Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 22 (2009)

Heft: 9

Artikel: Orangen statt Mandarinli : Uli Huber, ex-SBB-Chefarchitekt, hat einen Regionalzug gestaltet

Autor: Huber, Werner

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-123849

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: 15.07.2025

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

ORANGEN STATT MANDARINLI

Zwischen Solothurn und Bern sind neue Züge unterwegs. Sie tragen die Handschrift von Uli Huber, dem früheren Architekten der SBB. Gebaut werden sie bei Stadler Rail.

Autor: Werner Huber, Fotos: Anita Baumann

Für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz war es eine Randnotiz, für den Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) ist es ein Meilenstein – oder ein Mosaikstein in seiner Geschichte. Mitte der Siebzigerjahre empfahl der Verband schweizerischer Transportunternehmungen, Bahnen, Trams und Busse künftig orange zu lackieren. Doch der Aufruf bewirkte nur ein paar orange Trolleybusse. «Orange ist die Farbe der Müllabfuhr», schnödeten die Bahnherren. Die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) und die Vereinigten Bern-Worb-Bahnen (VBW), die Vorgängerinnen des RBS siehe «Die Karriere einer Vorortsbahn», befolgten jedoch die Empfehlung und bestellten, zusammen mit anderen Meterspurbahnen, ihre fabrikneuen Züge in Orange mit einem hellbeigen Streifen. Schnell hatten die Züge, die aus dem neuen Berner Bahnhof mit dichtem Taktfahrplan das Umland erschlossen, den Namen «Mandarinli».

Dreissig Jahre danach – die Müllabfuhr fährt längst in Weiss – war eine Auffrischung der Mandarinli nötig. Dafür zog die Bahngesellschaft Uli Huber als Berater bei, der als SBB-Chefarchitekt von 1973 bis 1999 das Erscheinungsbild der Bundesbahnen geprägt hatte. Wohl auch dank den erfolgreichen Mandarinli bestätigte der RBS Orange als seine Unternehmensfarbe, intensivierte die Farbe und befreite sie von den hellbeigen Streifen. Seit 2003 sind die ersten aufgefrischten Züge unterwegs. Bei der Gestaltung des neuen Niederflur-Express-Triebzugs (NExT) war also eines von vornherein klar: Orange muss es sein.

STEILE FRONT STATT SPITZE ZIGARRE Der neue Zug, den der RBS im Juni präsentierte, wartete schon vor seinem Dienst mit einem Rekord auf: 133,49 Kilometer pro Stunde brachte er bei Testfahrten auf die Schienen. So schnell war in der Schweiz noch kein Meterspurzug unterwegs; Tempo 120 km/h wird er im täglichen Betrieb erreichen. Das ist beachtlich, aber im Vergleich zur TGV-Reisegeschwindigkeit von Tempo 300 km/h gemächlich. Allein die Meterspur setzt dem Tempoteufel ihre Grenzen, doch schneller sind auch Regional- und S-Bahnzüge auf der Normalspur nicht unterwegs. Selbst die aerodynamische Zugnase nützt hier nichts.

Eine Zigarrenform zeigte auch der Entwurf, mit dem sich Stadler Rail um den RBS-Auftrag bewarb und den Zuschlag erhielt. Doch dann packten Uli Huber und Ulrich Reinert, beim RBS für die Koordination von Betrieb und Technik verantwortlich, die Gestaltung des Zuges an, denn wegen den spezifischen Anforderungen war ein Kauf ab Stange nicht möglich. Gegeben war das Technische: NExT ist ein dreiteiliger, 60 Meter langer Zug mit dem Mittelwagen als Antriebseinheit und den Endwagen als Steuerwagen; sechs Doppeltüren auf jeder Seite sorgen für einen schnellen Fahrgastwechsel. Obschon der Zug «Niederflur» im Namen trägt, steigt im Innern der Boden über den Drehgestellen drei Stufen an – eine Knacknuss für jeden Zugdesigner. In den Leserbriefen bereits intensiv diskutiert wurde der Verzicht auf Toiletten (obschon es sie bisher überhaupt nicht gab). Die Rechnung war einfach: Zwei Abteile, zehn Prozent der Sitzplätze, hätte die vorschriftsmässige, behindertengerechte Toilette gekostet.

