

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 8 (1995)
Heft: 1-2

Artikel: Doppelstock mit Durchblick : der neue IC 2000 Wagon der SBB
Autor: Romann, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-120133>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.03.2025

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

Doppelstock mit Durchblick

Schon 1997 sollen die ersten doppelstöckigen Schnellzüge durch die Schweiz rollen. Gegenwärtig wird bei Schindler Waggon in Pratteln an einem Modell im Massstab 1:1 gearbeitet. Es gilt, alle Details zu überprüfen, einzupassen, aufeinander abzustimmen. Paul Romann hat das Modell besichtigt.

Stellen wir uns vor: In weiter Ferne leuchtet das kreisrunde Portal des Heitersbergtunnels. Draussen ist es dunkel. Das Wageninnere ist in angenehmes, gedämpftes Licht getaucht. Nur einzelne Leselampen brennen. Wir sitzen im Obergeschoss des Steuerwagens eines IC 2000. Zu vorderst

im Zug, mit Blick auf Schienen und Signale, auf Bahnhöfe und Weichen – die einmalige Gelegenheit, eine Bahnfahrt von Zürich nach Bern aus der Sicht des Lokführers zu erleben. So hätte es kommen können. So wird es nicht kommen. Die gute Idee des SBB-Designers Ueli Thalman und der schweizerischen Wagonindustrie, wenigstens einer Handvoll Fahrgästen einen Blick nach vorn zu gewähren, musste Sicherheitsüberlegungen weichen. Schwere Gegenstände könnten auf die Frontscheibe fallen, diese durchschlagen. Die Haftung? Die Eisenbahn ist ja ein sicheres Transportmittel. Trotzdem werden

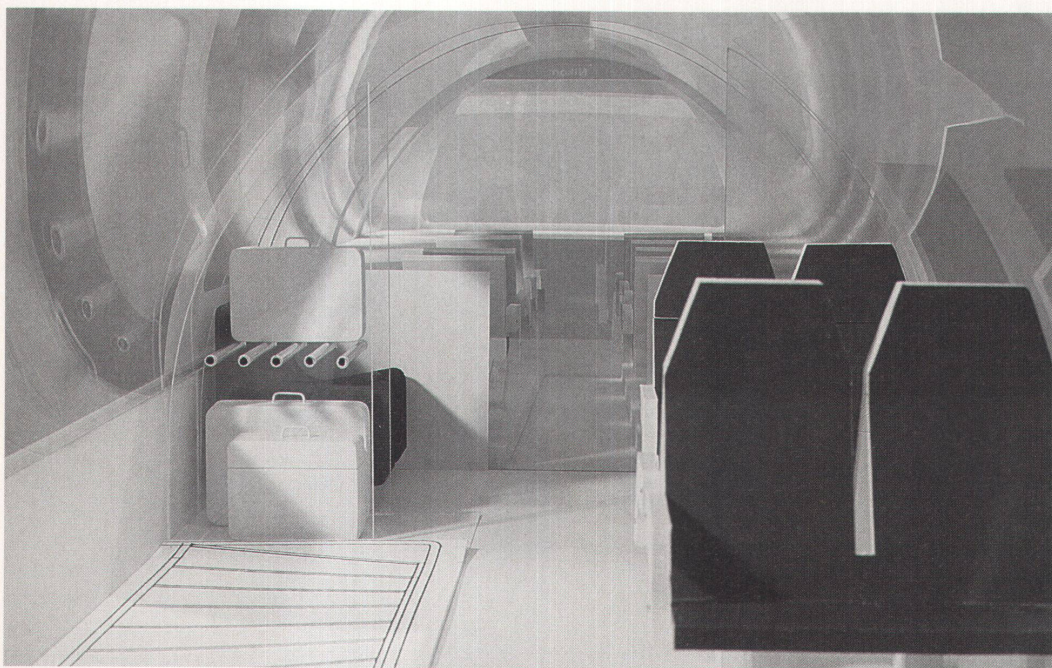
die IC 2000-Züge attraktiv und mächtig. Ihre Wagen nützen Länge, Höhe und Breite bis zum letzten Zentimeter aus. 126 Passagiere haben im Zweitklasswagen Platz, 88 im Obergeschoss, 38 im Untergeschoss. Immerhin noch 81 (60 und 21) in der ersten Klasse. Rechtzeitig zum 150jährigen Jubiläum der Eisenbahn in der Schweiz sollen sie 1997 die ersten Fahrgäste auf den Hauptachsen durch unser Land transportieren.

