

Zeitschrift:	Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber:	Hochparterre
Band:	10 (1997)
Heft:	5
Artikel:	Flugzeugform und Doppelstock : der Cisalpino und der IC 2000 : eine Designkritik in neun Kapiteln
Autor:	Locher, Adalbert / Gantenbein, Köbi
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-120595

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>

Geht der Mai vorbei, wird der Fahrplan neu. Diesmal fahren die Bauern-
regel überbietend sogar neue Züge den Plänen entlang: Der IC 2000,
der Doppelstockzug von St. Gallen nach Interlaken, und der Cisalpino,
der Pendolino von Genf, Basel und Zürich nach Mailand.
Adalbert Locher stieg in den IC 2000, Köbi Gantzenbein in den Cisalpino.
Eine Designkritik in neun Kapiteln mit Bildern.

Pendolino Cisalpino

Anfang der neunziger Jahre fragte eine Gruppe aus der Romandie und der BLS: Könnten die italienischen Pendolini nicht über den Simplon fahren? Sie wollten vom entscheidenden Beitrag der Ingenieure von Fiat Ferroviaria zur Eisenbahngeschichte profitieren: Dank der Neigetechnik kann ihr Zug ja schneller durch die Kurven fahren. Später stiessen die SBB zum Projekt und gründeten 1993 zusammen mit der BLS und der italienischen Staatsbahn FS die Cisalpino AG. Dank Währungsgewinn erhielt die Gesellschaft neun Züge zum Preis von sieben, so dass auch der Gotthard unversehens zu zwei Cisalpini kam. Ein Zug kostet übrigens 28 Mio. Franken. Mittlerweile verbinden neun Züge des Typs ETR 470 Pendolino Genf, Lausanne, Sion, Basel, Zürich und bald auch Stuttgart mit Mailand. Im neuen Fahrplan wird der Cisalpino Zürich um 7.04 verlassen und um 10.45 in Mailand mitten in der Stadt ankommen und so die 11 Uhr-Züge ab Mailand erreichen. Dass die Fahrt nur noch etwas mehr als dreieinhalb statt über fünf Stunden dauert, ist neben der Technik auch der Organisation zu verdanken. In Chiasso sind weder Grenzhalt noch Lokwechsel mehr nötig. Mit den neuen Zügen können die Eisenbahnen eine Alternative zur Städtefliegerei bieten. Sie sind dabei eifrig bis weit hinein in Details des Designs: Die Eisenbahn gleicht nun, was Selbstverständnis, Platz- und Raumkomfort angeht, dem Flugzeug. Das ist ein

kapitaler Mangel, denn eine Zugreise hat ja durchaus verlockende Eigenständigkeit.

Der Cisalpino ist ein Urtier; vorne und hinten hat es einen Kopf mit einem kleinen Kamm. Die Form will keinen Spektakel machen; sie ist vom Windkanal diktiert. Die Farbe haben die Designer der Designfabrik von Giorgio Giugiaro zurückhaltend gebraucht: Über dem markanten, schwarzen Unterbau ein weisses Filet, darüber eine blaue Fussleiste mit grünem Abschluss, dann das dunkelgraue Fensterband, ringsum milchiges Weiss. Die Designer betonen die Längsrichtung; weder die Türen noch die Führerkabinen zeichnen sie vertikal aus.

Der Cisalpino ist ein Pendelzug, das heisst vorn und hinten sind in den Köpfen Arbeitsplätze für zwei Lokomotivführer eingebaut, dazwischen sind sechs Personen- und ein Speisewagen, ein Gepäckwagen fehlt. Neckisch ans Urtierauge erinnernd ist das Seitenfenster des Führerstandes angeschnitten. Vorab in der Perspektive markiert der Zug Eleganz und Schneid, stehe ich vor ihm, bin ich leise enttäuscht; der Cisalpino ist weder so markant wie der TEE von 1961, noch steht er so majestatisch-nobel wie der ICE da; er erinnert mit dem niedrigen Wagenkasten und dem abgeknickten Dach an die bulligen, gedrungenen Talgo-Züge, die die Schweiz mit Barcelona verbinden.

