

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 33 (2020)
Heft: 5

Artikel: Ein Pavillon auf Schienen
Autor: Sturm, Dominic
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-913548>

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: 13.01.2026

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

Ein Pavillon auf Schienen

Tram «Flexity Zürich»
Auftraggeber: VBZ
Hersteller:
Bombardier, Wien
Kapazität:
(bei 4 Personen / m²):
279 Personen; 91 Sitzplätze, 188 Stehplätze
Länge: 42,9 m
Breite: 2,4 m
Höhe: 3,6 m
Spurweite: 1 m
Max. Achslast: 11 t
Fahrwerke: 3 Triebdrehgestelle, 1 Laufdrehgestell
Sonstiges:
generatorische Betriebsbremse mit Energie-rückgewinnungssystem; klimatisierter Innenraum; Passagierinformationssystem
Höchstgeschwindigkeit:
60 km/h
Maximale befahrbare Steigung: 80%

**Auf sein neues, langes Tram musste Zürich lange warten.
Nun steht es kurz vor dem Rollout. «Flexity» passt zur Stadt,
auf die es einen Blick wie aus einem Pavillon bietet.**

Text:
Dominic Sturm
Fotos:
VBZ

Das Tram wirkt lang, hoch – und sehr entschleunigt. «Flexity Zürich» hat weder den bösen Blick der Scheinwerfer seines Vorgängers «Cobra», noch die stromlinienförmige Nase und dynamischen Dekors der Basler Ausführung. Ab Sommer rollt es nach einiger Verzögerung auf den Schienen der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ). Dynamik ist bei einer mittleren Geschwindigkeit von knapp 15 Stundenkilometern im Stadtverkehr auch nicht nötig. Die Frontpartie ist ungewohnt aufgeräumt, fast leer. Der Verzicht auf das im Transportation Design übliche Formenrepertoire gibt dem Tram eine architektonische Anmutung. Dem Design standen denn auch die Unterstände Pate, wie sie in Zürich am Bellevue, am Paradeplatz und neu interpretiert auch am Limmatplatz stehen.

Die Thalwiler Agentur Milani zeichnet für die Gestaltung des Interieurs und für das Aussendesign verantwortlich. In zwei separaten Mandaten beriet sie die VBZ in Designfragen und erarbeitete für Bombardier das Design der «Flexity Outlook»-Familie. Dabei handelt es sich um eine modulare Plattform für Niederflurtrams, die der Hersteller an so unterschiedliche Städte wie Queensland in Australien, Berlin, Basel oder Zürich ausliefert.

«Wir hatten das Bild von einem rollenden Pavillon vor Augen, in dem die Stadt ruhig und entschleunigt an den Passagieren vorbeizieht», erklärt Therese Naef. Sie hat als Geschäftsführerin von Milani das Projekt geleitet. Mit seinem symmetrischen Aufbau, den kreisförmigen Abschlüssen und dem grosszügigen, den Fahrzeugkörper umlaufenden Fensterband weist das Tram Gestaltungselemente eines Pavillons auf. So wie der Pavillonstil von 1900 Schulen oder Krankenhäuser mittels Anbauten in ein parkartiges Umfeld einbettete, soll auch im Tram eine möglichst übergangslose Verbindung zwischen der vorbeirrollenden Stadt und dem Inneren geschaffen werden. Die verhalte Sachlichkeit und die etwas nostalgisch anmutende Gestaltung des Trams passen gut zur Zwinglistadt.

Tramtypologien

Die sehr hohe Stirn des Trams fällt besonders aus der Nähe auf und wirkt ungünstig. Anders als beim «Cobra»-Tram prangt die Liniennummer hier unübersehbar wieder in der Mitte und in der dazugehörigen Farbe. Diese Lösung zeigt, wie Milani an die Tradition der Zürcher Trams anschliesst und eine Formensprache entwickelt, die ausschliesslich für ein Tram steht.