Arbeit am 1:1-Modell

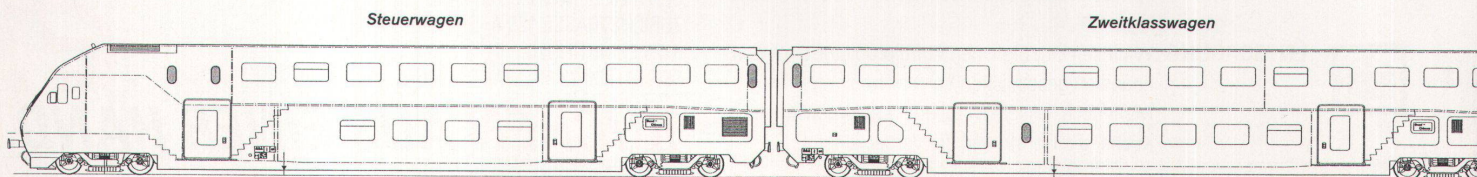
Gegenwärtig arbeiten die Fachleute von Schindler in Pratteln an der Maquette. Neben den Technikern der In-

dustrie steht ein Team von Gestaltungsfachleuten im Einsatz: Aus Frankreich beigezogen wurde Roger Tallon. Er gilt weltweit als der Spezialist für das Design von Eisenbahnwagen. Von ihm stammt beispielsweise die Gestaltung des doppelstöckigen TGV. Bei den SBB für das Design verantwortlich zeichnet Ueli Thalman. Ihm zur Seite steht Uli Huber, Chefarchitekt der SBB.

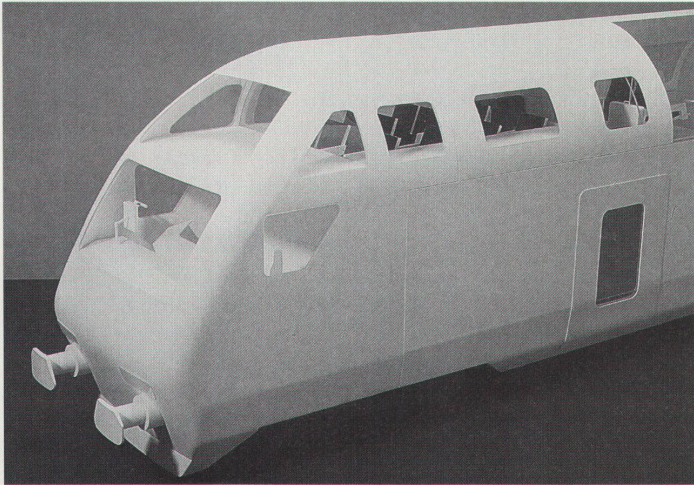
Am Modell wird zurzeit gesägt und geschraubt. Teile werden an ihren zukünftigen Platz geklebt und wieder entfernt. Die Ingenieure untersuchen, ob sich die Lüftungskanäle nicht doch noch einen Zentimeter schmaler ma-



Aufgangssituation im oberen Stock. Im Modell wird der Durchblick durch den ganzen Zug ausprobiert



K

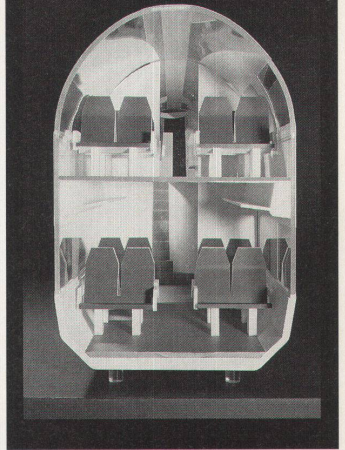


Attraktiv aber wegen der Sicherheit verworfen: Passagiersitze im Ausblick über dem Führerstand (links)

Es wird eng: Schnitt durch das Modell eines Zweitklasswagens (rechts)