Erst ausserhalb des Perrons fällt auf, wie hochbeinig der Zug konstruiert ist. Das Untergestell des Zuges ist markant, die nötigen elektrischen Geräte sind alle unter dem Wagenkasten montiert. An der Fassade ist alles zurückgenommen für das Zeichen des Cisalpino: Die Ingénieurs und Designer inszenieren kraftvoll die Neigetechnik, die hilft, dass dieser Zug durch Kurven brausen kann und die Fliehkräfte auspendelt. Auf der Höhe der Türe gucken mächtige, schwarzlackierte Federn, eingölte Stangen und Spangen aus der Carosserie. Sie sind, was der Schornstein der Dampflok war: Das Merk- und Markenzeichen.

FLUGZEUGFORM UND





IC 2000

Der IC 2000 ist ein Doppelstockzug. Damit wollen die SBB die Kapazitätsnot im Verkehr zwischen den Städten lindern, denn bei gleicher Zuglänge haben 40 Prozent mehr Passagiere Platz. Die Pendelzüge (hinten Lok, vorne Steuerwagen oder umgekehrt) haben nicht nur mehr Platz, sondern sie sind auch leichter, weil die Wagenkästen aus Aluminium gefertigt sind. Ein Sitzplatz braucht 20 Prozent weniger Gewicht als einer in einem neueren SBB-Wagen (EW IV). Die Kosten sind pro Sitzplatz bis 2000 Franken günstiger als im EW IV. Doppelstöcker gab es bisher in der Schweiz nur bei der S-Bahn. Für die höheren Geschwindigkeiten der Langstrecken (bis 200 km/h) hatten die Ingenieure einige Probleme am Wagenkasten zu meistern. Bei Tests traten überraschend starke vertikale Schwingungen auf. Und auch mit den Terminen hapert es. Mit Hochdruck arbeitet das Konsortium

Fiat-SIG-Schindler daran, den Zug rechtzeitig auf die Strecke zu bringen. Bestellt sind 58 Wagen, 250 sollen es einmal sein. Aber auch beim Einsatzkonzept ist, wie Walter von Andrian in der *«Eisenbahn-Revue»* vehement kritisiert, zu vieles wolkig: Wo und weshalb sollen die 250 Doppelstöcker rollen? Der SBB-Pendolino wird vorbereitet, die Perrons der grossen Bahnhöfe sind 400 m lang und haben genügend Platz für 14 normale Wagen. Braucht es so viele Doppelstöcker? Sind sie nicht veraltet, bevor sie fahren? Braucht es die Millionen-Investitionen, um die Tunnelprofile dem IC 2000 anzupassen? Fragen, die die verantwortlichen Designer nicht zu beantworten hatten. Es sind dies Ueli Thalmann, Designer bei den SBB als Projektleiter, und als Star-gast fürs Interieur, Roger Tallon, der Designer des TGV.

Die Doppelstöcker des IC 2000 an den bekannten Hochgeschwindigkeitszügen zu messen, wäre ungerecht. In der Landschaft erscheint der Zug als robuster, aber gepflegter Gebrauchswagen – eher das Pendant zur praktischen Grossraumlimousine als zum windschnitten Cabriolet. Die Lok 2000 zieht oder stösst diesen Pendelzug. Dort, wo sie mit dem ersten Wagen verbunden ist, bricht die Silhouette auseinander. Die bombierte Form der Loknase und die Schmalseite des ersten Wagens sind irgendwie zueinander gekommen, aber nicht füreinander geschaffen worden.

Mit der Farbgebung verschlanken die Designer die bullige Masse dieses bis zu zehn Wagen langen Zugs. Streifen in Anthrazit oben und unten und ein zweigeteiltes Mittelband in gebrochenem Weiss, rhythmisiert von korallenroten, vertikalen Streifen bei den Türen und blauen Akzenten, lösen die Seitenflächen auf. Durch die Fenster-Unterbrüche erinnert der weisse Mittelstreifen von weitem an eine Säge. Beruhigend wirkt der Abschluss der Steuerwagen mit dem ungestörten weissen Band und der roten Frontpartie, deren Form die Designer von der Lok 2000 übernommen haben. Zum etwas unruhigen, kleinteiligen Eindruck der Mittelpartien trägt bei, dass die roten Unterbrüche in der Dachpartie in horizontalen Streifen aufgelöst sind. Unbefriedigend gelöst sind die Partien mit den verschiedenartigen Lüftungsgittern und Klappen.

