

MedienmitteilungDOKUMENT
BEILAGEN10 Seiten
Bilder, Dokumente

Bussnang, 7. August 2024

Stadler auf der InnoTrans 2024: Innovative Lösungen für den Bahnverkehr der Zukunft

- **RS ZERO: Weltpremiere des emissionsfreien Regio-Shuttles**
- **CITYLINK: Erster kompletter Zug der Kooperation «TramTrain – Das Projekt» für Saarland**
- **Class 99: Bimodale Lokomotive für den flexiblen Güterverkehr**
- **KISS-Cityjet: So sieht der neue Zug der ÖBB innen aus**
- **Servicejet: Innovativer Lösch- und Rettungstriebzug für die ÖBB**
- **FLIRT Akku: Die Zukunft des CO₂-freien Nahverkehrs**
- **Tailor-Made-Centovalli: Stadler präsentiert die nächste Fahrzeuggeneration für die Centovalli-Bahn**
- **U-Bahn BVG: Neue Bahnen für die Mobilitätswende in Berlin**
- **Innovation in der Signaltechnik: Stadler stellt EUROLOCKING und NOVA Pro vor**

Stadler steht für die Zukunft des Bahnverkehrs. Das stellt der Technologieführer von Schienenfahrzeugen mit alternativen Antrieben auch auf der InnoTrans 2024 vom 24. bis 27. September in Berlin wieder unter Beweis. Acht innovative, nachhaltige Fahrzeugkonzepte werden auf der Weltleitmesse präsentiert, dazu alle Neuerungen aus den Bereichen Service sowie der Signaltechnik, mit denen Stadler zum Anbieter ganzheitlicher Mobilitätslösungen wird. Im Zentrum des Auftritts stehen die alternativen, umweltfreundlichen Antriebslösungen, die inzwischen für nahezu das komplette Portfolio zur Verfügung stehen und lokal CO₂-emissionsfreies Bahnfahren ermöglichen.

Das Highlight der Leitmesse in der Bahnbranche ist der neue RS ZERO mit dem Stadler die Zukunft des Regionalverkehrs auf die Schiene stellt. Er kann vollständig batterieelektrisch

betrieben und zudem mit Wasserstoff-Power-Pack als Energiequelle ausgestattet werden. Der FLIRT Akku, dieses Mal in der Kundenvariante für Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd zu sehen, fährt wie ein klassischer Elektrotriebwagen unter Fahrdracht und lädt dabei gleichzeitig die Traktionsbatterien. Die EURODUAL-Lokomotive Class 99 wiederum kann sowohl über die Oberleitung als auch aus einem Diesellaggregat an Bord mit Energie versorgt werden und überbrückt nicht-elektrifizierte Teilstrecken im schweren Güterverkehr Grossbritanniens.

Stadler Schienenfahrzeuge verbinden Spitzentechnologie mit modernem Fahrgastkomfort. Das zeigen alle Exponate, wenn die Türen auf der InnoTrans geöffnet werden: Barrierefreie Einstiege, helle, freundliche Fahrgasträume, digitale Informations- und Kommunikationssysteme und spezielle Einrichtungen für Fahrgäste mit besonderen Ansprüchen.

Stadler Signalling-Lösungen komplettieren den Messeauftritt auf der InnoTrans 2024, dazu gehören Zugsicherungs- und Steuerungssysteme, Fahrassistenzsysteme und Stellwerkstechnologien. Zusammen mit den E-Hybrid-Zügen liefert Stadler die Performance und Nachhaltigkeit, die es im schienengebundenen Verkehr der Zukunft braucht.

Erstmals präsentiert Stadler sowohl die Signaltechnik und die Schienenfahrzeuge auf einem gemeinsamen Stand als auch NOVA-Depot, eine integrierte Lösung aus Fahrzeugen und Signaltechnik.

RS ZERO: Relaunch eines Klassikers

Der Stadler Regio-Shuttle RS1 ist seit 25 Jahren eines der beliebtesten Fahrzeuge im deutschen Schienenregionalverkehr. Rund 500 Fahrzeuge dieses Erfolgsmodells sind derzeit in Deutschland im Einsatz. Sie haben dazu beigetragen, wirtschaftliche und attraktive Angebote auf Nebenstrecken mit geringer Verkehrsdichte zu schaffen.

