

# **Schnell, kühl und geräumig : Innenraumgestaltung des Transrapid TR 09 durch Nose Design Intelligence, Zürich**

Autor(en): **Pradal, Ariana**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **94 (2007)**

Heft 6: **Transit**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-130562>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Schnell, kühl und geräumig

Innenraumgestaltung des Transrapid TR 09 durch Nose Design Intelligence, Zürich

Die Geschichte der Höchstgeschwindigkeitsbahn beginnt in den Dreissigerjahren des letzten Jahrhunderts. Ein Deutscher Ingenieur namens Hermann Kemper reicht 1934 ein Patent ein für eine «Schwebbahn mit räderlosen Fahrzeugen, die mittels magnetischer Felder an eisernen Fahrschienen schwebend, entlang geführt werden kann». Der Deutsche Staat beschloss damals, diese Technologie zu fördern und tut dies immer noch.

Bis heute fahren und fahren Transrapide aber erst auf Teststrecken, seit 1984 auf der 31,5 km langen Transrapid-Versuchsanlage Emsland in Ostfriesland. Im kommerziellen Einsatz sahen die Deutschen ihren Zug erst 2003 mit dem Verkauf von Einheiten nach China. In Shanghai verbinden Transrapide nun die Stadt mit dem Flughafen. Der Hersteller ThyssenKrupp begründet den fehlenden Einsatz im eigenen Land unter anderem mit dem bereits dichten Verkehrsnetz. Der Schienenbau ist für einen Schnellverkehrs zug oder einen Transrapid etwa gleich teuer. Zu Buche schlagen bei einer Magnetschwebbahn aber die dafür nötigen Ausbaurbeiten in den Bahnhöfen. So sieht der Hersteller das Potential des Transrapid vor allem in Ländern, die noch nicht über eine schnelle Zugverbindung verfügen oder in Stadt-Flughafen-Anbindungen, wo der Weg in die Stadt nicht länger als der Flug dauern darf. So soll der soeben im ThyssenKrupp-Werk im hessischen Kassel fertig gebaute TR09 im Jahr 2010 den Münchner Flughafen mit der Stadt verbinden. Die Politik spricht sich positiv dafür aus, Geld scheint im Budget der Bundesländer und des Bundes eingeplant zu sein. Möge es so sein, denn bisher scheiterten inländische Planungen immer, mochten sie am Anfang noch so positiv klingen.

### Neuer Zug, neuer Einsatz

Mit dem neuesten Transrapid fand auch ein Mentalitätswechsel statt. Dachten die Hersteller bisher,



der Transrapid sei eine Alternative zum Flugzeug auf Kurzstrecken, soll er nun im Regionalverkehr Fuss fassen – dass dies möglich ist, zeigt die Stadt-Flughafen-Anbindung in Shanghai. Dort bewältigt der Zug die dreissig Kilometer lange Strecke in nur acht Minuten. Die neue Ausrichtung auf den Nahverkehr und die kurzen Fahrzeiten wirken sich auch auf den Bau und die Innenausstattung des Zugs aus. Fernverkehrsbahnen besitzen in der Regel Wagons, die an ihren Enden über Türen verfügen. Regiobahnen sind hingegen wie Metros gebaut: mit mehreren und breiteren Türen sowie grossen Ein- und Aussteigezonen.

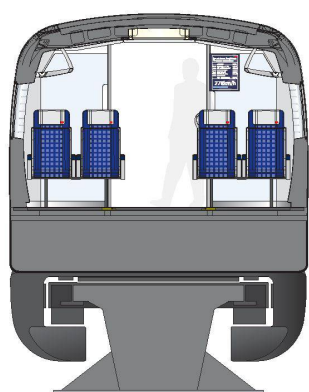
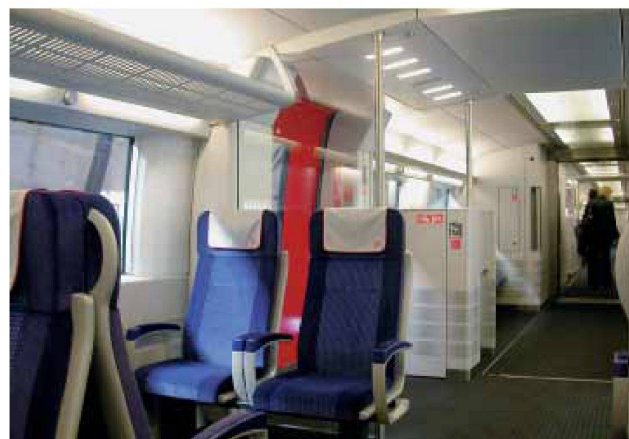
Die Designer der Züricher Agentur Nose hatten die Aufgabe, die Innenausstattung eines Premium-Regionalzugs zu gestalten, der der Corporate Identity (CI) der Deutschen Bahn (DB) entspricht. Nose-Mitgründer und Designer Christian Harbecke: «Wir entwarfen bereits die Innenausstattung des TR08. 1998 lautete der Auftrag, eine zukunftsgerichtete, luxuriös wirkende Welt mit Hightech-Appeal zu schaffen. Man wollte die Technologie feiern. Nun mussten wir die Concorde der Bahnen wieder auf den Boden bringen». Zwei typische Merkmale des TR08 finden wir dennoch in der neuesten Generation wieder: die Fensterleuchtsäulen und das Wandmuster. Die Fensterleucht-

säulen sind Licht spendende Paneele zwischen den Fenstern, die den Raum zusätzlich erhellen und die Fenster in ein langes, helles Band einbinden. Waren die Paneele im TR08 grünlich, leuchteten sie heute schlicht weiss. Das Wandmuster zitiert die Magnetströme mit langen, pulsierenden Linien. Edel wirkt der Zug immer noch, trotz Einsatz im Regionalverkehr.