Die Informationen (1. oder 2. Klasse, Raucher/Nichtraucher) sind gut lesbar auf blauem Grund seitlich der Türen angebracht. Das traditionelle Erstklass-Zeichen, der gelbe Streifen, zieht sich nicht mehr über die ganze Wagenlänge durch, sondern markiert bloss den Türbereich – ein Nachteil.

Auf Ueli Thalmanns Vorschlag, den Innenraum im oberen Stock bis ganz über den Führerstand zu ziehen (HP 1-2/95), wurde aus Sicherheit für die Passagiere verzichtet.

Nur eine Frage bleibt offen: Wie lange geht es, bis das glänzende, stimmig komponierte Kleid des Doppelstöckers mit bunter Reklame verschönert wird?



Cisalpino

Ein- und Aussteigen

Die Türen sind Schlupflöcher; sie gehen, wie alles im und um den Zug, nicht mechanisch, sondern elektrisch auf und zu; ebenso klappt ein Motörchen ein Treppchen zum Einsteigen aus. Die Plattform ist keine Plattform, sondern ein Schleusengang. Er erinnert ans Einsteigen ins Flugzeug. Dass die Verhältnisse hier eng sind, ist der Technik geschuldet; was uns aussen vorgeführt wird, braucht hier, verdeckt von Kästen, seinen Platz: die Pendeltechnik. Auf der Plattform ist sichtbar, dass der

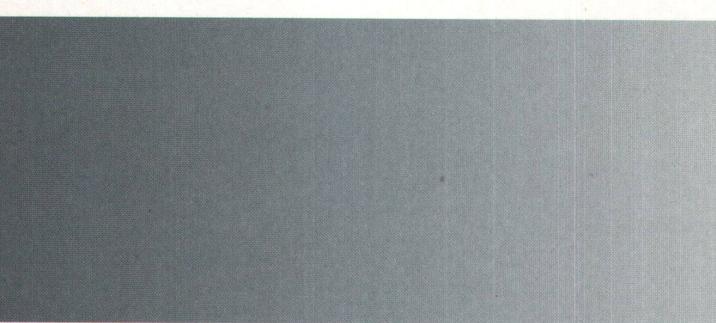
allgegenwärtige Plastik nicht schön altern wird; Patina ist etwas anderes.

Der Innenraum

Ich trete durch eine automatisch hinderrückende Glasschiebetür in eine Röhre ein, in der in der 2. Klasse rund 60 und in der 1. Klasse rund 50 Sitze montiert sind. Im ganzen Zug 475 Plätze, die an einem schönen Samstag gerne alle ausverkauft sind. Rollstuhlfahrer kommen im Zweitklasswagen unter. Auch für Kinderwagen ist Platz vorbereitet.

Aufatmen. Alle Sessel sind in Eisenbahnart zu zweien und zu vierer einander gegenüberliegend montiert. Sie gruppieren sich zu kleinen fahrenden Salons. Trotzdem sagt dieser Innenraum: Ich bin aus Irrtum auf der Schiene, eigentlich bin ich Teil der Fliegerei. Mit auskragenden Plastikteilen machen die Designer aus der bulligen Grundform eine Röhre. Wo es geht, schrägen sie vom Lüftungsschacht bis zur schwarzen Dekoliste auf den Schiebetüren alles ab. Das kostet Raum und schafft unnötig Enge. Vorab wenn der Zug

gut besetzt ist, wirkt alles vollgestopft. Giugiaros Designer ziehen das Vorbild Flugzeug hartnäckig und diszipliniert durch. Da ist kein Raum für Dekorationsschwulst wie wir ihn vom ICE kennen. Wie beim Flugzeug sind wir in einem Plastikinterieur: milchfarbener, grauer, grüner, blauer und türkisfarbiger Plastik für gespritzte und tiefgezogene Einbauteile, für Tapeten und für den Boden. Es ist aber kein aufgeregter buntes Geschrei, sondern Farbtöne, die ineinander aufgehen; grüngrau die Stimmung der 2. Klasse, blau-



