▲ Auf einen Führerstand möchte man bei der vollautomatischen batteriebetriebenen Hilfs- und Rangierlokomotive e2FORMULA aus dem Hause Bertolotti nicht verzichten. Die mit ABB entwickelte Lokomotive kommt bei den Mailänder Verkehrsbetrieben ATM Milano zum Einsatz.

Während der Messe konnte Alstom einen Rahmenvertrag mit Northrail über die Lieferung von bis zu 100 TRAXX-Rangierlokomotiven zeichnen. Bei den TRAXX Shuntern handelt es sich um Zweikraftlokomotiven, die sowohl unter Fahrdraht als auch mit Diesel auf nicht elektrifizierten Strecken eingesetzt werden können. Die ersten Lokomotiven mit einer Zulassung in Deutschland sollen ab Ende 2029 ausgeliefert werden. Sie erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und können sowohl auf Anschlussbahnen als auch im leichten Hauptstreckendienst eingesetzt werden. Der modulare Aufbau ermöglicht, kundenspezifische Anforderungen umzusetzen. So lässt sich das Dieselmodul bei Bedarf beispielsweise durch ein Batteriemodul ersetzen.

Bertolotti

Der italienische Hersteller Bertolotti präsentierte auf der InnoTrans mit der e2FORMULA seine vollständig elektrisch betriebene Hilfs- und Rangierlokomotive für die Mailänder Verkehrsbetriebe ATM Milano.

Bozankaya

Der türkische Schienenfahrzeughersteller Bozankaya stellte auf dem Freigelände das 16. Fahrzeug für die Straßenbahn im italienischen Neapel aus. Die neue Niederflurserie trägt den Spitznamen »Tram del Mare« (Tram des Meeres). Bereits 2024 war mit dem italienischen Verkehrsbetrieb ein Rahmenvertrag über 20 Fahrzeuge abgeschlossen worden. Da man in Neapel nicht nur die Ablösung der ersten Niederflurbahnserie »Sirio« mit 22 Fahrzeugen plant, sondern auch eine Erweiterung des Streckennetzes, wurde der Rahmenvertrag auf bis zu 50 Fahrzeuge ausgeweitet, wovon bereits 35 Bahnen fest bestellt wurden. Die Auslieferung nach Neapel startete noch im Jahr 2025. Die ersten Einsätze mit den Neubaufahrzeugen sollen laut aktuellen Planungen noch dieses Jahr erfolgen.

▼ Ob sich das Design, welches an US-amerikanische Konstruktionen erinnert, in Deutschland etablieren wird, bleibt abzuwarten. Die von CRRC entwickelte sechsachsige Streckenlokomotive Velforce ist hingegen mit modernster Technik ausgestattet und verfügt über einen kombinierten Wasserstoff- und Batterieantrieb. Foto: Jürg D. Lüthard

Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF)

Der Start in den deutschen Markt verlief für den spanischen Hersteller eher holprig. Die für die Schönbuchbahn konstruierten Triebwagen der Baureihe 455 (Typ Nexio) erlangten ihre Zulassung erst vier Jahre nach der Auslieferung. Mit der Baureihe 557 für das Netz Niederrhein/Münsterland soll es besser werden. Der Hersteller präsentierte einen batteriebetriebenen Triebzug der Gattung Civity. In Berlin präsentierte der Hersteller 557 004.

CRRC

Der chinesische Hersteller zeigte auf dem Freigelände eine Lokomotive der Gattung Velforce. Mit einem für Westeuropa untypischen Design, welches eher an Konstruktionen aus den Vereinigten Staaten oder Asien erinnert, wurde eine sechsachsige Lokomotive mit kombiniertem Wasserstoff- und Batterieantrieb

▲ Auch durch das futuristische Design zog CRRC mit dem Metrozug Vellink die Aufmerksamkeit der Besucher auf sich.

▼ Bozankaya Niederflurtram »Tram del Mare« für Neapel. Foto: Mario Henke

▼▼ Aus der Civity-Familie präsentierte CAF den für das Niederrhein/Münsterland-Netz bestimmten 557 004, der mit seiner hellblauen Lackierung einen farblichen Akzent setzt. Foto: Mario Henke

▲ Mit der Cama 3 macht der polnische Hersteller Pesa den nächsten Schritt zu modernen Antriebsformen. Die 304Eb-021 verfügt als Elektrolokomotive über ein batteriebetriebenes Last-Mile-Modul. Foto: Jürg D. Lüthard

7024 geführte DEMU kann sowohl mit einem Dieselmotor als auch über Fahrleitung (25 kV/50 Hz Wechselstrom) betrieben werden und soll künftig zwischen Zagreb und Split zum Einsatz kommen. Die HŽPP hat insgesamt sechs Triebzüge in Auftrag gegeben und hält eine Option auf weitere fünf Garnituren. Auf der InnoTrans wurde 7024 002 vorgestellt. Das Baumuster 7024 001 hat bereits Testfahrten im Heimatland absolviert.

