

Anmerkungen zu den CISALPINO-Triebzügen

Am
28.02.2003
wartete
CISALPINO-
Triebzug 9
in Stuttgart
Hbf auf die
Abfahrt als
CIS 157
nach
Mailand



An den in der Schweiz über die Simplonstrecke (Bern - Spiez - Brig) verkehrenden Fernverkehrszügen waren üblicherweise die drei Bahnverwaltungen


- BLS Lötschbergbahn AG (BLS)
 - Italienische Staatsbahn (FS)
 - Schweizerische Bundesbahn (SBB)
- beteiligt.

Verkehrte ein Zug der einen Bahngesellschaft über die Strecke einer der anderen Gesellschaften, so wurde hierfür eine Streckenbenutzungsgebühr fällig.

Zur Vereinfachung der bis dahin gehandhabten Vereinbarung betreffend den Ausgleich der gegenseitigen Forderungen gründeten die drei Bahngesellschaften im Jahr 1993 die „CISALPINO AG“, eine Aktiengesellschaft nach schweizerischem

Recht mit Sitz in Bern. (*Später traten noch einige westschweizerische Kantone der Gesellschaft im Wege der Kapitalerhöhung bei.*)

Aufgabe dieser Gesellschaft sollte es sein, einen hochwertigen Reisezugverkehr über die Simplonstrecke anzubieten. Als reine Management-Gesellschaft sollte die CISALPINO AG die Fahrgeldeinnahmen aus ihren Zügen behalten - im Gegenzug aber die entsprechenden Fahrplantrassen und das Zugpersonal bei den befahrenen Bahnen anmieten.

Ihren Namen erhielt die CISALPINO AG von dem langjährigen Starzug der Simplonstrecke, dem ursprünglich aus den schweizerischen Viersystem-Triebzügen vom Typ RAe TEE II bestehenden 

und späteren **EC** „Cisalpin“ (Paris - Dijon - Lausanne - Milano).

Zum Winterfahrplanwechsel am 29.09.1996 wurde mit den neuerbauten Triebzügen der Verkehr aufgenommen. Es verkehrten zunächst zwei Zugpaare auf der Linie Mailand - Genf und ein Zugpaar auf der Linie Mailand - Basel.

Mit fortschreitender Abnahme der Triebzüge konnte am 25.01.1997 von Mailand ausgehend der CISALPINO-Verkehr über die Gotthardstrecke bis Zürich aufgenommen werden.

Bereits kurz nach Bekanntwerden der Planungen, CISALPINOS auch zwischen Mailand und Zürich verkehren zu lassen, wurde der Wunsch geäußert, einige der Züge über Zürich hinaus bis nach Stuttgart verkehren zu lassen.

Zum 01.03.1998 nach die CISALPINO AG diese Relation (Mailand - Zürich - Stuttgart) in ihr Programm auf.

Der Winterfahrplanwechsel im Herbst 1998 brachte die bislang letzte größere Änerung im CISALPINO-Einsatz. Zu diesem Termin wurde ein zweites Zugpaar Mailand - Stuttgart eingesetzt. Ausserdem wurden ein Zugpaar Genf - Mailand bis Venedig und ein Zugpaar Zürich - Mailand bis Florenz verlängert.

Eher klein ist die Änderung im CISALPINO-Einsatz, die am 15.12.2002 in Kraft trat. Zur Vermeidung eines Stillagers in Stuttgart zwischen 18 Uhr und 10 Uhr des Folgetages wurde ein ICE-Zugpaar Stuttgart - Zürich auf CISALPINO umgestellt. Die Garnitur übernachtet nun in Zürich.

Technisches

Da es sich bei den CISALPINOS um grenzüberschreitenden hochwertigen Reisezugverkehr handeln sollte, wurde festgelegt, dass die neu zu beschaffenden Triebzüge dem international festgelegten Produkt „EuroCity“ entsprechen sollte.

CISALPINOS sollten überwiegend nicht auf Schnellfahrstrecken eingesetzt werden. Ihr Einsatzgebiet sollten kurven- und neigungsreichen Alpenstrecken sein.

Deshalb entschied man sich dafür, Neigetechnik-Triebzüge zu beschaffen. Man wählte Triebzüge vom Typ Pendolino® der italienischen Firma *Fiat Ferroviaria*.

Aus dem (damals) für die FS im Bau befindlichen Pendolino „ETR 460“ entwickelte *Fiat Ferroviaria* einen Zweisystem-Triebzug für 3000 V= und 15000 V 16 2/3 Hz≈.

Insgesamt neun Triebzüge der als ETR 470 bezeichneten Baureihe wurden für die CISALPINO AG gebaut. Die Züge besitzen eine Leistung von 5880 kW und erreichen eine v_{max} von 200 km/h.

Bei einem ETR 470 handelt es sich um einen Triebzug im klassischen Sinn. Jedes der neun Fahrzeuge (zwei Triebköpfe und sieben Mittelwagen) besitzt einen Teil der Traktionsausrüstung. Jeweils drei Fahrzeuge stellen eine elektrische Einheit dar. Die Endwagen sind 27 600 mm lang - jeder Mittelwagen besitzt eine Länge von 25 900 mm. Dies ergibt eine Zuglänge von 236 600 mm. Das Dienstgewicht beträgt 468 t.