An diese Erfolgsgeschichte knüpft nun der RS ZERO an, allerdings mit vollständig dekarbonisiertem Antrieb: Angeboten wird der neue RS ZERO wahlweise mit Batterie- oder Wasserstoff-Antrieb.

Stadler bietet mit dieser Innovation das Beste aus zwei Welten: Die Tugenden des bewährten RS1 werden bewahrt und gleichzeitig werden die modernsten und umweltschonenden Antriebstechnologien integriert. Mit der Verkehrswende, die den Klimawandel stoppen soll, wird zudem deutlich mehr Verkehr auf die Schiene verlagert. Dafür müssen in Deutschland und Europa alte Strecken, die meist nicht elektrifiziert sind, reaktiviert werden.

Der RS ZERO überbrückt die fehlende Elektrifizierung und bietet dabei je nach den Kundenbedürfnissen die zwei zukunftsfähigsten Technologien zur Auswahl an: Eine batterie-elektrische Ausführung und eine Variante mit Wasserstoff-Power-Pack. Damit schliesst der RS ZERO die

Lücke für den lokal CO₂-emissionsfreien Betrieb von Nebenstrecken. Wie auch schon der RS1 steht der RS ZERO als ein- oder zweiteiliges Fahrzeug zur Verfügung, bietet eine Platzkapazität von 70 bis 150 Sitzplätzen und hat den grössten Niederflurbereich aller Fahrzeuge seiner Klasse.

Auf der InnoTrans präsentiert Stadler den Prototyp des RS ZERO als einteiliges Fahrzeug mit Wasserstoffantrieb. Stadler zeigt die zahlreichen Gestaltungsmöglichkeiten mit eingerichtetem Mehrzweckbereich für z.B. die Fahrradmitnahme, Kinderwagen und sperriges Gepäck, Lounge- und Komfortzonen, Standard- und Privacy Sitzen, einem Rollstuhlplatz, WC sowie einem Train Office.

Präsentation RS ZERO

Gleis T09/40, 24.09.2024, 14:00 Uhr

Erster kompletter Tram-Train der Kooperation «TramTrain - Das Projekt» für Deutschland und Österreich

Sechs Verkehrsunternehmen aus Deutschland und Österreich – bestehend aus VBK - Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH, AVG - Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Saarbahn Netz GmbH, Schiene Oberösterreich GmbH, Schiene Salzburg GmbH und Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb – schlossen sich unter Weiterführung einer Initiative aus dem Unterausschuss «Regionalstadtbahn» des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) zu einer Kooperation zusammen und erteilten Stadler vor zwei Jahren den bislang grössten Auftrag in der Geschichte von Stadler. Er beinhaltet als Hauptbestandteil die Lieferung von bis zu 504 Niederflurfahrzeugen des Typs CITYLINK, 246 davon sind bereits fix bestellt. Der Rahmenvertrag umfasst neben der Fahrzeugherstellung auch einen auf bis zu 32 Jahre angelegten Instandhaltungsvertrag.

Auf der InnoTrans 2024 wird nun erstmals der komplette Zug ausgestellt. Das auf der Messe präsentierte Fahrzeug wird von der Saarbahn eingesetzt, die als erster Betreiber Fahrzeuge in Betrieb nehmen wird. Ausgestattet ist der Tram-Train mit den neuesten Technologien in Bezug auf das Traktionssystem, die Signal- und Funksysteme sowie die Kommunikation und Fahrgastinformation.

Der CITYLINK bildet die gemeinsame Fahrzeugplattform für die Tram-Trains, die für das Konsortium gebaut werden. Das erlaubt, die Fahrzeuge weitgehend zu standardisieren und zugleich flexibel auf die Bedürfnisse und infrastrukturellen Gegebenheiten bei den sechs Verkehrsunternehmen einzugehen. Der CITYLINK ist eine modular aufgebaute, barrierefreie Niederflur-Stadtbahn-Familie, die einen hohen Sicherheitsstandard und Fahrkomfort bietet.