IC 2000



Ein- und Aussteigen

Durch breite Schiebetüren (140 cm) kann ich auf Perronhöhe komfortabel ein- und aussteigen. Ein Schiebetrittbrett schlägt gar ein Brücklein zwischen Perronkante und Wagen. Auf der grossflächigen Plattform im Innern kann ich mich entscheiden: nach links oder rechts wie die Mehrheit der Passagiere, nach oben oder stufenlos ins untere Geschoss. Grosszügig bemessen und mit starken Geländern aus Chromstahl versehen sind die Treppen ins Obergeschoss. Die grauen, geriffelten Bodenbeläge und die Lichtheite der Treppe erlauben, auch mit Gepäck

sicher auf- und abzusteigen.

Die leichte Krümmung der Treppe mit ihren Geländer-Einfassungen im oberen Teil vermittelt einen Hauch von Eleganz.

Der Innenraum

Ein angenehm selbstverständlicher Raum empfängt mich. Nirgends gibt es aufdringliche Designanstrengungen. Die üblichen Vierer-Abteile haben die Designer im Kopfbereich des Obergeschosses mit einer Lounge für sieben Plätze samt Tischen ergänzt. Diesen Raum, der technischen Bedingungen geschuldet ist, werden vor allem Familien

oder Kleingruppen zu schätzen wissen. Hier ist auch reichlich Gepäckraum vorhanden.

Die Räume sind mit 2 m an höchster Stelle niedriger als üblich, wirken aber nicht beengend. Der Röhreneffekt bleibt aus, da das Hauptabteil oben durch die Gruppenabteile verkürzt wird. Auch unten kommt kein Gefühl auf, man hocke in einem Schlauch. 126 Gäste haben im Zweitklasswagen Platz, 88 im Obergeschoss, 38 unten. Immerhin noch 81 (60 und 21) in der 1. Klasse.

Pendel- und automatische Schiebetüren aus Glas trennen die Bereiche und die Wagen. Das ermöglicht vor

allem im Obergeschoss weite und spannende Durchblicke im Innern des Zugs. Das Obergeschoss ist neben dem Durchblick und Ausblick auch der Spaziergang. Nur hier können Passagiere und Kondukteure vom einen Wagen zum nächsten wechseln. Unten kann dafür reisen, wer eher Ruhe will. Die Räume sind abgeschlossener, und der Blick aus dem Fenster reicht oft nur zur Lärmschutzwand. Die Konsequenz des oberen Durchgangs: Es können nur reine Doppelstockkompositionen eingesetzt werden. Der Zug ist mit einem herkömmlichen Speisewagen z.B. nicht kompatibel.



Bilder Pendolino Cisalpino: Andrea Helbling

grau die der 1. Klasse. Wobei erstaunlich ist, wie bei gleicher Materialisierung die Ambiance der 1. Klasse textilig, die der 2. Klasse wie Plastik pur wirkt. Zum Ambiente gehört die Akustik: Die markanten Einbauten dämpfen die Gespräche der Mitreisenden, dafür brummt die Klimaanlage dauernd.

Gepäck verstauen

Erinnert das Innere des Cisalpino ans Flugzeug, so tut das auch die Idee, wie ich mit meinem Gepäck reisen soll: Ich soll es am Gepäck-

schalter aufgeben. Nun wissen wir alle, dass dieser Service abgebaut wird. Einen Koffer nach Italien zu spiedieren, ist ein Abenteuer. Gepäck in diesem Zug selber mitnehmen auch. Denn es ist überall eng. Ein Rucksack z.B. oder ein Koffer hat in der Ablage über den Sitzen kaum Platz. Beim Eingang gibt es zwar enge Gestelle für vier kleinere Taschen, und zwischen den Sitzen hat ein Köfferchen Raum. Wer mit Gepäck reist, soll in den Wagen einsteigen, wo zwei Sitze einer Kofferablage gewichen sind. Nur – er muss

Glück haben, wenn er diesen Wagen findet oder sein Platz dort reserviert ist.