Auch die von einem LED-Band eingefassten runden Scheinwerfer hinten und vorne erweitern die Typologie des Trams, und zwar ohne Anleihen beim Automobildesign zu machen. So ist die mächtige Fahrzeugfront auch bei schnellem Hinsehen nicht mit jener eines Lastwagens zu verwechseln, was im dichten Stadtverkehr wichtig ist. Die Leuchtklammern – die formal an das ovale VBZ-Logo erinnern – dienen auch als Kommunikationselemente. Sie signalisieren die verschiedenen Zustände des Trams im Verkehr und an der Haltestelle. Stolz sind die Verkehrsbetriebe auf die LED-Streifen an den Türen, die anzeigen, wann diese entsperrt sind – und ob sich der Sprint vor der Abfahrt noch lohnt. Die Bestrebungen der VBZ, eine möglichst barrierefreie Nutzung ihrer Verkehrsmittel zu erlauben, sind sichtbar in den Designprozess eingeflossen.

Dagegen hatten die Designer offensichtlich kein Mitspracherecht bei der Positionierung der traditionellen Festtagsfähnchen. In diesem Fall hätte man besser auf diese Erinnerung an die frühen Tage der Strassenbahn

verzichtet: Aus sicherheitstechnischen Gründen durften sie nämlich nicht mehr frontal montiert werden. Nun flattern die Fähnchen verloren und ihrer historischen Bedeutsamkeit beraubt seitlich vom Führerstand.

Im Innern des Pavillons

Auch beim Interieur zeigt sich der zwinglianische Geist hinter der Gestaltung. Nüchtern und aufgeräumt wirkt der Innenraum mit einer schlichten Formholzbestuhlung. Auf formalistische Spielereien oder auf die banale Übertragung von Markenelementen in die Innenausstattung verzichtete das Designteam. «Die Passagiere selbst sind bunt und vielfältig genug, da kann das Design in den Hintergrund treten», meint dazu Therese Naef. «Ein starker Eindruck von Sicherheit, Sauberkeit und Offenheit transportiert die Kernwerte der VBZ viel besser.»

Verlässlichkeit ist ein Wert, der für den öffentlichen Verkehr zentral ist. Ihn zu vermitteln, ist eine Frage des Designs. Damit folgt die Gestaltung dem Soziologen und Designtheoretiker Lucius Burckhardt, der mit seinem Ausspruch «Design ist unsichtbar» den Designbegriff erweiterte. «Was nutzt das schönste Design einer Strassenbahn, wenn sie nachts nicht fährt?», fragte er und plädierte für den Einbezug unsichtbarer sozialer Zusammenhänge, Handlungs- und Lebensweisen in die Gestaltung.

Unsichtbar, aber wichtig

Diese aufmerksame Entwurfshaltung prägt die Konzeption und die Details. So ist etwa der Bereich für Rollstuhlfahrerinnen signaletisch und räumlich von den Abstellflächen für Kinderwagen getrennt. Zwar sind die beiden Nutzergruppen auf Räder angewiesen, aber sie haben unterschiedliche Bedürfnisse. Die Nähe zur Fahrerkabine ist für Menschen mit Behinderung essenziell, während sich Eltern mit Kind und Kegel über genug Platz im hinteren Teil der Komposition freuen. Solche strukturellen Eingriffe beeinflussen das Verhalten der Passagiere und so die Qualität des Tramfahrens.



LED-Streifen an den Türen zeigen an, wann diese entsperrt sind – und ob sich der Sprint zum Tram noch lohnt oder nicht.

Details, wie die bei allen Sitzen integrierten Haken für Einkaufstüten oder Schirme, die USB-Ladestationen oder die Lederbezüge der beliebten Sitzgruppe im hinteren Rondell der Wagen, bieten Komfort. Und sie verweisen auf den Anspruch der Zürcher Verkehrsbetriebe, nahe bei den Leuten zu sein. Erkenntnisse aus der Benutzerforschung dienten als Basis für die Entwürfe.