Alle Fahrzeuge werden in dreiteiliger Ausführung geliefert und unterscheiden sich je nach Kunde und Einsatzort in Anzahl der Türen, Einstiegs- und Kupplungshöhe und Lackierung. Auch die Innenausstattung erfolgt individuell, während zum Beispiel die Klimaanlage für Fahrgast- und

Fahrerraum oder das LED-Lichtsystem in jedem Zug gleich ist. Ebenfalls ein Fixpunkt in allen Zügen ist der geräumige Mehrzweckbereich mit barrierefreien Abstellmöglichkeiten.

Der CITYLINK ist Eisenbahn und Strassenbahn zugleich und ermöglicht die umsteigefreie Verbindung aus Umlandgemeinden in die Innenstädte. Das präsentierte Fahrzeug für die Saarbahn ist ein Zweirichtungsfahrzeug mit einer Länge von 37 m und einer Wagenbreite von 2,65 m. Im Innenraum stehen 100 komfortable Sitzplätze und 133 Stehplätze zur Verfügung, unterwegs ist es wie alle CITYLINK mit bis zu 100 km/h.

*Präsentation CITYLINK, Kooperation «TramTrain - Das Projekt»
Gleis T09/45, 24.09.2024, 15:30 Uhr*

Class 99: die bimodale Co'Co'-Lok

Ein weiteres Highlight ist die neue Lokomotive Class 99, wovon 30 Stück für die britische Beacon Rail gebaut, um dann von GB Railfreight betrieben zu werden. Die Class 99 basiert auf dem bewährten Konzept der EURODUAL-Lokomotiven, und verfügt über einen dualen Antrieb. Sie kann daher sowohl rein elektrisch als auch dieselelektrisch betrieben werden. In dieser Kombination lässt sich die bimodale Class 99 ebenso auf nicht-elektrifizierten wie auf elektrifizierten Bahnstrecken einsetzen. Sie wird im täglichen Betrieb Lokomotiven mit reinem Diesel-Antrieb ersetzen und somit dazu beitragen, die Emissionen im britischen Schienenverkehr deutlich zu reduzieren.

Die Lokomotiven sind an das britische Umgrenzungsprofil angepasst und damit schmaler und niedriger als ihre kontinentalen EURODUAL-Schwester. Sie erreichen trotzdem auch eine Geschwindigkeit von 120 km/h und bieten ebenfalls die stärkste Zugkraft einer europäischen Streckenlok mit 500 kN.

Die Bezeichnung Co'Co' steht für die Anzahl und die Anordnung der angetriebenen Achsen – bei der Class 99 wie bei allen EURODUAL-Lokomotiven sechs. Die neueste 3-Achs-Drehgestell-technologie sorgt für ausgezeichnete Traktion und gleichzeitig geringe Gleiskräfte.

Die beiden Fahrerkabinen der Class 99 wurden wie alle Stadler-Lokomotiven mit Fokus auf das Betriebspersonal entwickelt. Sie bieten optimale Sicht nach aussen, einen mittig angeordneten Sitz und einen hohen Komfort. Darüber hinaus erlauben Kamerasysteme eine direkte Sicht auf Stromabnehmer, den Rangierbereich und nach vorne, insbesondere bei schlechten Wetterverhältnissen. In die Fahrzeugsteuerung ist ein fortgeschrittenes Ferndiagnosesystem integriert. Das Zugsicherungssystem kombiniert die beiden, auf britischen Schienennetzen erforderlichen Schutzsysteme AWS und TPWS. Die Lokomotive wird für den Einbau des ETCS-Systems vorbereitet.

*Präsentation Class 99, Beacon Rail and GB Railfreight
Gleis T04/19, 25.09.2024, 11:00 Uhr*

Türen auf beim KISS-Cityjet

Ebenfalls auf der InnoTrans zu sehen ist der für die ÖBB Personenverkehr AG gebaute Doppelstock-Triebzug KISS, von dem in einem Rahmenauftrag über 186 Triebzüge bislang 79 Fahrzeuge bestellt wurden. Sie werden in vier Varianten geliefert, vier- und sechsteilig für den Nahverkehr, sechsteilig für den Fernverkehr und fünfteilig für den CAT-Flughafenzug. Sie bilden künftig die moderne, fahrgast- und umweltfreundliche Erweiterung der Cityjet- und Railjet-Flotte, die die ÖBB im Personennah- und -fernverkehr einsetzt.