Sitzen

Mit dem Aufkommen der neuen schnellen Züge ist eine angenehme, alte Erfahrung untergegangen: Die Sitzbank. Dafür gibt's jetzt Sessel. Auch im Cisalpino. Mit grossem Können suchen die Designer nach tauglichen Mittelmassen: sie scheitern. Die Sessel sind in der Sitzfläche, am Rücken und in der Breite zu eng. Sie lassen sich wohl verstellen,

aber das macht das Sitzen noch nicht bequem. Ihre verkleideten, bombierten Formen aus gespritztem Kunststoff und die schneidigen Verläufe der ineinandergepackten Materialien wirken elegant, aber ich sitze auch in der 1. Klasse weit unbehaglicher als auf der Bank im herkömmlichen Schnellzugwagen EW IV der SBB in der 2. Klasse. Warum gucken die Designer des Cisalpino nicht in die Geschichtsbücher ihres Bel Design und entwickeln aus dem Sacco, dem mit Kugelchen gefüllten Sitzsack aus den sechziger

Jahren, eine Idee für flexibles Sitzen im Zug?

Vor jedem Sitz ein Klapptisch; er ist Teil eines aufwendigen, vierteiligen Möbels. Nur – schon der schlanke Herr muss sich neben dem Tisch auf seinen Sitz zwängen, die korpulente Dame wird's nicht gemütlicher haben. Wozu die vielen Tische? Mantel oder Jacke können an in die Wand eingelassenen Schnapphähnchen gehängt werden, eine listige Idee, die gut für eine Jacke, nicht für einen Mantel funktioniert.



Bilder IC 2000: Pirmin Rösl

Für Rollstuhlfahrer haben die Designer in einem besonderen Typ Erstklasswagen eine speziell breite Tür, eine geräumige Toilette und eine Hebebühne einbauen lassen. Der Lift wird auch von der Minibar benutzt, die natürlich auch nur im oberen Geschoss zirkulieren kann.

Den Gästen im Untergeschoss signalisiert der Kellner mit Lärm, dass er unterwegs ist: Hoffen wir, dass wer sein Rivella will, es auch bekommt. Vielleicht sogar im Fläschchen statt wie im Zug bisher üblich in der Einweg-Alubüchse?

In der 2. Klasse bestimmen Blau/Türkis, in der 1. Klasse Rot/Anthrazit

die Farbstimmung. Graue Kunststoffe und Beläge und Chromstahl-Elemente geben den Hintergrund der farbigen Sitzbezüge.

Die Stoffe haben die Designer zusammen mit Ines Bader (Textildesignerin, Basel) entworfen; Jakob Rohner, Heerbrugg (2. Klasse) und die Möbelstoffweberei Langenthal (1. Klasse) haben sie gewoben. Graublaue Deckenbeläge aus Filz und grau gesprenkelte Teppiche geben der 2. Klasse einen etwas kühlen, freundlichen Touch. Hellgrau sind auch die massiven Seitenstützen der Sitzbänke. Durch die ungetönten Fenster fällt genug natürli-

ches Licht. Kunstlichtbänder sind in der Gepäckablage eingebaut, bei der 1. Klasse kommen noch Leselampen dazu.

Gepäck verstauen

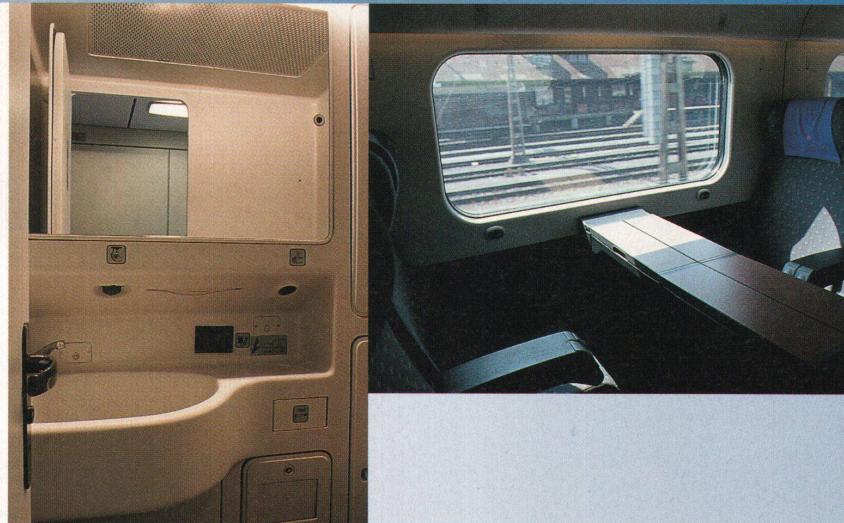
Für Koffer ist unter und zwischen den Sitzen sowie in Gestellen bei den Treppen Platz vorhanden. Für kleineres Gepäck wird es vor allem im Obergeschoss eng, wo ein Aktenkoffer gerade noch in die Ablage hineinpasst. Taschen oder Rucksäcke haben darin keinen Platz. Wenn einer mit Sack und Pack und Kind und Kegel unterwegs ist, wird er es im IC 2000 kaum umfassend bequem

