

Kooperation SBB–FS verlängert

Die SBB und Trenitalia (TI), die Personenverkehrstochter der Ferrovie dello Stato Italiana (FS), haben den Vertrag für die Zusammenarbeit im Fernverkehr zwischen der Schweiz und Italien am 8. November für weitere 10 Jahre in Mailand erneuert. Im Kooperationsverkehr tragen die beteiligten Bahnen Kosten und Erträge grundsätzlich nach dem Territorialprinzip, die Verträge regeln die Details. Bei TI ist das Interesse am grenzüberschreitenden Fernverkehr in den letzten Jahren gestiegen.

Der Vertrag regelt die nachfrageabhängige Öffnung beider Einheiten einer Doppeltraktion Astoro oder Giruno bis/ab Milano oder auch die Grundsätze des Rollmaterialeinsatzes, der Dienstleistungen auf dem Zug und der Reinigung. Die SBB haben mit TI vereinbart, dass der Speisewagen in den TI-ETR 610 von der SBB-Tochter Elvetino übernommen wird, was Synergien ermöglicht. Dies wurde bereits auf den 9. November umgesetzt.

Aktuell werden 20 Zugpaare angeboten, 12 via Gotthard und 8 via Simplon. Sie beförderten 2023 rund 2,4 Mio. Reisende, 0,5 Mio. mehr als 2019. Im historischen Vergleich sind diese Werte allerdings mager: 1972 fuhren ganzjährig etwa 20 Zugpaare allein über den Gotthard nach Italien, 12 via Simplon, dazu diverse Züge im Sommer und Extrazüge für Gastarbeiter, genutzt von 9,3 Mio. Reisenden, zahlreiche in Schlaf- und Liegewagen.

Angebotserweiterung

Auf den Fahrplan 2026 soll das Angebot leicht ausgebaut werden:

Die bestehenden Züge nach Bologna bzw. Genova werden durch je ein Zugpaar nach Bologna–Firenze und Genova–Livorno abgelöst.

Nach Venezia wird ein zusätzliches Zugpaar ab Zürich eingeführt (das im innerschweizerischen Verkehr IC2 14xx ersetzt).

Ob diese Züge via Milano Centrale fahren können oder nur in Lambrate und Rogoredo (ohne Reisezeitgewinn) halten können, wird im Jahresfahrplan-Planungsprozess geklärt. Die verbleibenden Taktlücken zwischen Chiasso und Milano im EC-Verkehr sollen mittelfristig gefüllt werden.

Für diese zusätzlichen Angebote «oltre Milano» («über Mailand hinaus») werden 4 der 5 weiteren im Februar bestellten RABe 501 (EA 3/24) eingesetzt. Der «letzte» Giruno ist für ein ganz neues, aber noch nicht fertig geplantes Angebot im Italienverkehr gedacht.

Angebotsentwicklung

Die SBB haben die Zulassung des RABe 501 für 250 km/h in Richtung Venezia und Genova (Terzo Valico) gestartet. Richtung Firenze fährt er auch künftig auf der Stammstrecke.

Zu einem Angebot Roma–Zürich mit Frecciarossa können die SBB aktuell keine Aussage machen. Die von TI im Herbst 2023 bei Hitachi bestellten 30 Einheiten (mit einer Option auf 10 weitere) sind für den Verkehr bis in die Niederlande ausgerüstet (aber ausser in



euroCity

Neues Eurocity-Logo.

Links Pendolino ETR 610 004 als Eurocity.

Unten links E 414 als Intercity.

Unten rechts Caravaggio ETR 521 148 als Regionale. Milano Centrale, 8.11.2024.

Fotos: J. D. Lüthard



Frankreich und Spanien noch nicht zugelassen). Ab 2026 sollen jährlichen 8–10 Einheiten abgeliefert werden.

Der Direktor der FS brachte am 8. November zum Ausdruck, dass er die aktuelle Reisezeit von 3 Std. 17 Min. zwischen Zürich und Milano für eine gute Leistung und einen Ausbau zwischen Chiasso und Milano nicht für dringend hält.

Das geplante dritte Gleis von Cantù über Carimate nach Camnago über etwa 6 km ermöglichte die fliegende Überholung der S11 Como–Milano durch die EC Schweiz–Milano und RE80 Locarno–Milano, welche so je halbstündlich verkehren könnten, die EC um eine Viertelstunde beschleunigt. Aktuell erreichen die EC zwischen Chiasso und Milano eine Reisegeschwindigkeit von 62 km/h, die RE80 von 65 km/h, trotz dreier zusätzlicher Halte. Weil die RE80 Milano–Locarno von TILO deutlich billiger und sogar schneller sind, werden sie stark nachgefragt. FNM wird demnächst Triebzüge mit 600 Sitzplätzen für diese Linie ausschreiben.

Am Simplon kann das Angebot mangels Infrastrukturkapazitäten aktuell nicht verdichtet werden. Bis 2027 sind weitere monatelange Voll- und Teilsperren der Simplonstrecke angekündigt, bedingt durch die von der Schweiz mitfinanzierte Erneuerung und Modernisierung für den Güterverkehr (4-m-Korridor). Diese Bauarbeiten erfordern auch die Verlängerung der Fahrzeit zwischen Domodossola und Milano von 83 Min. auf 93 Min. für alle EC per Fahrplan 2025, was einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 80 km/h entspricht.

Revision der ETR 610

Die Kooperationsgesellschaft Cisalpino von SBB und FS beschaffte bei Alstom 14 Pendo-

lino der 4. Generation ETR 610. Noch während der Ablieferung 2007–2009 wurde die Cisalpino AG liquidiert und das Rollmaterial auf die beiden Muttergesellschaften verteilt. Die SBB beschafften 2014–2017 in zwei Serien weitere 12 Neigezüge als RABe 503.

Die SBB haben begonnen, ihre ETR 610 (und später die RABe 503) zu modernisieren. Der ETR 610 009 (EA 9/24) ist als erste Einheit seit Anfang Oktober im Fahrgasteinsatz, erlitt allerdings mehrere grobe Störungen.

TI präsentierte am 8. November den ETR 610 004 als ersten aufgefrischten ETR 610. Ihre weiteren Fahrzeuge folgen ab 2026. Der Aussenanstrich stimmt weitgehend mit dem der SBB-Astoro überein, abgesehen vom Grün anstelle des Rot. Werbung weisen TI als Premiumpartner der Olympischen Spiele und Paralympics 2026 Milano-Cortina aus.

Neue Marken, Logos und Farben von Trenitalia

TI führt neue Farben und Logos für ihre Marken ein:

- Frecciarossa: Rot, Silber (seit 2022)
- Eurocity: Weiss, Schwarz, Grün
- Intercity: Weiss, Blau
- Intercity Notte: Dunkelblau, Blau
- Regionale: Hellgrün, Grün, Gelb

Die italienische Vorschrift für eine rote Fläche auf der Front ist offensichtlich entfallen. Für die Intercity und Eurocity führt TI auch neue Schriftzüge und Logos in einer gerundeten Schriftart ein. Die Grafik-Agentur schreibt dazu u. a. «Das grosse C soll die Reisenden umarmen und ein Gefühl der Aufnahmebereitschaft und der Bewegung vermitteln.»

Die Marken Frecciargento (ETR 485) und Frecciabianca (ETR 460 und Pendelzüge) verschwinden.