

UNVERHOFFTES HEIMSPIEL



DESIGN THOMAS KÜCHLER

Als
Kind

wohnte er am
Fusse des Pilatus:

Thomas Küchler. Später dann zog es den Designer in die weite Welt, nach Stuttgart und anderswo, wo er sein Handwerk als Produktdesigner erlernte. Und heute, 40 Jahre später, erhält der Alpnacher die Chance, die neuen Triebwagen für den Berg seiner Berge zu entwerfen. Herr Küchler, wie geht man so ein Jahrhundertwerk an, wenn man vor dem leeren Blatt sitzt? Normalerweise

starte ich bei Designprozessen immer mit einem sogenannten Moodboard. Ich betrachte die zentralen Rahmenbedingungen und lasse mich inspirieren: von Bildern und Impressionen, die mir zufallen. Ich gestalte eine Art Collage zu Form, Farben, Materialität, Innenausstattung und Ambiente, aber auch zu vergleichbaren Objekten auf Schienen oder in der Luft. Diese ersten Eindrücke diskutiere ich dann jeweils mit meinem Kunden, sozusagen im Pingpong, an einer ersten Findungssitzung. **Woran orientierten**

Sie sich im Falle des Pilatus? Sicherlich sind der Berg, seine einmalige Lage und die Steilheit der Strecke einzigartig. In diesem Zusammenhang fragte ich mich auch, wie ich dem Gast noch mehr Panoramablick aus der Bahn verschaffen könnte. Und schliesslich galt es eine moderne, zeitlose Form zu finden – für Triebwagen, die künftig 40, 50 oder mehr Jahre unterwegs sein werden. Was wir sicherlich nicht wollten, ist einen zu futuristischen ICE oder eine herkömmliche S-Bahn am Berg.

Sondern? Wir wollen ein erstklassiges Reiseerlebnis bieten – wie bislang schon. Wir orientierten uns in den

Discussions mit dem involvierten Kernteam und dem Verwaltungsrat am Bild eines Salonwagens und an jenem einer grossen, fahrenden Treppe. Wir suchten sanft gerundete Formen, sorgfältig ausgewählte Materialien, helle und warme Farbtöne. Auch der Bodenbelag soll hochwertig sein. Und natürlich wollten wir möglichst viel Glas und damit freie Sicht für den Fahrgast. Auf alle Seiten hin, wenn möglich. **Was bedeutet dies für das Design der Hülle?** Oft hat man als Designer zwar weitgehend freie Hand oder möchte soviel Freiheiten wie möglich rausholen. Aber zugleich gilt es sich an die Vorgaben seitens Aufsichtsbehörden und Konstrukteure zu halten. So durfte ich bei meinem Entwurf keinen Millimeter breiter und höher werden, als die vom Planungsteam vorgegebenen Aussenmasse. Denn die neuen Fahrzeuge müssen auf der bestehenden Strecke mit identischen Tunnelprofilen verkehren können. Ebenso muss die Stabilität gewährleistet sein, was bei so viel Glasfläche gar nicht so einfach zu erreichen ist. **Und was kam dabei raus?** Ich entschied mich für eine markante Tragstruktur im klassischen Pilatus-Rot mit weichen Radien und in einer eleganten Formsprache. Untermalt von einer ikonischen LED-Beleuchtung an den Fronten sieht man so die neuen Fahrzeuge von fern prächtig leuchten, wenn sie den Berg erklimmen. Das Highlight sind sicherlich die Panoramafenster auch im Dachbereich. So sehen die Fahrgäste, die über sechs Abstufungen à jeweils acht Plätzen verteilt sitzen, die imposante Strecke noch besser in alle Himmelsrichtungen. **Und wie lange hat dieser Vorgang von Ihrem ersten Strich bis heute gedauert?** Der Erstkontakt mit den Pilatus-Bahnen fand vor gut einem Jahr statt, gefolgt von sehr intensiven, spannenden Wochen. Dann galt es abzuwarten, bis die notwendigen Entscheide getroffen waren, bevor jetzt der rege Austausch mit den Konstrukteuren erfolgte. **Und sind Sie schon nervös, wie Ihr Entwurf ankommen wird?** Nervös nicht, aber positiv gespannt. Man wird nie sagen können, dass das neue Design allen gefällt. Wichtig ist, dass der einmal ausgewählte Designfavorit konsequent weiterverfolgt wird. Und dann braucht's einfach auch Glück. Denn so ein Auftrag wie dieser findet man nicht einfach so, vielmehr findet er einen. Das ist Privileg und Verantwortung zugleich.