haben und einsehen müssen, dass sein Anspruch nach Komfort und der Anspruch der SBB, möglichst viel Sitzplätze in einen Wagen zu bauen, zwei verschiedene Ansprüche sind.

Sitzen

Die im Rücken gut profilierten, nicht verstellbaren Einzelsitze in der 2. Klasse sind in der Breite knapp bemessen, besonders wenn die Armschütze herabgeklappt ist. Die Fensterplätze lassen den Beinen zu wenig Freiheit. Vorab im Untergeschoss ist eng sitzen. Schon eine mittelgroße Person stößt an den unter dem Fenster angeschräubten

Abfallkübel, und ein Lüftungskanal steht ihr im Weg. Ich bin mittelgross und kann hier nicht entspannt am Fenster sitzen, ohne irgendwo anzu-stossen. Geradezu eingeklemmt fühle ich mich, wenn die Mittelstütze herabgeklappt ist. Weshalb sind bloss die Abfallkübel so gross? Erwarten die SBB, dass ihre Passagiere Sackgebühren sparen wollen und ihren Gerümpel mit auf die Reise nehmen? Wünschbar: Breitere Sitze in grösserer Distanz vom Lüftungskanal. Wir wollen reisen und nicht ausharren, wir wollen am Fenster die Fahrt geniessen und nicht einfach von A nach B gekarrt werden.



Toiletten

Die Toiletten sind vollgepackt mit Komfort: WC, parfümierte Flüssigseife, Warmluft fürs Händetrocknen und Papiere aller Art inklusive einer Abdeckung für die WC-Brille. Komfort ist gut, nur muss er funktionieren. Auf meiner Fahrt waren zwei Vakuumklossets ausser Betrieb und eines defekt; in drei Toiletten gab es wohl Apparate, aber keine Warmluft strömte über die nassen Hände, in zweien fehlte die flüssige Seife, in vier waren die Dispenser für die papierenen WC-Sitze leer und in einem fehlte alles Papier.

Der Cisalpino tritt an mit dem Versprechen, dass mit Freiraum für

unternehmerisches Gebaren alles viel besser funktioniere als wenn die alte reglementierte Staatsbahn zuständig wäre. Nicht, dass die Toilette lebenswichtig wäre, aber ihre Wartung ist nötig und umso aufwendiger je ambitionierter Apparate die Designer erfinden. Ein Detail ist sympathisch: Jede Toilette verfügt über einen Wickeltisch, ein von der Wand klappbares Brett ohne angestrennten Formwillen und ohne Motörchen.

Hinausschauen

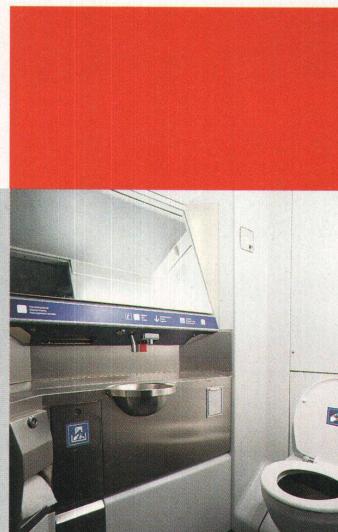
Seit zweihundert Jahren ist beim Gebirgsübergang der Landschaftsgenuss nicht nur Lust, sondern Pflicht.