Von aussen ist der neue Cityjet vielen Trainspottern schon bekannt. Auf der InnoTrans werden nun die Türen geöffnet und auch das Interieur präsentiert: Reisende erwartet bequeme Sitze, eine Klimaautomatik, Steckdosen in jeder Sitzplatzreihe, Gratis-WLAN, Monitore mit Echtzeitinformationen und Videoüberwachung. Niederflureinstiege sorgen für einen barrierefreien Zutritt, Mehrzweckbereiche neben den Ein-/Ausstiegen für individuell gestaltbarem Stauraum. Für Reisende in Rollstühlen stehen Einstellplätze mit höhen verstellbaren Seitenwandtischen zur Verfügung.

Die vierteiligen Cityjets sind ca. 105 m lang und verfügen über eine Sitzplatzkapazität von 373 Personen, die sechsteiligen Garnituren haben eine Länge von ca. 160 m und bieten bis zu 593 Passagieren Platz. Die Höchstgeschwindigkeit der Doppelstock-Triebzüge beträgt 160 km/h, die Leistung am Rad 4.000 kW (kontinuierlich).

*Präsentation KISS (ÖBB-Cityjet)
Gleis T08/40, 25.09.2024, 14:00 Uhr*

Die Feuerwehr auf Schienen

Eine Neuentwicklung der besonderen Art wird auf der InnoTrans mit dem Lösch- und Rettungstriebzug präsentiert, den Stadler im Auftrag der Rail Equipment GmbH für die ÖBB Infrastruktur AG baut. Technisches Highlight ist sein trimodaler Elektro-Hybrid-Antrieb, der sowohl aus der Oberleitung als auch über starke, unterflur-verbaute Traktionsbatterien oder von einem Dieselgenerator mit Energie versorgt werden kann. Das Fahrzeug ist damit im Einsatzfall völlig autark und kann zum Beispiel eigenständig in verrauchten Tunnelröhren operieren, um Menschen in Sicherheit zu bringen und brennende Fahrzeuge zu löschen.

Der Rettungstriebzug bietet im Notfall über 300 Menschen Platz, die im Inneren wirksam vor Rauchgasen geschützt sind, weil die gesamte Zuggarnitur druckertüchtigt (permanent leichter Überdruck) und die Klimaanlage mit Spezialfiltern ausgestattet ist. Für die Brandbekämpfung hat er 40.000 l Wasser und 1.000 l Schaummittel an Bord, die über leistungsstarke Löschsysteme

entweder mit 10 bar (Normaldruck für die klassische Brandbekämpfung) oder mit 100 bar (Sprühnebel zu Kühl- oder Präventionszwecken) ausgebracht werden können.

Der Zug ist zweiteilig, mit einer Länge von 68 m, durchgängig begehbar und bis zu 160 km/h schnell – in beide Richtungen. Bei der ÖBB trägt er den Namen „Servicejet“, was auf seine vielseitigen Einsatzmöglichkeiten hinweist. Er wird nicht nur im Notfall, sondern auch für regelmässige Service- und Instandhaltungsarbeiten genutzt und verfügt über genügend Leistung, havarierte Züge mit bis zu 2.000 t Gewicht abschleppen oder einen defekten Zug mit Strom versorgen zu können – auch ohne Oberleitung. Ausserdem kann er je nach Einsatzfall mit unterschiedlich zusammengestellten Rollcontainern beladen werden, die an den Tunnelportalen bereitstehen.

*Präsentation Lösch- und Rettungstriebzug, ÖBB Rail Equipment
Gleis T08/50, 25.09.2024, 15:30 Uhr*

FLIRT mit alternativem Antrieb

Der „**F**linke, **L**eichte, **I**nnovative **R**egional-**T**riebzug“ – kurz FLIRT, von dem Stadler bislang mehr als 2.500 Fahrzeuge auf der ganzen Welt verkauft hat, wird auf der InnoTrans als batterieelektrische Kundenvariante zu sehen sein.

