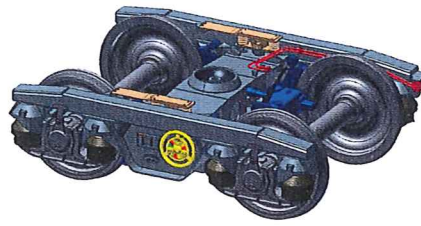


Leiseres Drehgestell für Güterwagen

DB Waggonbau Niesky Das bekannte Güterwagen-Drehgestell der Bauart DRRS 25 ist von der DB Waggonbau Niesky GmbH zu dem DRRS 25 L weiterentwickelt worden. Durch den Einsatz der Gummifederung in Doppelanordnung und von seitlichen Gleitstücken ohne Längsspiel mit Federlenker wird das Fahrverhalten verbessert und die Lärmentwicklung reduziert. Eine weitere Lärmreduktion kann durch den Einsatz von Radsätzen mit Schallabsorbieren erreicht werden.

Das Drehgestell hält den Hüllraum gemäß UIC-Merkblatt 510-1 ein, durch seine kopfträgerlose Bauweise beansprucht es diesen aber nicht vollständig, so dass sich Vorteile bei der Gestaltung der Fahrzeuge ergeben. Durch den Einsatz der Kompaktbremse und dem damit verbundenen Entfall des Bremsgestänges verringert sich die Eigenmasse des Fahrzeuges und die mögliche Zuladung kann erhöht werden – das Drehgestell DRRS25L wiegt nur 4,7 t. Der Radsatzstand beträgt 1800 mm, der Laufkreis-



Das Drehgestell DRRS25L

durchmesser der Radsätze max./min. 920 mm/840 mm. Das Drehgestell erhält eine Zertifizierung als Interoperabilitätskomponente nach der TSI Güterwagen.

Im Förderprojekt LZarG (Leiser Zug auf realem Gleis) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie stellt das Drehgestell DRRS 25 L eine der Komponenten zur Lärmsenkung des Schienengüterverkehrs dar. Im Mai 2010 wurden mit Schüttgutwagen der Bauart Tanoos 896 – ausgerüstet mit den neuen Drehgestellen – fahrtechnische Prüfungen durchgeführt. Für den August sind im Rahmen des Projekts LZarG Schallmessungen geplant. **RB 31.05.10 (cm)**



Messzug zur fahrtechnischen Prüfung der mit dem DRRS25L ausgerüsteten Güterwagen

Josef Meyer kooperiert mit Cideon und Prose

Leila-Drehgestell Die Schweizer Josef Meyer Bogie, spezialisiert auf die Entwicklung innovativer Güterwagendrehgestelle, konnte die Engineering-Unternehmen Cideon und Prose als strategische Partner gewinnen. Gemeinsam wollen die Partner das innovative Güterwagendrehgestell Leila zur Marktreife bringen und möglichst rasch einen Versuchszug damit ausrüsten.

Entwickelt wurde das Leila von Meyer in Zusammenarbeit mit der TU Berlin und finanzieller Unterstützung durch das Schweizer Bundesamt für Umwelt (BAFU) und das Deutsche Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF). Das innengelagerte Güterwagendrehgestell Leila verfügt über Radscheibenbremsen und eine radiale Einstellbarkeit. Dadurch können der Lärm und der Schienenverschleiß stark reduziert werden. Bisher konnte sich das Drehgestell gegen das günstigere Y-25-Standarddrehgestell aber nicht durchsetzen. Testfahrten mit den ersten Vorseriendrehgestellen haben im vergangenen Herbst die hohen Erwartungen bestätigt. Nun soll unter finanzieller Beteiligung des Schweizer Bundesamtes für Verkehr (BAV) ein Versuchszug ausgerüstet werden. **RB 31.05.10 (cm)**

www.josefmeyer.ch

Engpass der Ostbahn wird bis 2013 beseitigt

Brandenburg Die Ostbahn zwischen Berlin und Küstrin soll ein Nadelöhr verlieren. Wie der Chef des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg, Hans-Werner Franz, auf einer Regionalkonferenz in Seelow mitgeteilt hat, soll der 10 km lange Abschnitt zwischen Rehfeld und Strausberg zweigleisig ausgebaut werden. Zudem wird die Strecke für 120 km/h hergerichtet. Bis Anfang 2013 sollen die Baumaßnahmen erfolgen. Die Fahrzeit verkürzt sich dadurch um rund 20 Minuten.

Derzeit müssen die Züge der Niederrheinischen Eisenbahn (NEB) auf dem Weg nach Berlin in Rehfeld einen bis zu zehn Minuten langen Kreuzungsaufenthalt einlegen. **RB 31.05.10 (cm)**

Neue Güterstrecke unterquert Fürth

DB ProjektBau Die Deutsche Bahn plant eine neue Güterzugstrecke zur Entlastung von Fürth. Die neue Strecke 5955 Abzweig (Nürnberg-)Kleinreuth – Eltersdorf dient den Zügen zwischen dem Rangierbahnhof Nürnberg und Bamberg.

Die Strecke zweigt in Höhe des Nürnberger Großmarktes beim dortigen Betriebsbahnhof ab, unterquert das Stadtgebiet von Nürnberg/Fürth in dem 6,8 km langen Pegnitztunnel und

erreicht nach einer ca. 2 km langen Bündelungsstrecke mit der Autobahn A 73 den Bahnhof Eltersdorf. Hier erfolgt die Verknüpfung mit der Bestandsstrecke 5900 Nürnberg – Bamberg und der ebenfalls neu zu schaffenden S-Bahn Nürnberg – Forchheim. DB ProjektBau hat jetzt für knapp 1,1 Mio. EUR die Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung) für den Tunnel und die Zulaufstrecken vergeben. **RB 31.05.10 (cm)**