Damit räumt der Cisalpino auf. Seine Fenster sind Gucklöcher, die dem Reisenden die Freude verderben: Ich kann nicht in die vorbeiziehende Landschaft tauchen, ich blinze durch einen Schlitz. Und dass dieser der 200 km/h schnellen Fahrt geschuldet sei, spricht allenfalls gegen das einer Zugreise offenbar nicht angemessene Tempo. Von Glück kann reden, wer einen Fensterplatz ergattert, denn müsste er auf dem innern Sessel sitzen, sähe er nur ein kleines, diffuses Landschaftsbild. Und schlecht geht's auch dem, der in der Dämmerung reist, er schaut durch die dunkel getönte Scheibe ins Dunkel.

Speis und Trank

Zu Zugreisen, die mehr als eine Stunde dauern, gehört ein Restaurant. Im Cisalpino können wir die Miniversion eines Ristorante besuchen: Ein Raum geteilt in eine dunkle Stehbarhöhle mit Office und einen Salon mit zehn weißgedeckten Tischen, herzigen Plastikblumen und 29 dunkelblauen, kleinen Klappfauteuils. Die Plastiktapete ist in Rosa gehalten, der Boden mit dunklem Teppich belegt, an der Decke prangt ein Lichtlein im Himmel aus Glasfaserpunkten. Auch im Salon gibt es selbstverständlich die viel zu kleinen Fenster.

Die Kellnerin und der Kellner sind



Die Plätze zum Gang verfügen über ausklappbare Tischchen, ein Komfort, der einengt. Ob solche Klapp-tischchen dringend gebraucht werden?

Toiletten

Die Vakuumtoilette hat das Plumps-klo abgelöst. Ein grosszügiger Spiegel mit guter Beleuchtung krönt eine praktische, chromstählerne

Armatur aus einem Guss mit Ablagefläche, Lavabo, 230-Volt-Anschluss, Händetrockner und Seifenspender. Am Boden liegt ein grauer Pirelli. Im Wagen, wo die Rollstühle fahren, ist die Toilette rollstuhlgängig, wie sich das gehört.

Hinausschauen

Obwohl die Fenster von aussen

relativ klein erscheinen, ist der Ausblick überraschend gut. Fast ein Panorama-Blick bietet das Fahren in der Lounge, wo man teils frontal zu den Fenstern sitzen kann. Und natürlich ist oben der Aus- und Durchblick spektakulär als unten, wo man wohl immer mehr auf die meist zwei Meter hohen Lärmschutz-wände blicken wird.

Speis und Trank

Bis auf weiteres muss die Minibar genügen, die ein Kellner durchs Obergeschoss hin und her schiebt. Ob ein Speisewagen gebaut wird, ist noch nicht entschieden. Was aber wäre schöner als ein Restaurant mit Aussicht oben und eine gepflegte Küche im unteren Geschoss, wo nicht abgepackte und vorgekochte Menüs



elegant dunkel gekleidet und freundlich. Ihr Espresso schmeckt, die Gipfeli sind frisch, die Butter kommt aus Holland und die Konfitüre aus Deutschland. Und das meiste ist eingehüllt in viel kleinteilige Verpackung.

Nach dem Frühstück bricht die Gastronomie zusammen: Coca Cola und Bier in Dosen, ausgeschenkt in Plastikbechern, die Sandwiches steinalt und verpackt in Plastikschüsselchen. Zum genüsslichen Reisen gehört ein minimaler Standard des fröhlichen Essens und Trinkens. Die Gäste, das gelungene, süßlich-kitschige Ambiente und die aufmerksamen Kellnerinnen und Kellner verdienen

