, wurde das Projekt sogar gestoppt. Erst nach Sicherung der weiteren Finanzierung konnten nach einjähriger Pause die Arbeiten fortgesetzt werden. Zudem war die Altlastenentsorgung eine grosse Herausforderung, die sicher zu Beginn unterschätzt wurde. Der geringe Platz beim Hochperron und dem SBB-Bahnhof erschwerten die Bauarbeiten zusätzlich. Der Denkmalschutz galt hier ebenfalls als Herausforderung.

Denkmalgeschütztes Bauwerk von nationaler Bedeutung

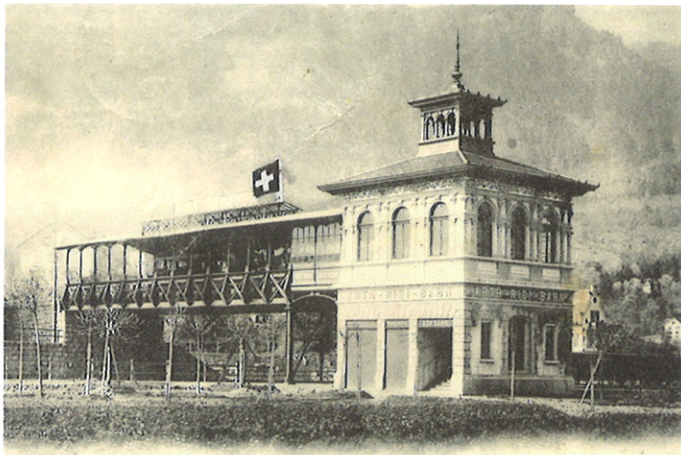
Der Hochperron, der als Ausgangsbahnhof der Bergstrecke auf die Rigi dient, stammt aus dem Jahr 1897. Es entstammt den Anfängen der grossen Stahlbauten, zu denen auch der Eiffelturm gehört, der anlässlich der Weltausstellung 1889 in Paris errichtet wurde. Der Hochperron, der auch als Reiterbahnhof bezeichnet wird, galt damals weltweit als absolutes Neuland. 2006 wurde dieses Schweizer Bauwerk daher unter Schutz gestellt. Es gilt seitdem als Industrie-Denkmal von nationaler Bedeutung. Noch vor Beginn der Baumassnahmen musste 2010, aufgrund von starken bautechnischen Mängeln, die Nutzung eingestellt werden. Im Oktober 2010 fährt schliesslich der letzte Zug aus dem alten Hochperron. Roger Joss, Leiter Marketing und Verkauf der RIGI BAHNEN AG, erklärte hierzu anlässlich der Eröffnung am 1. Juli: «Am Sonntag, dem 10. Oktober 2010, nach 41 400 Betriebstagen schloss der Hochperron vorerst seine

■ Anfang Juli wurde der Hochperron im Bahnhof Goldau wiedereröffnet. Die gesamte Renovation dauerte sechs Jahre. (Bilder: zVg)

Tore. Wir freuen uns, am ersten Juli Wochenende mit dem 41 401. Betriebstag eine neue Ära einzuläuten». Ganze sechs Jahre hatten diese Arbeiten, einschliesslich der unfreiwilligen Unterbrechung, gedauert.

Die wichtigsten Stationen dieser langen Projektstrecke in Kürze

Schon am 19. Oktober 2009 hatte man das ehemalige Bahnmeisterhaus der SBB, das auf dem Grundstück zwischen Rigistrasse, Hochperron und SBB Gleisfeld stand, abgerissen. Der Platz wurde für den Standort der Brücke benötigt und als Installationsplatz für den Umbau des Bahnhofs genutzt. Am 28. Juli 2010 erhielt die RIGI BAHNEN AG die Plangenehmigung des Bundesamtes für Verkehr. Allein die Bearbeitungszeit dieser Bewilligung dauerte 586 Tage. Der Beginn der Bauarbeiten für dieses anspruchsvolle Bahnhofsprojekt hat man daraufhin auf Mitte September 2010 angesetzt. Einer der spannendsten Bauabschnitte war die Anhebung und anschliessende Absenkung der Stahlkonstruktion.



■ Der ursprüngliche Hochperron stammt aus dem Jahr 1897. Es zählte zu den ersten Stahlbauten, zu denen auch der Eiffelturm gehört.



■ In der Nacht vom 9. auf 10. Oktober 2016 konnte auch die Aufrichte des Turms fertiggestellt werden.

