

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Zeitschrift:</b> | Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design                                    |
| <b>Herausgeber:</b> | Hochparterre   |
| <b>Band:</b>        | 10 (1997)  |
| <b>Heft:</b>        | 4  |
| <b>Artikel:</b>     | Der ICE 3 und der deutsche Pendolino : das Design der beiden neuen Intercity-Expresszüge |
| <b>Autor:</b>       | Scharf, Armin  |
| <b>DOI:</b>         | <a href="https://doi.org/10.5169/seals-120586">https://doi.org/10.5169/seals-120586</a>  |

### 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

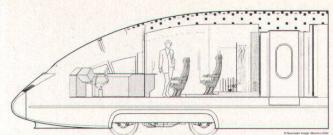
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 14.01.2026

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



Schnitt durch den Führerstand und die Lounge

# Der ICE 3 und der deutsche Pendolino

Bald werden in und um Deutschland zwei neue Intercity-Expresszüge unterwegs sein – der ICE 3 und ICT. Der eine ist ein weiterentwickelter ICE®, der andere ist die deutsche Version des Pendolinos. Das Design beider Züge stammt von Alexander Neumeister.



Der ICT links und der ICE 3 rechts als 1:1-Modell in einer Münchner Industriehalle

Zur Jahrtausendwende wird der ICE 3 mit Tempo 300 über die Neubaustrecken der Deutschen Bahn zwischen Köln und Rhein/Main brausen. Der ICT wird ab 1999 mit 230 km/h dank Neutechnik auf älteren, kurvenreicherem Strecken unterwegs sein – etwa zwischen Stuttgart und Zürich. Sieben Milliarden Mark will die Deutsche Bahn zwischen 1996 und 2001 investieren. Ins Paket gehören 50 ICE 3 und 43 ICT. Beide Intercities sind Triebwagenzüge. Das heißt, über die ganze Länge verteilte Radnabenmotoren treiben sie an. Alle Aggregate sind unterflur angebracht. Daher sind beide Züge im Innern auf ihrer gesamten Länge für den Fahrgast offen. Das ermöglicht ein neues Raumkonzept, so auch für die «Lounge» hinter dem Führerstand. Von ihr aus können die Passagiere dem Lokführer über die Schulter schauen. Eigentlich wollten die Designer die Lounge als Zugrestaurant mit halbrund angeordneten Sitzen bauen. Doch die oberste Leitung der Deutschen Bahn wollte es anders – so werden dort Stühle hintereinander in Reihen stehen, allerdings abgetreppcht wie im Kino.

## Design mit Chef

Überhaupt wird das Design der Deutschen Bahn inzwischen auf oberster Stufe verhandelt: Bahnchef Dürr selbst hebt oder senkt den Daumen, auch bei

Details oder kleinen Änderungen. Und die gibt es immer wieder: etwa bei der Anordnung des Innenraums. So sollte der ICE 3 ursprünglich als ein grosser Raum ohne Abteile gebaut werden – nun gibt es sie doch, zumindest in der 1. Klasse. Ähnlich wie im ICE 1 ergänzen drei konventionelle Abteile den Grossraum. Der ICT dagegen hat keine Abteile; nur in einem Wagen der 1. Klasse findet der Fahrgast halbhoch abgetrennte Kojen. Eine Ausnahme ist auch eine nützliche Neuerung: Ein geschlossenes Abteil für Mütter und Kleinkinder mit Wickelablage, Spielfläche, Klappsitzen und Platz für den Kinderwagen.

## Holzverkleidung

Die Designer um den Münchener Alexander Neumeister waren schon bei der ersten Generation des ICE mit von der Partie. Damals hatten sie zur Inneneinrichtung wenig zu sagen. Anders diesmal. Den Spielraum, den ihnen die Designentscheider der obersten Etage einräumten, haben sie genutzt. Erstmals tauchen in einem Zug grossflächige Buchenholz-Verkleidungen auf. Sie werden besonders in Zonen verwendet, die, so Neumeister, «stimmungserzeugend sind». Etwa in den Eingängen, den Toiletten, den Garderoben, den Ablagen für grosses Gepäck und den Trennwänden der Abteile. Ob sich das Holz im ruppigen

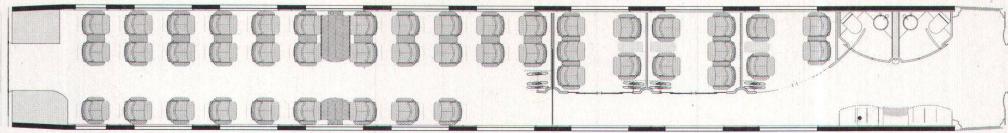
Bahnalltag bewähren wird? Ungewöhnlich auch, dass in einem technischen System wie einem Zug soviel Holz verwendet wird.

