

Mit neuer Technik in die Zukunft

Am 20. September 2021 wurde die Polybahn in der Stadt Zürich feierlich wiedereröffnet. Nach einer rund viermonatigen Sanierung durch Garaventa/Doppelmayr erstrahlt die geschichtsträchtige Standseilbahn im Herzen der Stadt im neuen Glanz.



Seit über 135 Jahren kennt die Polybahn, die vom Centralplatz mitten in Zürich ihre Talstation hat, eine wechselhafte Geschichte.

Text und Bilder: Damian Bumann

Im Jahr 1889 nahm die Zürichbergbahn, wie die Polybahn ursprünglich hiess, ihren Betrieb auf. Heute erweist das beliebte Verkehrsmittel jährlich rund zwei Millionen Fahrgästen seinen Dienst (vor der Covid-19-Pandemie). Damit der «Studenten Express» auch kommenden Generationen vom Central zu den Hochschulen und retour befördern kann, haben die Verkehrsbetriebe Zürich gemeinsam mit der Garaventa AG diesen Sommer eine Rundumerneuerung des Zürcher Wahrzeichens vorgenommen.

Die grundlegendste Erneuerung ist der Antrieb, der sich nun komplett auf einer Verschiebeeinrichtung befindet. Dadurch wird die unterschiedliche Fahrbahnlänge von Spur 1 und 2

kompensiert. Normalerweise wird dies über eine separate Seilscheiben-Verschiebeeinrichtung bewerkstelligt. Aufgrund der engen Platzverhältnisse im Maschinenraum aus dem Jahr 1889 war dies jedoch nicht möglich. Daher entwickelte das Projektteam ein neues Konzept, bei welchem der verschiebbare Antrieb des Funifor-Seilbahnsystems als Vorlage diente. Konkret berechnet die Steuerung nun die Distanz, um welche der Antrieb verschoben werden muss, damit der Haltepunkt in der Talstation exakt eingehalten werden kann. Mit diesem Konzept können auch Längenänderungen des Zugseils kompensiert werden. Ein wesentliches Element dieser technischen Lösung ist der Puffer mit Stossdämpfer in der Talstation. Stephan Kobler, Technischer Leiter der Polybahn, ist zufrieden: «Mit

der von Garaventa entwickelten Lösung ist die Ein- und Aussteigesituation für unsere Fahrgäste sehr komfortabel geworden.»

Neue Steuerung und Fahrzeuge

Weiter umfasste der Umbau auch die Lieferung einer neuen Steuerung aus dem Hause der Frey AG Stans sowie eine umfassende Fahrzeugrevision bei der CWA in Olten. Stephan Kobler betont die gute Zusammenarbeit: «Der Abtransport der Fahrzeuge mitten in der Stadt Zürich stellte eine logistische Herausforderung dar. Durch die enge und professionelle Zusammenarbeit zwischen unseren Mitarbeitenden, dem Montageteam der Garaventa AG und dem Transportunternehmen haben wir diese Herausforderung erfolgreich gemeistert und wir freuen uns sehr darauf, ab dem 20. September 2021 wieder mit dem topmodernen Polybähnli fahren zu können.»

Bei der CWA erhielten die Fahrzeuge neue Verblechungen und die Fenster erhielten einen neuen Anstrich. Mit Trockeneis, das eine Temperatur von minus 78 Grad aufweist, konnten sämtliche Klebstoffe entfernt werden. Anschliessend erhielten die Wagen eine Korrosionsbehandlung und wurden vor dem Lackieren isoliert und wieder neu verblecht. Beide Polybahnwagen waren insgesamt zehn Wochen in der Werkstatt. Rund zwölf Personen der CWA, von der Mechanik, Lackiererei und Administration arbeiteten während dieser Zeit an den Fahrzeugen. Die Sanierung verlief nach Plan, so wie es vorgesehen war.



Der Abtransport der Fahrzeuge ab den Schienen bis zur CWA nach Olten, war kein einfaches Unterfangen. (Bild, links: VBZ) dort erhielten diese eine umfassende Fahrzeugrevision.

Eine intensive Geschichte

Seit ihrer ersten Fahrt 1889 wurden die Fahrzeuge der nostalgischen Standseilbahn zweimal in die Werkstatt transportiert. 1976 und zuletzt 1996 wurde die Wagen der Polybahn aus den Schienen gehoben. Die Seilbahn ist ein Stück Zürcher Geschichte. Die beiden Ingenieure H. A. Ruge und E. Stauder erhielten am 1. Juli 1886 durch einen Bundesbeschluss die Konzession für den Bau und den Betrieb der Zürichbergbahn. Der erste Streckenabschnitt Bahnhofbrücke-Polytechnikum wurde in einem knappen Jahr gebaut. Am 8. Januar 1889 konnte die Zürichbergbahn mit ihren Wagen der Schweizerischen Lokomotive- und Maschinenfabrik Winterthur ihre Fahrt aufnehmen.

Schon 1894 machte jedoch das mittlerweile elektrifizierte Tram der Seilbahn Konkurrenz, so dass sich der Bau der ursprünglich geplanten Teilstrecke Polytechnikum-Zürichberg erübrigte. Nach vielen Jahren unbeschwerten Fahrens, wirkte sich die allgemeine Wirtschaftslage 1948 leider negativ auf das Betriebsergebnis aus. Fuhr die Seilbahn noch bis 1949 mit Gewinn, so rollte sie 1950 erstmals in die roten Zahlen. Die Löwenbräu AG übernahm die Liegenschaft mit der Talstation und wurde Hauptaktionärin der Zürichbergbahn-Gesellschaft. Nach einigen Jahren mit hohen Betriebsdefiziten beschloss die Zürichbergbahn-Gesellschaft die Konzession nicht mehr zu erneuern. Mit dem Ziel, die Seilbahn zu erhalten, wurde 1972 der Verein «Pro Polybahn» gegründet.

Ende Januar 1976, als das Ende der beliebten Polybahn bereits feststand, erwarb die SBG die Bahngesellschaft und gründete eine eigene Gesellschaft, Die «SBG-Polybahn AG». Schnelles Handeln war angesagt, um den Konzessions-Anforderungen für weitere 20 Jahre zu genügen. In nur 12 Wochen wurde die Bahnanlage saniert und die beiden Bahnwagen vollständig renoviert.

1996 erfolgte eine weitere Totalsanierung und im Jahr 2000 durch die Namensänderung von SBG in UBS wurde die Seilbahn zur UBS Polybahn. Dank dem Engagement der UBS, in Zusammenarbeit mit der VBZ Züri-Linie und dem Zürcher Verkehrsverbund, wurde die erfolgreiche Weiterfahrt des beliebten Zürcher Verkehrsmittels gesichert.



Die Firma Frey AG Stans baute in diesem Sommer ihre neue Steuerung ein.



Die grundlegendste Erneuerung ist der Antrieb, der sich nun komplett auf einer Verschiebeeinrichtung befindet.