Auf Holz sitzen

So wurde bei der Materialisierung der Sitzschalen dem Wunsch von siebzig Prozent der Befragten entsprochen, die lieber auf hartem Holz sitzen als auf Polstern, die als unhygienisch und schäbig gelten. Das gelungene Resultat ist eine Hommage an die Formholzsessel der «Mirage»-Trams aus den 1960er-Jahren. Die geschwungenen Sitzschalen aus Kunstharzpressholz des deutschen Herstellers Pagholt haben allerdings nicht die dunkle →



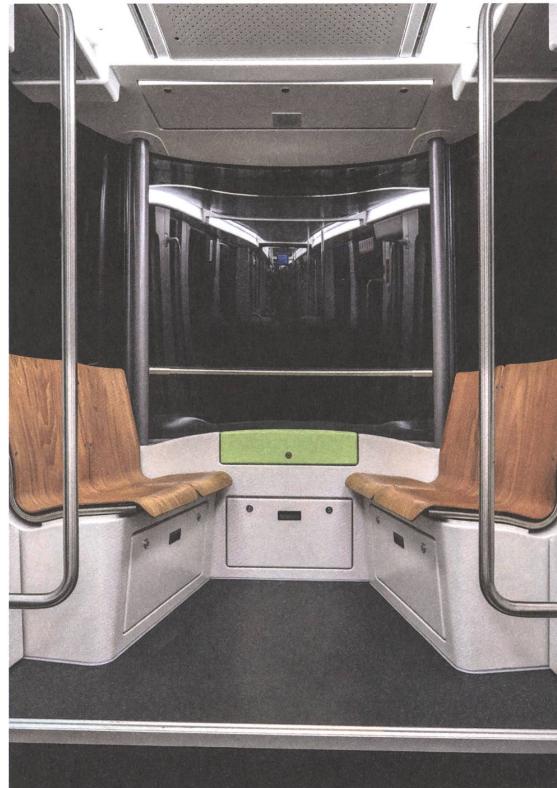
Das neue Tram für Zürich: «Flexity» nimmt gestalterisch Bezug auf Tram-Typologien und auf gestalterische Elemente von Pavillons. Ab Sommer 2020 wird es eingesetzt.



Details wie Haken für Einkaufstüten und Haltegriffe vermitteln unaufgeregt Komfort.



Eine Umfrage ergab, dass sich die Nutzerinnen und Nutzer die Formholzsessel des «Mirage»-Trams zurückwünschten. Diskret ist in der Rückenlehne das Logo der Verkehrsbetriebe integriert.



Der Pavillon im Heck des Trams gewährt gute Aussicht.



Das Innere wirkt aufgeräumt. Haltestangen und -griffe sind nicht mehr signalgelb lackiert, wie es die Vorschriften lange verlangt hatten.

→ Farbe des Originals. Die zusätzlich eingefärbten Prototypen hatten in den aufwendigen Brandtests nicht genügend gut abgeschnitten.

Eine auskragende Konstruktion trägt die Bestuhlung und erlaubt so Beinfreiheit und eine individuelle Positionierung jeder Bank. Ein mattgraues Metallgussteil verbindet das polierte Rundrohrgestell mit Haltegriffen, Aufstehhilfen und dem grün lackierten Haken. Der Material- und Farbmix dieses komplizierten Details zeugen vom Anspruch des Designteams, möglichst viel unter einen Hut zu bringen. Vielleicht wäre hier etwas weniger mehr gewesen.

Metallglanz statt Signalgelb

Während anderswo der Fahrgastraum einem Wald von Haltestangen gleicht, steht im «Flexity»-Tram der Ausblick auf die Limmatstadt kaum etwas im Weg. Die den Sitzen aufgesetzten Griffe aus Rundrohren sind grosszügig und intuitiv zu fassen. Die Haltestangen kommen ohne die üblichen Rohrschellen aus. Die wenigen Anschlüsse sind sauber geschweisst, was das Interieur aufgeräumter wirken lässt. Anders als im «Cobra»-Tram und in älteren Bussen sind die Stangen nicht mehr signalgelb lackiert, sondern aus poliertem Chromstahl.