KIRSCHE AUF DER TORTE Schnell kappten die Gestalter die Spitze der Zigarre. Die Front des NExT ist breit, steil und mit einer der grössten Frontscheiben fast vollständig verglast. Damit setzt sich der Zug von der aktuellen Mode ab und erhält ein eigenständiges Gesicht. Im RBS-Tiefbahnhof in Bern ist die Front der erste Eindruck, den die Passagiere von ihrem Zug erhalten. Ausser den Scheinwerfern und der Zielanzeige leuchtet hinter der Glasfront auch ein oranges RBS-Logo – «die Kirsche auf der Torte», wie Uli Huber schmunzelt. Die Front erfreut aber nicht allein das Auge, sie bringt im Innern des Zuges auch mehr Platz und dem Lokomotivführer optimale Sichtverhältnisse. Auch zählt an den kurzen Perrons im RBS-Bahnhof siehe HP 1-2/09 jeder Zentimeter. Für spitze Zugnasen ist da kein Raum. Fährt der Zug als Regionalexpress von Bern nach Solothurn, verliert die Front an Bedeutung. Dann wirkt der Zug als langgestrecktes, dynamisches Element in der Landschaft – erst recht, wenn er in Doppeltraktion unterwegs ist. Hier kommt das einheitliche, nur durch die weissen Türen unterbrochene Orange besonders gut zur Geltung. Die Technik unter und auf dem Zug ist schwarz weggestrichen.

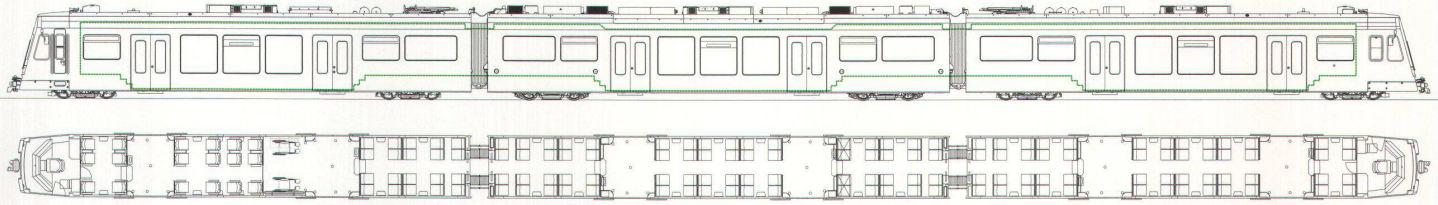
Der Wagen einer Meterspurbahn ist 30 Zentimeter schmaler als der einer Normalspurbahn. Die Passagiere davon möglichst nichts merken zu lassen, war ein Anspruch der Gestaltung. Ihr Vorbild war der «gläserne Zug», also möglichst hohe Transparenz im Innern und nach aussen, wie Uli Huber festhält. Der ganze dreiteilige Zug ist ein einziger Raum, von den Wagenübergängen in drei Kammern geteilt. Die Fenster sind so gross, wie es die Statik erlaubte, selbst die Führerstände sind verglast. Diese Übersichtlichkeit weitet nicht nur den Raum, sie vermittelt auch das Gefühl von Sicherheit. Weil der Boden über den Drehgestellen drei Stufen ansteigt, die Decke in den Steuerwagen jedoch einheitlich durchläuft, ergibt das Raumhöhen von bis zu 2,80 Metern und viel Luft zum Atmen. Zwischen dem Erstklass- und dem Zweitklassabteil liegt ein Multifunktionsraum für Kinderwagen, Rollstühle und Velos. Die in Viererabteilen beidseits des Gangs angeordneten Sitze der zweiten Klasse und die Vier-plus-Zwei-Bestuhlung in der ersten Klasse signalisieren: Das ist ein Zug, kein Tram. Dieselbe Botschaft vermitteln auch die Haltestangen, die gläsernen Trennwände, die Gepäckablagen oder die Tischchen an den Fenstern. Ihre Gestalt ergibt sich aus ihrem Zweck; sie sind nicht originell, sondern unauffällig praktisch.

^Die durchgehende Oberkante von Fenster und Türen bindet den Zug horizontal zusammen. Das kräftige Orange macht ihn zu einem starken Element in der Landschaft.