Pendolino und Hotelzug

Von den IC 2000 Wagen hat der SBB Verwaltungsrat vorerst 58 Stück bestellt. Sie sind nur ein Teil anstehender Anschaffungen. Unterwegs sind auch sieben Pendolinozüge, die schon ab nächstem Jahr auf den Strecken Mailand-Zürich, Mailand-Basel und Mailand-Bern/Genf fahren werden. Diese Züge gehören aber nur teilweise den SBB, werden doch der Gotthard und Simplon von der Cisalpino befahren, einer Gesellschaft, an der auch die italienischen Staatsbahnen und die BLS beteiligt sind. Unterwegs sind schliesslich 91 Wagen für die Hotelzüge, die im Laufe dieses Jahres von der Schweiz aus nach Hamburg, Berlin und Wien fahren werden.



chen lassen. Einzelne Zentimeter sind wenig und doch viel, wenn es gilt, jeden Winkel zu nutzen. Lässt sich hier noch eine Ablage für einen Koffer anbringen? Oder würde dadurch das Erscheinungsbild des Fahrgastraums beeinträchtigt? Gäbe es unzumutbare Engpässe? 26 m lang wird der Fahrgastraum im Obergeschoss werden, länger als jeder bisherige auf der Welt. Da die Einstiegsplattformen im Untergeschoss liegen, reicht er von Stirnwand zu Stirnwand. Der Länge des Raums steht seine Höhe entgegen. Zwei Meter hoch darf er an seiner höchsten Stelle, in der Mitte der gewölbten Decke, sein.

Ein langer Blick

Gerade wegen seiner Länge soll der Raum optisch nicht unterteilt werden. Lediglich eine transparente Glastür wird das Raucher- vom Nichtraucher-

abteil trennen. Ein Zug ist etwas Langes. Das soll auch im Innern sichtbar bleiben. Deshalb werden auch die automatischen Türen zwischen den Wagen transparent ausgeführt. Ein Blick von Wagen zu Wagen ist damit möglich. Interessant dürfte das Beobachten der Fahrt durch die Kurven werden. Wagen für Wagen wird nach links oder rechts wegtauchen, dem Blickfeld entschwinden. Soweit als möglich sollen die Wagen eine konventionelle Bestuhlung erhalten. Ganz so wie es sich die Schweizer gewohnt sind. Der IC 2000 soll ein Zug bleiben und nicht ein Flugzeug auf Schienen. Für diese Haltung wurden die SBB international ausgezeichnet.

Eine Lounge

Konventionelle Bestuhlung – wenigstens soweit als möglich. Überall geht dies nicht. Um die Mechanik unter-

bringen zu können, ist im Obergeschoss über den 1,40 Meter breiten, einteiligen Schwenkschiebetüren ein in den Fahrgastraum ragender Kasten notwendig. Für eine herkömmliche Bestuhlung ist daher in diesem Bereich kein Platz mehr. Was tun? Das beste Mittel in solchen Fällen heisst: Aus der Not eine Tugend machen. So gibt es über den Türen etwas, was die SBB-Fahrgäste bisher noch nicht kennen. Eine Lounge, in der Längsrichtung angeordnete Sitzbänke, auf denen pro Wagen zwei Gruppen von jeweils fünf bis sechs Fahrgästen ihre Plätze finden.

Durchgang nur im Obergeschoss

Wie eine Sänfte hängt das Untergeschoss unter dem Obergeschoss. Beidseits begrenzt durch die Einstiegsplattformen. Weil die Drehgestelle an den Wagenenden zu hoch

