



Der Cisalpino II ETR 610 mit der Knautschzone vorne an der Spitze des Zuges.

Cisalpino ade – wie weiter?

Was von vielen Bahnreisenden oft herbeigewünscht und doch niemand mehr erwartet hatte, traf am 25. September 2009 ein: Die Cisalpino AG wird auf den Fahrplanwechsel hin aufgelöst. Ist damit tatsächlich ein Sorgenkind aus der Bahnlandschaft verschwunden? Die Neigezüge werden ja weiterfahren.

Nach unzähligen Pannen und der verzögerten Lieferung bestellter neuer Neigezüge ziehen die SBB und Trenitalia die Notbremse. Die gemeinsame Tochtergesellschaft Cisalpino AG wird nach 16-jährigem Bestehen aufgelöst. Indem die SBB und Trenitalia auf ihrem Territorium jeweils wieder separat die Verantwortung für die Züge übernehmen, sollen die Verlässlichkeit des Rollmaterials und die Pünktlichkeit verbessert werden. Die Qualität von Angebot und Fahrzeugen werde sich schrittweise und spürbar verbessern, versprach Andreas Meyer, CEO der SBB. Die ETR-470, also die bisherigen Cisalpino-Züge, würden auf der Gotthardstrecke fahren. Zusätzlich würden bemannte Reservezüge bereit gehalten, die bei Verspätungen der ETR-470 eingesetzt würden.

Wie konnte es soweit kommen?

Die Besitzverhältnisse 50:50 zwischen SBB und Trenitalia waren eine äusserst unglückliche Voraussetzung für ein gemeinsames Projekt im grenzüberschreitenden Bahnverkehr. So konnte oder wollte einerseits keine der Mutterbahnen die volle Verantwortung für die Tochtergesellschaft übernehmen. Im Weiteren konnten die Unterschiede zwischen

zwei Unternehmen bezüglich Qualität und Mentalität im Betreiben eines Bahnunternehmens nicht grösser sein. Zudem wurde der Cisalpino AG weder die notwendige Kompetenz, noch die entsprechenden Mittel zum Handeln zugestanden. Mehr noch, sie wurde oft auch für die Fehler der Mutterbahnen zur Verantwortung gezogen. So hatte die Tochtergesellschaft von Anfang an keine Chance, sich zu einem erfolgreichen Bahnunternehmen zu entwickeln. Als weiteren Grund für dieses Debakel war die Lieferverzögerung der neuen Cisalpino-Neigezüge (ETR 610) von Alstom. Erst am 20. Juli 2009, also fast drei Jahre nach dem ursprünglich geplanten Termin, kamen die ersten zwei neuen Neigezugskompositionen auf der Strecke Genf–Mailand zum Einsatz. Die ursprüngliche Planung hätte vorgesehen, die bestellten vierzehn Neigezugskompositionen bereits auf den Fahrplanwechsel 2007/08 in Betrieb zu nehmen. Die Gründe für die Verzögerung sind komplex – angefangen bei den technischen Anforderungen: Der Cisalpino II ist europaweit der erste Zug, der in den Hochgeschwindigkeitsnetzen in Italien, in der Schweiz und in Deutschland fahren soll. Dazu kommt der Zulassungs-

prozess in den drei Ländern, der deutlich mehr Zeit in Anspruch nahm als geplant.

Die Vorgeschichte nicht ganz vergessen

Ende Januar 2009 hatte der Bund genug von den Verspätungen und Pannen bei den Cisalpino-Zügen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) verlangte vom Bahnunternehmen bis Ende Februar einen Bericht über die Ursachen der Qualitätsmängel und später Vorschläge, mit welchen Massnahmen man diese Mängel beheben will. Sollte sich die Situation nicht ändern, drohe der Cisalpino AG der Entzug der Konzession zur Personenbeförderung. Würden die Anforderungen erfüllt, gelte die Konzession bis 2017. Die Cisalpino AG folgte dieser Aufforderung und legte in den folgenden Monaten diverse Berichte über die eingeleiteten Massnahmen sowie deren Wirksamkeit vor. Im Antwortschreiben des BAV betrachtete die Aufsichtsbehörde den von Cisalpino eingeschlagenen Weg als zweckmässig und zielführend. In Anerkennung der laufenden Anstrengungen sah das BAV von einem Konzessionsentzug ab. Die Cisalpino AG hatte das Vertrauen des Bundesamts wieder gewonnen. Umso überraschender kam für alle Beteiligten

dann der Entscheid über die Auflösung des Unternehmens.

Die Zukunft mit den Neigezügen

Die Cisalpino-Flotte wird aufgeteilt. Von den neun ETR-470-Zugkompositionen übernimmt Trenitalia fünf und die SBB übernehmen vier Kompositionen. Die von Alstom erst teilweise gelieferte Flotte von 14 neuen ETR-610-Kompositionen wird je hälftig geteilt. Die Wartung der Züge wird im jeweiligen Heimatland erfolgen.