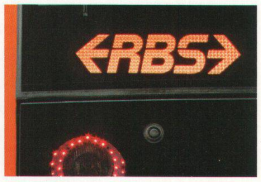
ZWEI FARBEN UND EIN AKZENT Uli Huber lobt die Fortschritte der Waggonindustrie. In bewährter Manier sind die Fenster montiert: in ein Gummiprofil eingesetzt, nicht geklebt wie heute oft üblich. So lassen sich Scheiben schneller auswechseln (Vandalenakte sind leider auch beim RBS ein Thema) und der breite Gummi dient den Passagieren erst noch als praktische Armablage. Im Innern beschränken sich die Gestalter auf zwei Farben – Weiss und Schwarz – und einen Akzent: das Gelb der Türen und Wagenübergänge. Das macht den Raum licht und weit und den NExT stabil gegen kurzfristige Modeströmungen. »

<Im Innern setzen sich der dunkle Boden und die dunklen Sitze von der weissen Hülle ab.

∨Die schräg ansteigende, leicht gekrümmte Front ist das Markenzeichen des neuen Triebzugs des Regionalverkehrs Bern-Solothurn. Foto: Stadler Altenrhein AG



^Genau 60 Meter lang ist der dreiteilige Zug. So kann er in Doppeltraktion am 120 Meter langen Perron im Bahnhof Bern einfahren. In der Ansicht grün eingezeichnet sind die Umrisse des Fahrgastraums.



>Das leuchtende RBS-Logo hinter der Frontscheibe ist vor allem im unterirdischen Kopfbahnhof in Bern ein prägnantes Zeichen.

›› Die Sessel in der ersten und zweiten Klasse unterscheiden sich zwar in Mass und Komfort, überzogen sind sie jedoch mit dem identischen schwarzen Lantal-Stoff mit hellem Quadratmuster. Die Quadrätchen tauchen auf den gläsernen Gepäckablagen und den gläsernen Fenstertischchen wieder auf. Am Boden des Zuges liegt ein Nadelfilz, so wie er beim RBS seit den Mandarinli Tradition hat. Damals war das ein Novum und eine Vorliebe des Bahndirektors. Bei der Gestaltung des NExT haben sich Uli Huber und Ulrich Reinert davon gelöst, andere Bodenbeläge evaluiert und sind am Ende doch wieder beim Nadelfilz gelandet. Er ist angenehm im Gebrauch, nicht anfällig für Verschmutzung und erst noch ein guter Schallschlucker.

Für die Beleuchtung wurde der Lichtplaner Christian Vogt beigezogen. Ein Medienband zieht sich entlang der Decke durch die Zugswagen. Fluoreszenzröhren werfen ein kühles weisses Licht indirekt an die Decke und sorgen für die Grundbeleuchtung. Jeder Platz wird zusätzlich von einem warmweissen Licht zum Lesen angestrahlt; Orte, die besondere Aufmerksamkeit erfordern, etwa Türen und Treppenstufen, sind mit einem bernsteinfarbenen Lichtkegel erhellt. Das Medienband nimmt auch die Lautsprecher, die Überwachungskameras und die Lösch- und Feuermeldeeinrichtung auf – so stört nichts die fein perforierte weisse Decke.

Insgesamt sechs Züge des Typs NExT hat der RBS bestellt, weitere acht sollen folgen. Seit Juli ist der erste im regulären Betrieb unterwegs, bis zum Fahrplanwechsel im Dezember sollen alle auf den Schienen stehen. Anschliessend werden auch die Kompositionen aus den Neunzigerjahren, die heute zwischen Bern und Solothurn verkehren, dem neuen Erscheinungsbild des RBS angepasst. Noch fallen diese mit ihrem weissgrau-orangen Äusseren und der Bezeichnung «La Prima» aus der RBS-Familie. Damit bei den neuen Zügen diesbezüglich nichts daneben geht, hat die Werbeagentur bei der Präsentation des NExT dem Volksmund etwas nachgeholfen und den Zug gleich selbst getauft: auf die Mandarinli folgt die Orange. Was denn sonst?