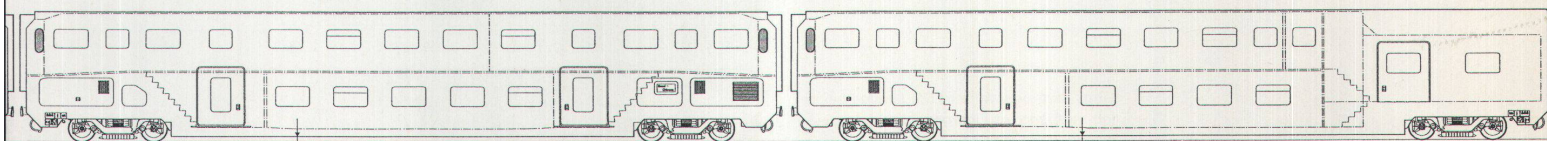
sind und auch die Zugskuppelung sowie die Puffer ihren Platz finden müssen, ist ein Zirkulieren von Wagen zu Wagen im Untergeschoss nicht möglich. Wer in einen anderen Wagen will, muss den Weg über die breite Treppe ins Obergeschoss wählen. Die technischen Apparate über den Drehgestellen, die Einstiegsplattformen und die beiden WCs beanspruchen mehr als die Hälfte des Untergeschosses. Für den Fahrgastraum bleiben gerade noch neun Meter oder rund 40 Prozent der gesamten Wagenlänge. Es sind jene 40 Prozent, um welche das Fassungsvermögen eines Doppelstöckers grösser ist als dasjenige einer einstöckigen Variante.

Lärmschutzreisen

Wer wird oben reisen, wer unten? Reisende, welche Ruhe wollen, deren Ziel das Reisen von A nach B ist, wer-

Erstklasswagen

Servicewagen



den wohl eher das Untergeschoss wählen. Kein Geläuf durch den Zug wird sie so stören. Zudem werden sie das Gefühl haben, schneller zu fahren. Die benachbarten Gleise, die Bahnhöfe und Landschaften, aber auch die Lärmschutzwände ziehen schneller vorbei. Apropos Lärmschutzwände. Die Chance, ihnen zu entgehen, haben nur die Reisenden im Obergeschoss. Nur durch die oberen Fenster wird ein ungehinderter Blick über die in der Regel zwei Meter hohen Lärmschutzwände möglich sein. Jene Wände, welche die Bahnlinien zunehmend zu unattraktiven Kanälen verkommen lassen. Zwei Meter reichen, um aus den Fenstern herkömmlicher, eingeschossiger Wagen in die Weite zu blicken. Aber eben nur in die Weite. Wesentliche Elemente der vorbeiziehenden Landschaft entgehen den Reisenden: Die Strassen, die Wiesen, die unteren Teile der Häuser. Sichtbar bleiben noch die Baumwip-

fel, die Hausdächer, Hügelzüge und Berggipfel. Immerhin. Nur wer Doppelstöcker fährt, hat die Wahl.

Elegante Fassade

Wesentlich zur Eleganz beitragen wird der Aussenanstrich (siehe Bild beim Inhaltsverzeichnis dieses Heftes). Die im Grau der Euro-City-Wagen gehaltene Dachpartie und der gleichfarbige untere Teil des Wagenkastens werden durch einen breiten weissen Streifen voneinander getrennt. Ein schmaler, ebenfalls grauer Streifen unterteilt die weisse Fläche seinerseits. Waren die Farben aller bisherigen Wagen der SBB matt, so soll die Aussenhaut des IC 2000 glänzend werden. Bisher waren nur matte Lacke wasserlöslich und damit umweltfreundlich. Seit längerer Zeit verwendet die Autoindustrie aber auch wasserlösliche Hochglanzlacke. Da will die SBB nun mit ihren neuen Zügen nicht hinten anstehen.