### Die Qualitäten

Betritt man den TR09, fällt einem als erstes seine Grosszügigkeit auf. Die Wagons sind breiter als herkömmliche Züge, das Layout der Sitze ist luftig gehalten und der Gang zwischen den Sitzen ist so breit, dass zwei Menschen sich bequem kreuzen können. Keine Türen unterteilen die Wagons; man sieht vom Anfang bis ans Ende der drei Einheiten. Laut Auftraggeber soll ein Gast beim Eintreten gleich sehen, wo er noch einen freien Platz findet.

Die weiteren Vorzüge des Zugs fallen einem nur allmählich auf, denn der Innenausbau ist ruhig und gelassen gestaltet, keine Extravaganzen verführen den Blick. Der Ausbaustandard ist hoch: Die Gepäckablagen sind aus Aluminiumdruckguss, die Decke mit einem metallischen Textil überzogen, die Wände mit bedruckten Kunstharzplatten ver-



kleidet, der Boden mit einem dunklen Teppich ausgelegt, nirgends fallen nackte Kunststoffabdeckungen auf.

Christian Harbeke erklärt, dass es drei Themen gab, die den Entwurf bestimmten: das Licht, die Form des Querschnitts bzw. der Verkleidung und die Oberflächen mit Farben, Material und Mustern. Die Farben blau und grau waren vom zukünftigen Betreiber, der DB, vorgegeben. Um in dieser kühlen Farbwelt dennoch Wärme zu verbreiten, verliehen die Designer der Beleuchtung ein besonderes Augenmerk. Ziel war, den Raum gleichmässig, aber mit einer bewussten Dramaturgie auszuleuchten, damit keine dunklen Nischen und Schatten entstehen. Licht spenden nun die Gepäckablagen nach oben und unten, ein durchgehendes Deckenlicht, Fenstersäulen und ein Lichtband am oberen Fensterrand.

Der Querschnitt des Zugs ergibt sich aus der technischen Ausrüstung, die im Innern verborgen

werden musste, und einer optimalen Form für die Lichtstreuung. Der untere Bereich der Wagens ist bis und mit den Sesseln gemustert. Nose Designerin Farzaneh Moinian erklärt: «Schmutz und Abnutzung blenden sich in einer gemusterten Fläche besser ein als in einer Uni-Fläche. Die Putzintervalle können somit länger sein und das erspart dem Betreiber Kosten.» Die Sessel sind mit einem kleinen Karomuster bezogen – eine Variation eines bestehenden DB-Musters. Der Teppich ist ebenfalls vom Karo abgeleitet, ist aber schwarz-grau. Wichtig war, den Teppich kreuz und quer verlegen zu können, ohne dass Richtungsänderungen auffallen. Die Seitenwände mit dem Magnetwellenzitat schimmern silbern – gleich wie die Decke.

Unbemerkt bleibt, dass die Designer drei verschiedene Sitze für die Bestuhlung verwenden mussten: Klappsitz, Sitz für vis-à-vis Bestuhlung und Sechsessitz für die Längsbestuhlung. 15 Monate waren zu knapp, um einen eigenen Stuhl zu entwerfen und die entsprechenden Kosten zu hoch, sollen doch nur drei Einheiten damit bestückt werden. Der Überzug und das jeweils gleich gestaltete Kopfstück mit den grossen Radien an den Ecken lassen die Varianten einheitlich erscheinen. Blick man von der Einsteigezone in den Sitzbereich, scheinen die Sitze zu schweben, denn das dunkle Untergestell der Stühle gleicht sich dem dunklen Teppich an und ist derart kaum sichtbar.

#### Roter Blitz

Innenraum und Aussenansicht könnten unterschiedlicher nicht sein. Im Gegensatz zur grau-blauen Welt im Innern, ist die Karosserie glän-

zend rot lackiert und ober- und unterhalb der Fenster mit einer weissen Linie versehen – gemäss der CI der DB. Die Aussenform des Transrapid ist von aerodynamischen Aspekten geprägt. Eine Herausforderung für das Design war, dem Fahrzeug, das über kein Frontfenster verfügt, eine auch vertraute Physiognomie zu geben – denn die Schwebebahn fährt unbemannt. Eine grosse schwarze Fläche erinnert nun an ein Fenster und verleiht dem Zug zusammen mit den beiden Frontscheinwerfern ein Gesicht. Die Scheinwerfer sind mit LEDs bestückt und verfügen über eine Kamera, welche Bilder der Fahrt direkt an die Leitstelle schickt.

Bald wird der Premiumzug von Kassel aus in den Norden zur Teststrecke gebracht. Dort wird er für ein Jahr getestet. Dann wird entschieden, ob er die Zulassungsgenehmigung bekommt und so vielleicht nach Jahrzehnten der Entwicklung den Weg auf die deutschen Schienen findet. Wenn nicht im eigenen Land, schwebt er vielleicht wieder im Ausland. Nebst China zeigen auch die USA und verschiedene arabische Länder Interesse am neuen Transrapid, der – wie sein Name besagt – den Transit mit Schnelligkeit verbindet und einen Transitraum der besonderen Art darstellt.

Ariana Pradal

**Bauherrschaft:** BMVBS/Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**Innenarchitektur/Design:** Nose Design Intelligence, Zürich in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG, Konstruktion: Design & Technik ch Altenrhein  
**Bauleitung:** ThyssenKrupp Transrapid GmbH  
**Bauzeit:** 15 Monate  
**Weitere Informationen:** [www.transrapid.de](http://www.transrapid.de)