## Displays

Neu ist auch die Wegführung im und am Zug durchgehend mit Displays gelöst. Außen kündet eines vom Ziel des Zuges, innen werden die nächsten Halte angekündigt. Auch zeigen nicht mehr Papierkärtchen die reservierten Sitzplätze an, sondern auch da leuchtet ein Display. In den Eingängen können sich die Passagiere an einem Bildschirm

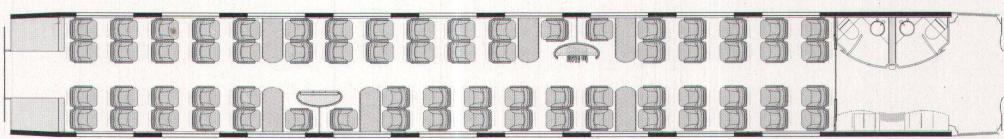
Bilder: Neumeister Design und Arbeitsgemeinschaft Siemens / Adtrans / Deutsche Bahn AG





Pläne: Neumeister Design, München

**Grundriss mit Sitzanordnung in der 1. Klasse des ICE**

**Sitzanordnung in der 2. Klasse**

**Halbhohe Kleinabteile in der 1. Klasse des ITC**

**Das «Mutter-Kind-Abteil»****Die 1. Klasse im ICT**

über mehr oder weniger Nützliches informieren. Diese Touchscreens kennen wir schon vom ICE 1 und wissen, dass niemand sie benutzt.

#### **Technik engt ein**

Auch in diesem Zug bestimmt die Technik wichtige Merkmale des Designs. Klimaanlage und Stromabnehmer benötigen Platz – was sich auf die Höhe des Innenraumes auswirkt. Der Grossraum des ICE 3 ist 2,25 m hoch, die Vorräume nur noch 2,05 m. Auch im ICT geht es eng zu: die Servicezonen sind 2,05 m hoch und die Durchgänge zwischen den Wagen sind schmal. Das verschuldet die Pendeltechnik, die mehr vertikalen Raum beansprucht als die Drehgestelle des ICE 3. «Beim ICT galten insgesamt strengere technische Vorschriften», so Neumeister. Wegen der Pendeltechnik ist dieser Zug denn auch 10 cm schmäler als der ICE 3 – und dieser wiederum wirkt schmäler und leichter als der bereits bekannte ICE 1. Das neue Modell soll auch ein Exportschlager werden: Beim Generalunternehmer Siemens stehen neben den 50 Einheiten für die Deutsche Bahn bereits vier Exemplare für die Niederlande im Auftragsbuch. Armin Scharf

In der Lounge können die Passagiere dem Lokführer über die Schulter gucken

**Beteiligte**  
**Generalunternehmer:** Siemens, Erlangen  
**Design:** Alexander Neumeister, München  
**Sitze:** Designworks, Los Angeles  
**Display und Führerstand:** Siemens, München

**Die Zeitachse**  
**ICE 3 und ICT wurden parallel entwickelt** – in einer für derart komplexe Projekte minimalen Zeit. Den Start markierte ein Wettbewerb mit fünf Teilnehmern im Herbst 1994; das Team Neumeister ging hier als Sieger hervor. In sechs Monaten optimierten sie das Interieur beider Züge und präzisierten es mit den Technikern. Nach der ersten Präsentation sogenannter Zwei-Meter-Modelle erfolgte der Bau von Mock-Ups (1 : 1) in drei Monaten. Im Dezember 1995 präsentierten sie diese dem Bahnhauptstand. Die Dimension der mehrere Millionen Mark teuren Mock-Ups war selbst für Neumeister neu und das Doppelprojekt insgesamt ein Kraftakt für das kleine Designteam, auch wenn Siemens das elektronische Infosystem und Designworks die Beleuchtung entwickelten. Neben der Präsentation dienten die Mock-Ups auch zur Abklärung aller Details – schliesslich gab und gibt es keine ausgeprägte Prototypen-Erprobungsphase.