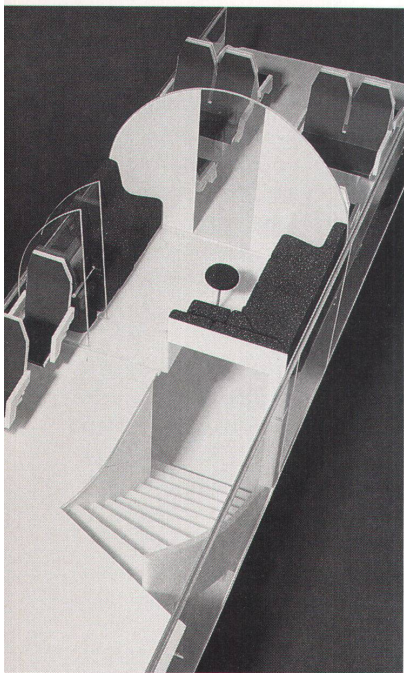
Eng und durchdacht

Die Maquette lässt es bereits erahnen: Der IC 2000 wird ein ausserordentlicher Zug werden. Eng zwar, aber durchdacht bis in die Details. Und die Nachteile? Es fehlt in der bestellten Serie der Speisewagen. Stattdessen soll der Minibar-Service ausgebaut werden. Die breiten Wagenübergänge sowie die gegenüber den heutigen Wagen stark reduzierte Zahl von Türen bieten eine Voraussetzung dafür. Schwer vorstellbar ist hingegen, wie der Service im Untergeschoss, das sich mit den Minibars nicht erreichen lässt, aussehen soll. Vorgesehen ist der Speisewagen für einen späteren Zeitpunkt. Mit der Küche im Untergeschoss und dem «Restaurant» mit Aussicht. Schade, dass dieses Angebot nicht gleich zu Beginn zur Verfügung steht.

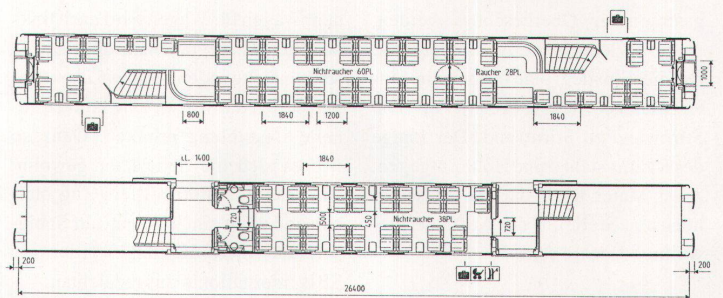
Kritik von Behinderten

Noch nicht zufrieden sind die Behinderten-Organisationen. Joe Manser von der Beratungsstelle für behindertengerechtes Bauen weist auf ein Paradoxon hin: Erstmals gibt es in der SBB-Flotte einen Wagen, in den die Behinderten mit Rollstuhl selbständig hineinfahren könnten. Wenigstens auf Bahnhöfen mit 55-Zentimeter-Perron. Nur können sie sich im Wagen selber nicht aufhalten. Die Klappsitze, welche sonst in jedem modernen Reisewagen vorhanden sind, fehlen! 4000 Franken Mehrkosten pro Wagen hätten die Klappsitze gekostet. Die SBB versichern allerdings,

dass es nicht am Geld liege, sondern ihrem Konzept. Gemäss diesem sollen die Behinderten im Servicewagen, einem Erstklasswagen direkt hinter der Lokomotive, fahren. Hier befindet sich auch der Lift für den Transport der Minibar – und eben auch der Rollstühle – ins Obergeschoss. Im Service-Wagen liegt auch der Stützpunkt für die Zugsbegleiter. Nur hier – so die SBB – kann den Behinderten die notwendige Hilfe angeboten werden. Joe Manser würde einen Dienstleistungswagen in der Mitte des Zuges, direkt neben dem Speisewagen vorziehen. Ihm wäre auch lieber, wenn es sich um einen Zweitklasswagen handeln würde. Zwar versichern die SBB, dass die Behinderten auch mit einem Zweitklassbillet den Erstklasswagen benutzen dürften. Doch wie steht es mit den Begleitpersonen? Keine Frage: Der IC 2000 wird ein beliebter Zug trotz verpasster Chancen, wie dem Blick nach vorn aus der Sicht des Lokführers, trotz der engen, vor allem aber niedrigen Räume. Der Kompromiss ist der Preis, den die bahnfahrende Nation Schweiz bezahlen muss. Die Alternative heisst mehr oder längere grossräumige Züge. Das hiesse aber auch, alle Perrons von 350 bis 400 Metern auf vielleicht 500 Meter zu verlängern. Das wäre zu kostspielig. Auch die Zahl der Züge kann nicht beliebig vermehrt werden. Neue Bahnlinien mit neuen Beeinträchtigungen der Umwelt wären die Voraussetzung dafür. Auch die Bahn hat ihre Grenzen.



Längs statt quer fahren: Die Lounge bei einem Aufgang ins Obergeschoss eines Zweitklasswagens



Grundriss des Unter- und Obergeschosses eines Zweitklasswagens

Grundriss des Unter- und Obergeschosses des Servicewagen