Milani hatte sich bereits beim Design der Fernverkehrsdoppelstockzüge für die SBB an dieser formal äusserst einschränkenden Vorgabe des Behindertengleichstellungsgesetzes gestört. «Wir konnten erfolgreich aufzeigen, dass Rundrohre aus poliertem Chromstahl sehr gute Kontrastwerte haben», erklärt Therese Naef. Für sie ist klar, dass Gestalterinnen aufgrund ihrer Kompetenzen wo nötig Einfluss auf die Normen nehmen müssen. Zusammen mit den SBB wurde dies beim TÜV Süd erfolgreich getestet und in die neue Norm aufgenommen. Seither setzen auch die VBZ bei allen Fahrzeugen auf polierten Chromstahl.

Der Blick zurück vom Führerstand nach hinten trifft auf grüne Farbflächen. In Fahrtrichtung hingegen präsentieren sich alle Wandpaneele in hellem Grau. Laut Milani können so die Passagiere je nach Sitzrichtung unterschiedliche Trams befahren. Das frische Grün soll Zürich im Frühling repräsentieren. Was als Konzept vielleicht funktioniert, mag in der Anwendung dann nicht ganz zu überzeugen. Zu weit ist der Weg zwischen den grün lackierten Haken und den frühlingsgrünen Linden der Bahnhofstrasse.

Das «Flexity» ist ein durchwegs zürcherisches Tram: selbst- und traditionsbewusst im Auftritt und zurückhaltend zugleich. Die schlichte Erscheinung ist kein Zeichen von zu wenig Mitteln. Die VBZ haben aus dem Vollen geschöpft und dem Designteam den Freiraum gegeben, ihre Passagiere ins Zentrum zu stellen. ●

Sieben Meter länger

Das Tram wird ab Sommer zuerst auf der Linie 11, später auf der Linie 4 eingesetzt. Bis Ende Jahr sollen bis zehn Fahrzeuge angeliefert sein. Die VBZ bestellen das Tram im März 2017 für einen Nutzungszeitraum von vierzig Jahren. «Flexity» ist energieeffizienter als bisherige VBZ-Trams. Mit seinen knapp 43 Metern ist es rund 7 Meter länger als der Vorgänger «Cobra» und bietet einen Sitz- und 57 Stehplätze mehr an (bei vier Personen pro Quadratmeter). Weiter verfügt das Tram über 24 USB-Ladestationen, die über das gesamte Fahrzeug verteilt sind. Dank Wärmepumpen wird es energieeffizient mit der Außenluft beheizt. Für das Design wurde in der VBZ-Werkstatt in Altstetten ein massstabgetreues, nicht funktionsfähiges Tram-Modell aus Holz gebaut.



Fachkompetenz für die herausragende Fassade.

www.kabe-farben.ch

Ausschreibung Werkbeiträge 2020

Angewandte Kunst und Design
Bildende Kunst und Architektur
Film
Literatur, Theater, Tanz
Musik

Ausschreibung Atelierstipendium 2020

AiR - Artist in Residence

Detaillierte Bewerbungsunterlagen unter
www.ar-kulturstiftung.ch

Einsendeschluss 30. Juni 2020



**Holen Sie sich die News aus
der Architektur- und Designszene
direkt in Ihre Mailbox.**

**HOCH
PART
ERRE**



hochparterre.ch/newsletter

**Wichtig ist,
dass Sie uns als
Partner haben.**

Seit 25 Jahren:

Ihr Profi für Planung
und Konzipierung von Gebäudetechnik.