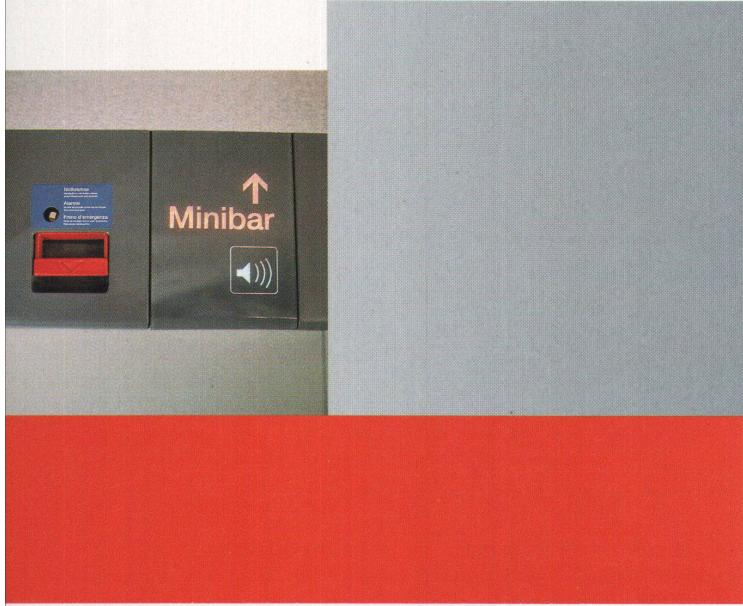
ein sensibleres, ein besseres Gastrokonzept. Wenn schon das Flugzeug Vorbild sein soll, dann auch beim Catering. Oder noch besser, die Drahtzieher gingen beim Speisewagen in die Lehre, der Zürich mit Prag verbindet.

Fünf gut getroffene Lösungen des Designs

- Auch wenn sie falsch ist: Die Designer und Ingenieure ziehen die Idee, dass ein Zug ein Flugzeug werden soll, konsequent und ohne Firlefanz durch.
- Markant und stolz haben sie das Merkzeichen, die Pendeltechnik, am Sockel der Zugfassade inszeniert.
- Die Ambiance von Bar und Restaurant sind angenehm kitschig, die Kellnerin und der Kellner freundlich.
- Die Farben: elegant und stimmig komponiert.
- Klug und einfach wird ein herunterklappbares Brett in der Toilette ohne Motörchen zum Wickeltisch.

Fünf problematische Entscheide des Designs

- Ein Zug ist kein Flugzeug.
- Die zu kleinen Fenster sind ein Anschlag auf die Freuden des Reisens; sie rauben jeden Landschaftsgenuss.
- Die Betonung der Röhrenform kostet zuviel Platz und drückt den Fahrgastrum zusammen. Es ist so eng hier.
- Die Toiletten sind zu aufwendig möbliert; dieser Komfort verlangt aufwendige Pflege und Wartung.
- Das Angebot im Zugrestaurant ist für die freundlichen Cameriere wohl ebenso eine Zumutung wie für den Gast.



aufgewärmt werden, sondern wo Köche marktfrisch und saisongerecht rüsten, backen, braten und dressieren?

Fünf gut getroffene Lösungen des Designs

- Der IC 2000 ist ein Fahrzeug der Eisenbahn, dessen Design viele Vorteile der Zugreise ausspielt. Er steht damit in der Tradition der Lok 2000.
- Die Lounge im Obergeschoss fördert geselliges Reisen. Überhaupt ist das Obergeschoss ein Gewinn. Auch wenn es halt etwas eng ist.
- Plaketten für Blinde und Lift/WC für Menschen im Rollstuhl verbessern den Reisekomfort Behindter. Das laut vorgetragene Argument, Rollstuhlfahrer würden im IC 2000 ghettoisiert, ist mir schwer verständlich.
- Die Sitzbezüge wirken farblich frisch und haptisch angenehm.
- Der Umgang mit dem Licht und grosszügige Fenster kompensieren die engen Verhältnisse im Innenraum

Fünf problematische Entscheide des Designs

- Die Fassade ist von Nahe ein gelungenes, lebendiges Spiel mit Farben, aber dieses Spiel löst von Ferne den Zugkörper auf, und das helle Band entlang der Wagen wirkt wie eine Säge.
- Zusatznutzen wie Tischchen am Fenster und grosse Abfallkübel haben sich vor das Gebot ‹Bequem Sitzen› geschoben
- Die Schwalbenschwanztische und die Schraffuren auf den Glastüren wirken aufgesetzt.
- Die Armstützen, in denen Klapptischchen und Aschenbecher untergebracht sind, zeigen, wie Designer einen Gegenstand vollpacken können. Vielleicht kommt man wieder einmal darauf, die Funktionen zu trennen, insgesamt weniger zu wollen und das Einzelne zu gewichten.
- Wer im Obergeschoss vom einen zum andern Wagen wechselt, muss aufpassen, dass er nicht über den Niveauunterschied zwischen Gang und Fahrgastrum stolpert.