Künftig werden die SBB ab der Landesgrenze die Züge von Trenitalia mieten und für die Weiterfahrt in den Süden mit einem SBB-Lokomotivführer und SBB-Mitarbeitern besetzen. Umgekehrt mietet Trenitalia Richtung Norden ab der Landesgrenze die Züge von den SBB. Die vierzig Cisalpino-Mitarbeiter werden von den beiden Bahnunternehmen übernommen.

Der neue Neigezug – fitter als sein Vorgänger?

Die Neigezugflotte ETR-610 repräsentiert nun eine neue Generation von Hochgeschwindigkeits-Neigezügen. Aufgrund der besonderen technischen Ausrüstung sind sie in der Schweiz, in Italien und später auch in Deutschland einsetzbar. Die Züge verfügen über die Sicherheitssysteme ETCS, SCMT, ZUB, Signum und LZB/PZB. Diese sind nötig, um auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken dieser drei Länder zu verkehren. Einen zusätzlichen Schutz bietet die definierte Knautschzone unter der aerodynamischen Zugspitze. Im Fall eines Frontalaufpralls ist sie in der Lage, einen grossen Teil der Aufprallenergie zu absorbieren. Dank diesen Sicherheitssystemen erfüllt der Zug die strengsten «Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität» (TSI) der Europäischen Union. Die neuen Neigezüge

sind auch mit dem bewährten Pendelmechanismus ausgestattet. Dieser bewirkt, dass sich der Zug beim Durchfahren einer Kurve leicht neigt. Dadurch können die Kurvengeschwindigkeiten gegenüber herkömmlichen Zügen um bis zu 35% gesteigert werden. Seine Länge wurde speziell für die neuen Bahnhöfe konzipiert. Der ETR-610 ist zwar um zwei Wagen kürzer als der Zug der ersten Generation, die Platzverhältnisse konnten aber effizienter verteilt werden.

Mehr Reisekomfort

Die neuen Züge versprechen, die Reisezeit deutlich zu verbessern. Im Cisalpino II wurden die Fenster um 30% vergrössert, was die Züge wesentlicher heller macht. Zudem wurde 40% mehr Platz geschaffen für das Gepäck. Damit erhöht sich der Reisekomfort im Vergleich zu den Zügen der ersten Generation. Die Sitze bieten ein Höchstmass an Bequemlichkeit. Zwischen den Sitzen befinden sich in der ersten wie in der zweiten Klasse ein Leselicht, sowie Steckdosen für Computer oder andere elektronische Geräte. Dank GSM-Verstärkern werden Telefongespräche mit dem Mobiltelefon weniger häufig unterbrochen. Die Bordküche wurde mit Kühlsystemen, Geschirrspüler, Induktionsherdplatten und einem modernen Steamer ausgestattet. Dadurch können frisch zubereitete Speisen angeboten werden. Im gleichen Wagen befindet sich auch eine Bar, an der man kleine Snacks geniessen kann. Diese verfügt zudem über eine italienische Kaffeemaschine. Neu gibt es in allen Wagen Bord-Informationssysteme. Neben den Bildschirmen im Fahrgastraum, auf denen aktuelle Reiseinformationen angezeigt werden, verfügt der Zug über ein eigenes Intranet mit weiteren Informationen. Reisende können auf das Intranet im Eingangsbereich über einen PC mittels Touchscreen zugrei-

fen. Das Zugabteil neben dem Restaurant ist behindertengerecht konzipiert.

Erster Einsatzbereich

In der Schweiz haben die neuen Züge in Einzeltraktion die provisorische Bewilligung für den Regulärbetrieb erhalten (Reihe R). Zudem erfüllt der ETR-610 auf der Léman- und der Lötschbergachse die Anforderungen für das bogenschnelle Fahren (Reihe N). Auf der Gotthardachse konnten die Anforderungen für das durchgehende bogenschnelle Fahren noch nicht erfüllt werden. Zwischen Airola und Erstfeld wurden an zwei Stellen eine zu grosse Krafteinwirkung auf die Schienen festgestellt. Es werden nun Anpassungen an den Zügen oder an den Gleisen notwendig sein. Die Inbetriebnahme auf der Gotthardstrecke erfolgt erst, wenn alle Anforderungen erfüllt sind. Daher werden die Züge vorerst auf der Léman- und Lötschbergachse eingesetzt. In Italien hat der Zug bereits alle Bewilligungen in Einzeltraktion erhalten. Diese beinhalten auch den Einsatz auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke «Alta Velocità».

Ende gut, alles gut?

Nun liegt es an den Bahnunternehmen SBB und Trenitalia zu beweisen, dass die Zeit der unangenehmen Zugausfälle und Fahrstörungen vorbei ist. Andreas Meyer, CEO der SBB, verspricht sich allein schon vom Wettbewerb zwischen den bisherigen Muttergesellschaften diesbezüglich Fortschritte. Sind die Probleme damit behoben? Bahnbetreiber und Fahrgäste wünschen sich dies gleichermassen. ☺

Monica Hediger

Info:
Cisalpino AG, 3930 Visp, www.cisalpino.com



Das Fahrgestell des neuen Neigezugs.



Grössere Fenster bringen mehr Licht in den neuen Cisalpino-Wagen, und über Displays an der Decke erfährt der Fahrgast die nötigen Reiseinformationen.