170 t wurden gehoben und gesenkt

Am 20. Januar 2014 wurde der 170 t schwere Stahlkoloss um 1,92 m angehoben. Der Hebevorgang des Hochperrons durch hydraulische Pressen begann gegen 0.30 Uhr. Insgesamt waren acht Hübe um 24 cm vorgesehen. Diese spektakuläre Massnahme wurde von zahlreichen interessierten Bewohnern in jener Sonntagnacht vor Ort verfolgt. Man musste diese präzise Aktion durch Manometer stetig überwachen und kontrollieren. Nur so konnte man direkt feststellen, dass eine Presse falsch arbeitete. Der Hochperron hing am Abspannbügel eines Mastes fest. Die Abweichung hat man daraufhin schnell korrigiert und bewältigt. Der Hochperron wurde dann regelmässig in seiner Lage fixiert und die Pressen eingezogen. Sobald dieser Vorgang abgeschlossen war, konnten die Pressen unterstellt werden, und der Vorgang begann von neuem, bis zur endgültigen Position.

Ein Jahr später begannen die Vorbereitungen für die Absenkung. Um ein synchrones Absenken zu garantieren, installierte man auch hier ein Messsystem. Zudem wurden sämtliche Fenster geöffnet und fixiert, um zu verhindern, dass Scheiben in Bruch gehen. Wie beim Anhebevorgang, hat man bei den SBB Gleisen vor der Absenkung ei-

ne Nullmessung durchgeführt. So konnte gewährleistet werden, dass sich der Untergrund während dem Absenkvorgang nicht verschiebt und instabile Gleiszustände entstehen. Der Hochperron hat sich wie geplant parallel abgesenkt, und die SBB konnte sämtliche Leitungen installieren und freigeben. Die Fenster wurden wieder geschlossen, die Kontrollmessungen haben stattgefunden, und die Fahrleitung ist einreguliert.

Nachdem am folgenden Wochenende auf beiden Seiten die Hebekonstruktion abgebaut war, stand der «neue» Hochperron wieder auf eigenen Füßen. Um 5 Uhr morgens konnte der erste Zug wieder fahren. In der Nacht vom 9. Oktober auf 10. Oktober 2016 konnte auch die Aufrichte des Turms fertiggestellt werden. Somit waren die entscheidenden Bauabschnitte für die Fertigstellung des Hochperrons in Goldau erfolgreich abgeschlossen. ■

Weitere Informationen:

RIGI BAHNEN AG
Bahnhofstrasse 7, 6354 Vitznau
Herr Roger Joss
Tel. 041 399 87 87
www.rigi.ch, roger.joss@rigi.ch

■ Der Hochperron gilt als Ausgangsbahnhof der Bergstrecke auf die Rigi.



Am Bau Beteiligte

Bauherrschaft: RIGI BAHNEN AG
Bahnhofstrasse 7, 6354 Vitznau
Architektur: Cadosch & Zimmermann GmbH
Grubenstrasse 38, 8045 Zürich
Tel. 044 461 89 89
info@czarch.ch, www.czarch.ch

Ingenieure:
Dipl. Bauingenieure ETH SIA USIC
BlessHess AG
Steghofweg 2, 6005 Luzern
Tel. 041 260 88 33, Fax 041 260 37 36
info@blesshess.ch, www.blesshess.ch

HLKKS Ingenieur Fachkoordination:
HLK Consulting GmbH
Gempenstrasse 24a, 4143 Dornach
Tel. 061 382 14 25
mail@hlk-consulting.ch
www.hlkconsulting.ch

Lichtplanung:
Fokusform GmbH
Seestrasse 325, 8038 Zürich
Tel. 044 450 30 40, Fax 044 450 30 41
info@fokusform.ch, www.fokusform.ch

Bauingenieur:
Berchtold + Eichner Bauingenieure AG,
6300 Zug

Elektroingenieur:
Herzog Kull Group Holding AG,
6343 Rotkreuz

Bauphysik:
Basler & Hofmann AG, 8032 Zürich

Geologie:
Keller + Lorenz AG, 6005 Luzern

Messung:
CFW EMV-Consulting AG, 9411 Reute AR



Fensterwerkstatt AAMÜLI

ANTIKE UND MODERNE FENSTER NACH MASS

WIR LEBEN FENSTER – KLASSE STATT MASSE

Seit 1977 bauen wir Fenster, ab 1986 haben wir uns spezialisiert auf die Restaurierung & Sanierung historischer Fenster aller Art, sowie antiker Jalousien, Türen & Parkette. Wir fertigen in verschiedensten Holzarten & Oberflächen mit jeglichen Glasarten auf Wunsch mit Wärme-, Schall- und Einbruchschutz.

Tel.: +41 44 718 18 18 / www.fwa.ch