Stichwort RBS DIE KARRIERE EINER VORORTSBAHN

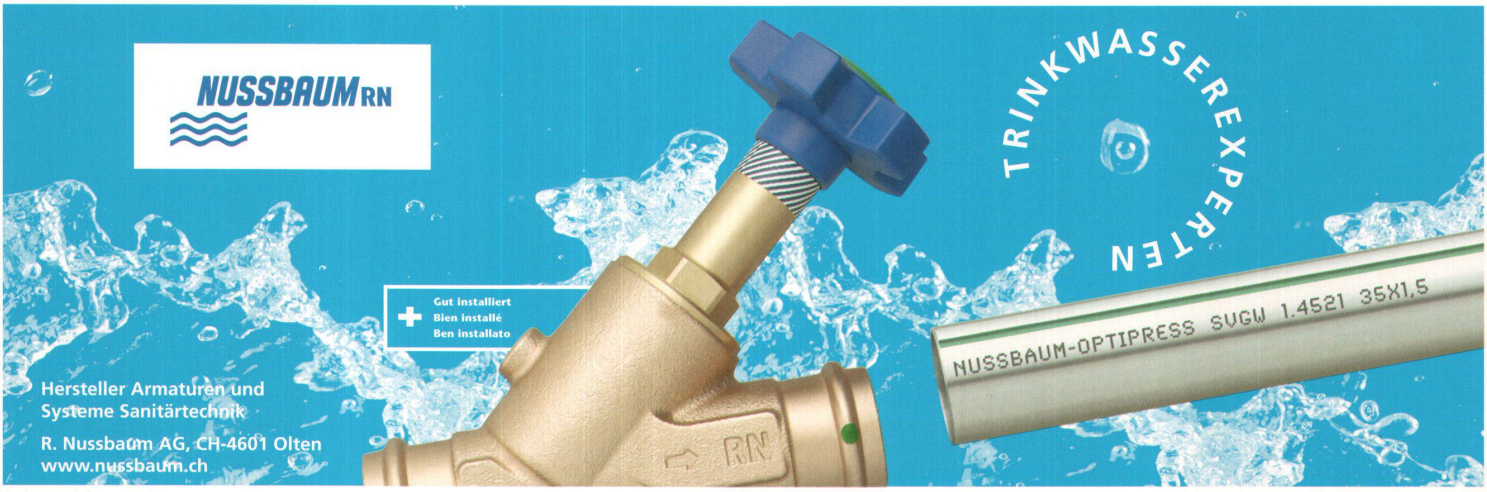
Die Urahnin des RBS ist die 1898 eröffnete Bern-Worb-Bahn BWB. Ihr folgten 1912 die Bern-Zollikofen-Bahn BZB, die Worblentalbahn WT und die Elektrische Solothurn-Bern-Bahn ESB. 1922 fusionierten BZB und ESB zur Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn SZB, 1927 schlossen sich BWB und WT zu den Vereinigten Bern-Worb-Bahnen VBW zusammen. 1984 schliesslich fusionierten SZB und VBW zum Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS.

Die Basis für den steilen Aufstieg der Vorortbahnen wurde in den Sechzigerjahren gelegt. Während des Bahnhofneubaus Bern erstellte man für die SZB ein Eigentrassee und verlegte 1965 die Endstation in Bern weg vom Bahnhofplatz in den neuen Tiefbahnhof. Für die VBW, die bislang via Wankdorf zum Kornhausplatz fuhren, erstellte man eine neue Linie nach Worblaufen und führte sie 1974 ebenfalls zum Hauptbahnhof. Auf diesen Zeitpunkt etablierten die eng zusammenarbeitenden SZB und VBW einen S-Bahnbetrieb mit einem dichten Taktfahrplan. Dieser wurde unterdessen fast zum Opfer seines eigenen Erfolgs: Bis zu 55 000 Passagiere frequentieren heute jeden Tag die RBS-Station im Bahnhof Bern, auf 16 000 war sie ursprünglich angelegt.

Ausserhalb dieses Verkehrsverbunds funktioniert die RBS-Linie G (ds' Blaue Bähnli) vom Casinoplatz via Muri-Gümligen nach Worb Dorf. Ab Ende 2010 wird sie Teil der Tramlinie 6 und fährt weiter via Bahnhof ins Fischermätteli. WH

NIEDERFLUR-EXPRESS-TRIEBZUG NEXT, 2009

- Auftraggeber: RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn, Worblaufen, Projektleitung Felix Hofer, RBS
- Hersteller: Stadler Rail Group, Stadler Altenrhein
- Design: Uli Huber, Architekt, Bern; in Zusammenarbeit mit Urich Reinert, RBS
- Technische Bezeichnung: RABe 4/12 21-26
- Sitzplätze: 1. Klasse: 18; 2. Klasse: 136 + 3 Klappsitze
- Stehplätze 289
- Kosten pro Zug: CHF 8,3 Mio.

LINKS

Mehr Infos zur Orange, Testfahrten und Fotos:
› www.hochparterre.ch/links