Präsentiert wird eins von 44 durch DB Regio bestellten Fahrzeugen, mit denen zukünftig im südwestdeutschen Pfalznetz ein lokal CO₂-freier Nahverkehrsbetrieb realisiert, und die heute eingesetzten Dieselfahrzeuge Schritt für Schritt abgelöst werden sollen. Federführender Auftraggeber ist der Zweckverband ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd, weitere beteiligte Aufgabenträger die Länder Baden-Württemberg und das Saarland.

Auf den elektrifizierten Strecken fährt der FLIRT Akku wie ein klassischer Elektrotriebwagen unter Fahrdraht und lädt dabei gleichzeitig die Traktionsbatterien. Auch jeder Bremsvorgang führt Energie zurück. Wo der Fahrdraht endet, fährt er im Batteriebetrieb weiter. Die ausgewiesene Reichweite im reinen Batteriebetrieb beträgt mindestens 80 km, hinzu kommt eine betriebliche Reserve. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 140 km/h und ein luftgefedertes Fahrwerk sorgt für hohe Laufruhe.

Mit 55,5 m ist der zweiteilige FLIRT Akku für das Pfalznetz etwas länger als der klassische FLIRT, was grösstmögliche Fahrgastkapazität garantiert. Insgesamt finden 325 Personen Platz, 172 davon auf Sitzplätzen. Der Triebzug ist durchgängig klimatisiert, mit WLAN ausgestattet und verfügt über grosszügige Multifunktionsabteile an allen Einstiegsbereichen. Darüber hinaus bietet ein besonderer Loungebereich hinter einem der zwei Führerstände ein neuartiges Reisegefühl.

*Präsentation FLIRT Akku, Deutsche Bahn, Pfalznetz
Gleis T10/40, 26.09.2024, 11:00 Uhr*

Neuer Komfort auf der Centovalli-Bahn

Eine massgeschneiderte Lösung aus dem Bereich „Tailor Made“ präsentiert Stadler mit dem neuen, elektrischen Niederflurzug für die Centovalli-Bahn. Nahezu pünktlich zu ihrem 100-jährigen Jubiläum zeigt Stadler einen von insgesamt acht meterspurigen Triebzügen, die in drei- und vierteiligen Varianten an Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) den Schweizer Betreiber der Schmalspurbahn geliefert werden. Bei Bedarf können die Fahrzeuge geteilt und auch als zweiteilige Garnituren eingesetzt werden.

Die neuen Triebzüge werden aus der DC-Oberleitung mit 1200V versorgt und bewältigen auf der Centovalli-Bahn maximale Steigungen von 6% im reinen Adhäsionsbetrieb. Sie sind in den verschiedenen Ausführungen 63,4 m, 48,9 m bzw. 34,5 m lang und können in der Langversion 338 Passagiere (128 Sitzplätze, 210 Stehplätze), in der dreiteiligen Variante 258 Reisende (95/168) und in der zweiteiligen Variante 174 Fahrgäste (49/125) transportieren. Ausgestattet mit Niederflureinstiegen, Luftfederung, Klimaanlage und Fahrgastinformationssystem bieten sie modernen Komfort und sind mit Rollstuhlstellplätzen und behindertengerechten Toiletten für mobilitätseingeschränkte Personen ausgestattet. Neu und modern ist auch das Design der Triebzüge, das künftig das Erscheinungsbild der Centovalli-Bahn prägt.

*Präsentation Meterspurbahn, Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
Gleis T09/50, 26.09.2024, 14:30 Uhr*

U-Bahn für die Mobilitätswende

Massgeschneidert auf die speziellen Bedürfnisse der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) sind auch die neuen Wagen für die U-Bahn. Für das historisch gewachsene U-Bahnsystem der deutschen Hauptstadt mussten zwei Fahrzeugtypen entwickelt werden: Die Baureihe JK mit 2,40 m breiten Wagen für die Linien mit Kleinprofil und die Baureihe J mit einer Wagenbreite von 2,65 m für die neueren Strecken mit Grossprofil. Je nach Verkehrsfrequenz können sie in unterschiedlichen Zuglängen und -konfigurationen realisiert werden. Die Baureihe JK besteht aus zwei- oder vierteiligen Fahrzeugen, die zu Sechs- oder Acht-Wagen-Zügen zusammengestellt werden können. Die Baureihe J besteht aus einer Kombination von End- und Mittelwagen, die zu Zwei-, Vier- und Sechs-Wagen-Fahrzeugen gekuppelt werden können.