W&P Engineering
Partner für Gebäudetechnik

wpe.ch

Stansstad | Willisau | Zürich

G A N Z +
BAUKERAMIK AG

Dorfstrasse 101
8424 Embrach ZH
Fon 044 866 44 44
ganz-baukeramik.ch

Manufakturkeramik

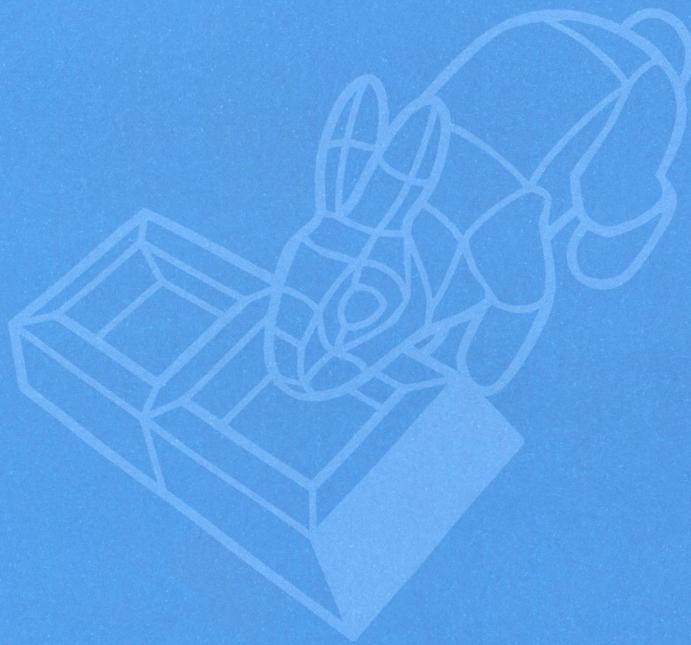


**HOCH
PART
ERRE**

Museum
für Gestaltung
Zürich

**S E
N N**

senn.com



Erstling in Architektur gewinnt Kaninchen

Zum zweiten Mal zeichnet der Senn-Förderpreis für junge Architektur im Dezember 2020 ein Erstlingswerk aus. Es gibt Lob und Ehre im Kreis der <Besten> von Hochparterre und 10 000 Franken.

Vom Umbau des Elternhauses über eine neue Bar bis zum Schulhaus: Der Erstling ist das erste Werk, das ein Einzelner oder eine Gruppe geplant und in der Schweiz realisiert hat. Es war frühestens im Jahr 2019 fertig oder wird spätestens im Juni 2020 fertiggestellt sein.

Eine Jury wählt aus allen eingereichten Dossiers drei bis fünf Eingaben aus, besucht sie vor Ort und vergibt das <Kaninchen> und Anerkennungen.

Die Jury

Céline Guibat, Architektin, Mijong Architecture Design, Sion
Martin Hofer, Immobilienexperte und Architekt, Gockhausen
Corinna Menn, Architektin, Chur und Zürich
Johannes Senn, Unternehmer, St. Gallen
Leitung: Palle Petersen, Redaktor Hochparterre

Eingabeschluss ist der 15. Juni.

So reichen Sie Ihr Dossier ein:

www.hochparterre.ch/kaninchen



unabhängig

«Meine Unabhängigkeit möchte ich auch in Zukunft behalten. Deshalb ist mir wichtig, dass auch mein Altersguthaben möglichst unabhängig bleibt.»

Michèle Röthlisberger
Technikerin Innenarchitektur



Pensionskasse der
Technischen Verbände
SIA STV BSA FSAI USIC
3000 Bern 14
T 031 380 79 60
www.ptv.ch

aufmerksam · unabhängig · verantwortungsbewusst



Nichts ist süßer, als zu gewinnen.

PRIXFORIX 2021 –
der Schweizer Fassaden-
award. Alle Infos und
Teilnahmeunterlagen
unter prixforix.ch.

Jetzt
anmelden!

Hauptsponsoren

AEPLI
Metallbau

JANSEN
Building Systems

WICONA

GRIESSER