Luna Rail Lab

Das Berliner Start-Up Luna Rail präsentierte sein Nachtzugkonzept, welches aus zweigeschossigen Sitz- und Liegewagen besteht. Ergänzend werden private Abteile für ein bis zwei Personen angeboten.

Newag

Für den internationalen Reisezugverkehr hat der polnische Hersteller Newag die Dragon-Plattform um eine Mehrsystemvariante erweitert. Bereits 2022 hatte der Hersteller mit ET43-010 eine Dragon für PKP Cargo in Berlin vorgestellt. Im Rahmen der InnoTrans 2026 wurde eine Dragon 2 für PKP Intercity mit der Betriebsnummer EU200-032 präsentiert. Die Bauart ist aktuell im Zulassungsverfahren für das deutsche Streckennetz und soll künftig auf dem Korridor Berlin–Polen im Reisezugdienst eingesetzt werden.

Nox Mobility

Wie Luna Rail wurde auch das Start-Up Nox Mobility in Berlin aus der Taufe gehoben. Auf der InnoTrans 2026 wurde der Prototyp eines Reisezugwagens mit Abteilen für ein bis zwei Personen vorgestellt.

Plasser & Theurer

Plasser & Theurer stellte die UnimatExpress 2X-4×4 Dynamic Zweischwellen-Stopfmaschine sowie den BallastMaster 410 für kosteneffektives Schottermanagement vor.

Pesa

Die von Pesa seit 2012 produzierte Gama hat mit der Gama 3.0 ein Facelift erhalten. Nach der offiziellen Vorstellung des Prototyps 304E-002 im Rahmen der Trako 2025 wurde in Berlin das Modell 304Eb-021 präsentiert. Die elektrische Lokomotive ist mit einem Last-Mile-Modul ausgestattet, welches über Batterie angetrieben wird.

▲ Als Inspektionsfahrzeug für Hochgeschwindigkeitsstrecken in Italien hat RFI den TINO entwickelt. Das vollautomatische, batteriebetriebene Fahrzeug erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

RFI – Rete Ferroviaria Italiana

Der italienische Infrastrukturbetreiber RFI präsentierte in Berlin das autonome Diagnosefahrzug TINO (Train for Inspection of Railway). Der fahrerlose Prototyp wurde als Inspektionsfahrzeug für die italienischen Hochgeschwindigkeitsstrecken entwickelt und wird zudem für die ERMTS-Abnahme verwendet. TINO erreicht eine maximale Geschwindigkeit von 200 km/h. Die verbauten Batterien ermöglichen eine Betriebsdauer von maximal vier Stunden. Das Fahrzeug soll im regulären Betrieb morgens vor dem ersten Reisezug die Hochgeschwindigkeitsstrecken abfahren und auf Sicherheit und Barrierefreiheit überprüfen. Darüber hinaus kann nach Erdbeben oder schweren Unfällen eine autonome Streckenerkundung durchgeführt werden.

SCHÖMA Lokomotiven

Der in Diepholz ansässige Hersteller von Tunnellokomotiven präsentierte eine vierachsige, dieselhydraulische Rangierlokomotive der Bauart CFL 520. Mit einer Nennleistung von 520 kW und einer Zugkraft von 194 kN ist sie für den schweren Rangierdienst auf Werkbahnen sowie in großen Industriebetrieben konzipiert.

Siemens

Beim Marktführer Siemens Mobility stand der Vectron X im Vordergrund. Als offene und vernetzte Plattform ist das Modell konzipiert und kombiniert bewährte Lokomotivtechnologie mit digitalen Diensten, einem integrierten App Store und einem zentralen Smart Screen. Dieser integriert Betriebsdaten, Streckeninformationen sowie Kunden-, Betreiber- und Drittanbieteranwendungen in einer einzigen Benutzeroberfläche. Dank Railigent X wird die neue

◀ Končar präsentierte den 7024 002 für die HŽPP, welche bereits bis zu elf dieser vierteiligen DEMU bestellt hat. Foto: Jürgen Recknagel