Alle neuen U-Bahn-Wagen bieten grosse, barrierefreie Einstiege für den schnellen Fahrgastwechsel, viel Platz in den Durchgängen und geräumige Mehrzweckbereiche mit Raum für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste. Die hellen und freundlichen Innenräume vermitteln ein gutes Sicherheitsgefühl und für die schnelle Orientierung der Fahrgäste kommt ein modernes Fahrgastinformationssystem in Echtzeit zum Einsatz.

Die BVG und Stadler haben im Rahmenvertrag einen Lieferumfang von bis zu 1.500 Wagen vereinbart. Damit ist es die grösste Fahrzeugbeschaffung in der Geschichte der BVG. Fix bestellt sind aktuell 376 Wagen. Durch die grosse Anzahl baugleicher Züge erhöht sich die Kompatibilität innerhalb der Flotte und damit die betriebliche Flexibilität im Bahnbetrieb. Begleitend zur Lieferung der Züge übernimmt Stadler auch die Ersatzteilversorgung über eine Laufzeit von 32 Jahren.

Auf der Messe präsentiert Stadler eine zweiteilige Wagengarnitur des Typs JK mit 25,5 m Länge, die durchgängig begehrbar ist und über 28 Sitzplätze und 114 Stehplätze verfügt. Die Antriebsleistung beträgt 540 kW, die Höchstgeschwindigkeit 70 km/h.

Präsentation U-Bahn JK, BVG, Berlin

T10/50, 26.09.2024, 16:15 Uhr

Neuheiten von Stadler Signalling

Neben den Schienenfahrzeugen stehen am gemeinsamen Stadler-Messestand auch erstmals die Produkte aus dem Bereich Signalling im Rampenlicht. Stadler NOVA Pro zum Beispiel, eine hochwertige, schlanke und modulare Lösung für das kommunikationsbasierte, führerlose Steuern von Zügen (CBTC). Sie ist kompatibel mit jedem drahtlosen Netzwerk und kann optimal in eine bestehende Infrastruktur integriert werden. Ein anderes Beispiel ist Stadler NOVA Pro GoA4 - Depot, mit dem auf der Waldenburgerbahn bei Basel künftig Rangierbewegungen vollautomatisch ausgeführt werden können.

Im Rahmen dieses Projekts werden Fahrzeuge, Infrastruktur, Service und Automatisierungstechnik auf höchstem Innovationsniveau verbunden. Mit Stadler NOVA Smartsense wird ein fortschrittliches Fahrerassistenzsystem präsentiert, das individuell konfiguriert werden kann und dank einer hochwertigen Objekterkennung für erhöhte Fahrsicherheit im Eisenbahnbetrieb sorgt. Das System eignet sich für Stadt- und Strassenbahnen, Nebenbahnen und kann auch in Fernzügen/Mainline (z.B. an Bahnhöfen) genutzt werden.

Bestens informierte Fahrgäste

Mit auf die Messe bringt Stadler auch das modular aufgebaute Fahrgastinformationssystem MOFIS® für Bus- und Bahnsteige. Es bietet in erster Linie dynamische Informationen über Abfahrtszeiten (Ist, Soll, Störungen etc.) und transportiert bei Bedarf weitere wichtige Inhalte. Entsprechend konfiguriert kann es Bahnbetreiber auch bei der Betriebsoptimierung unterstützen, beispielsweise durch koordinierte Abwicklung und Optimierung von Anschlussbeziehungen. Durch eine Vielzahl von Schnittstellen zu Fremdsystemen können vorhandene Daten in der Regel ohne Mehraufwand für die Fahrgastinformation genutzt werden. Der Import von Fahrplandaten und Linieninformationen ist ebenso einfach wie der Export der Betriebsdaten und Anzeigedaten.