Jede der drei Traktionsausrüstungen besitzt vier Fahrmotore, die jeweils eine Achse pro Drehgestell antreiben.

Für den Einsatz in Deutschland, der Schweiz und Italien besitzen die Triebzüge sechs Stromabnehmer:

- je ein Hauptstromabnehmer auf den Endwagen für das Gleichstromnetz
- ein Hauptstromabnehmer für das DB-Netz (auf Mittelwagen ETR 470.5)
- ein Hauptstromabnehmer für das SBB-Netz (auf Mittelwagen ETR 470.1)
- ein Reservestromabnehmer für das DB-Netz (auf Mittelwagen ETR 470.1)
- ein Reservestromabnehmer für das SBB-Netz (auf Mittelwagen ETR 470.5)

Die Hauptstromabnehmer sind über den Drehgestellen auf einem speziellen Rahmen angebracht, so dass sie die Neigebewegung des Wagenkastens nicht mitmachen.

Die Reserestromabnehmer sind auf dem Wagenkastendach angebracht. Bei Benutzung dieser Reservestromabnehmer ist die Neigetechnik ausgeschaltet.

Die Inneneinrichtung des Zuges besteht in beiden Wagenklassen aus Großräumen. Es wurde die sog. Blockzugbildung angewendet.

Kernstück ist der Restaurantwagen (Baureihe 470.4). An diesen gekuppelt sind auf der einen Seite die drei 1. Klasse-Wagen (Baureihe 470.5, 470.2, 470.00). Auf der anderen Seite des Restaurantwagens befinden sich fünf Wagen 2. Klasse (Baureihe 470.25, 470.1, 470.3, 470.25, 470.05). Der Zug bietet insgesamt 151 Fahrgästen in der 1. Klasse und 322 Fahrgästen in der 2. Klasse einen Sitzplatz. Das Restaurant besitzt 29 Sitzplätze.

Die Triebzüge besitzen eine einstellige Triebzugnummer, die am Endwagen unter dem Führerstand angeschrieben ist.


Da die CISALPINO AG eine reine Management-Gesellschaft ist, besitzt sie kein eigenes Depot. Die ETR 470 sind daher im Pendolino-OML (Officina Manutenzione Locomotive = Bw) der FS in Mailand beheimatet, wo sie auch unterhalten und gewartet werden.

Änderungen im Einsatzzeitraum:

Wegen des bevorstehenden Deutschland-Einsatzes wurden bei den neun CISALPINO-Triebzüge ab Mitte 1997 die für das DB-Netz erforderlichen Sicherungseinrichtungen (Indusi,...) eingebaut.

Zum Fahrplanwechsel am 15.12.2002 wurde ausserdem der 1.Klasse-Raucher-Wagen (470.2) in einen Nichtraucherwagen umdeklariert. Rauchen ist seither nur noch in der 2. Klasse zulässig.

Sonstige Anmerkungen:

CISALPINOs gehören im internationalen Verkehr der Zuggattung EuroCity () an.

Für internationale Strecken ist ein Cisalpino-Zuschlag erforderlich, der zugleich auch die Sitzplatzreservierung beinhaltet.

In Italien beteht für den CISALPINO Reservierungspflicht. Die Züge gehören im italienischen Binnenverkehr der Zuggattung InterCity an.

Innerhalb Deutschlands verkehren die CISALPINOs im Rang eines ICE. Es ist entsprechend ein ICE-Fahrpreis zu entrichten.

Konfiguration der CISALPINO-Triebzüge (Stand: 2003)

Fahrzeugart	Achsfolge	403	Gattung	Sitzplätze	Bemerkungen
Stromrichter-Endwagen	(1A)(A1)	470.00	BAC	50 Plätze 1.Klasse	Nichtraucher
Stromrichterwagen	(1A)(A1)	470.2	BB	54 Plätze 1.Klasse	Nichtraucher
Trafowagen	2'2'	470.5	RA	47 Plätze 1.Klasse	Nichtraucher
Trafowagen	2'2'	470.4	RB	29 Plätze Restaurant	Nichtraucher
Stromrichterwagen	(1A)(A1)	470.25	BB	69 Plätze 2.Klasse	Nichtraucher
Stromrichterwagen	(1A)(A1)	470.1	BAH	56 Plätze 2.Klasse	Nichtraucher
Trafowagen	2'2'	470.3	RA	67 Plätze 2.Klasse	Raucher
Stromrichterwagen	(1A)(A1)	470.25	BB	69 Plätze 2.Klasse	Nichtraucher
Stromrichter-Endwagen	(1A)(A1)	470.05	BAC	63 Plätze 2.Klasse	Nichtraucher

Im aktuellen Jahresfahrplan verkehren folgende CIS-Zugpaare:

CIS 35/ 36:	Genève	-	Milano C
CIS 37/ 38:	Genève	-	Milano C - Venezia S.Lucia
CIS 45/ 46:	Basel SBB	-	Milano C
CIS 150/153:	Firenze S.M.N	-	Milano C - Zürich HB
CIS 152/151:			Milano C - Zürich HB
CIS 154/155:			Milano C - Zürich HB - Stuttgart
CIS 156/157:			Milano C - Zürich HB - Stuttgart
CIS 158/159(259):			Zürich HB - Stuttgart

Streckennetz: CISALPINO