Digitales Stellwerk

Last but not least zeigt Stadler Signalling auch das neu-entwickelte, elektronische Stellwerk EUROLOCKING. Es ist frei skalierbar und lässt sich für Normal- und Schmalspurbahnen sowie Berg- und Strassenbahnen verwenden. Dabei können zentrale oder dezentrale Stellwerkarchitekturen realisiert und aufgrund der generischen Systemarchitektur massgeschneiderte Lösungen projektiert und umgesetzt werden. Die Hardware ist modular aufgebaut und lässt sich beinahe beliebig ausbauen.

EUROLOCKING ist ein weiterer Schritt in Richtung Digitales Stellwerk (DSTW). Diese Technologie ersetzt die traditionellen, hardwarebasierten Stellwerksysteme durch eine digitale Plattform. Das DSTW nutzt moderne IT-Architekturen und Netzwerkprotokolle, um eine flexible, skalierbare und zuverlässige Steuerung des Bahnverkehrs zu ermöglichen. Mit der Weiterentwicklung von EUROLOCKING wird die Erfüllung des Eulynx Standards angestrebt.

Maximale Verfügbarkeit und innovative Lösungen für Ihre Flotte

Aus dem Bereich Service präsentiert Stadler auf der InnoTrans seine umfassenden Service- und Dienstleitungen, die eine umfangreiche und langfristige Fahrzeugverfügbarkeit gewährleisten. Full Service bietet präventive und korrektive Instandhaltung sowie Revisionen, während TSSSA technische Dienstleistungen und Ersatzteile bereitstellt. Beide Programme sichern maximale Verfügbarkeit und optimale Instandhaltung Ihrer Flotte.

Modernisierungs-, Revisions- und Reparaturservices: Diese Services von Stadler erhalten den Wert und verbessern die Leistung der Fahrzeuge. Modernisierungen bringen neue Technologien an Bord, Revisionen erhöhen die Betriebssicherheit und Konformität, und fachgerechte Reparaturen sorgen dafür, dass die Fahrzeuge nach Vorfällen rasch und sicher wieder im Einsatz sind.

Digital Solutions: Stadler bietet einen Überblick über aktuelle und zukünftige Technologien wie zustandsbasierte Instandhaltungsmassnahmen (CBM), erweiterte RDS-Funktionalitäten und Cybersecurity-Lösungen. Diese innovativen Ansätze steigern die Effizienz und Sicherheit der Flotte und ermöglichen vorausschauende Instandhaltung sowie digitalen Schutz.

Stadler auf der InnoTrans 2024

24. bis 27. September 2024

Messe Berlin

Halle 2.2, Stand Nr. 230 + Freigelände

Über Stadler

Stadler baut seit über 80 Jahren Züge. Der Anbieter von Mobilitätslösungen im Schienenfahrzeugbau, Service und Signaltechnik hat seinen Hauptsitz im ostschweizerischen Bussnang. An mehreren Produktions- und Engineering-Standorten sowie über 80 Servicestandorten arbeiten über 14 500 Mitarbeitende. Das Unternehmen ist sich seiner gesellschaftlichen Verantwortung für zukunftsfähige Mobilität bewusst und steht daher für innovative, nachhaltige und langlebige Qualitätsprodukte. Die Produktpalette im Bereich der Vollbahnen und des Stadtverkehrs umfasst Highspeed-Züge, Intercity-Züge, Regio- und S-Bahnen, U-Bahnen, Tram-Trains und Trams. Überdies stellt Stadler Streckenlokomotiven, Rangierlokomotiven und Reisezugwagen her. Stadler ist der weltweit führende Hersteller von Zahnradbahnfahrzeugen.

Folgen Sie Stadler auf [LinkedIn](#), [YouTube](#), [Facebook](#) und [Xing](#).

Medienkontakt

Stadler Rail Group

Gerda Königstorfer

Leiterin Kommunikation & PR

Telefon: +41 71 626 19 19

E-Mail: medien@stadlerrail.com

www.stadlerrail.com