



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Verkehr BAV**  
Abteilung Sicherheit

**Datum: 01.01.2022**

Version: 3.0

Aktenzeichen: sco / BAV-511.5-00028/00005/00001

# Richtlinie

## Nachweis Fahrzeuge zur Einhaltung der Vorgaben an Perronkante P55

## Impressum

Herausgeber:	Bundesamt für Verkehr
Autor:	Thomas Schlusemann
Verteiler:	Veröffentlichung auf der BAV-Internetseite
Sprachfassungen:	Deutsch (Original)

## BAV-interne Dokumentenlenkung

Q-Plan Stufe:	RL, öffentlich
QM-SI-Anbindung:	
Anwendungsgebiet BAV-Prozesse:	BAV Prozess 42

Diese Richtlinie tritt am 01.01.2022 in Kraft.

Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Sicherheit

Abteilung Infrastruktur

Dr. Rudolf Sperlich, Vizedirektor

Anna Barbara Remund, Vizedirektorin

## Ausgaben / Änderungsgeschichte

Version	Datum	Ersteller	Änderungshinweise	Status <sup>x</sup>
2.0	Juli 2020	Thomas Schlusemann	Rollstuhlneigung ergänzt, Rückmeldungen Branche eingearbeitet	abgelöst
3.0	Januar 2022	Thomas Schlusemann	Präzisierungen und Ergänzungen nach Rückmeldungen der Branche	in Kraft

<sup>x</sup>folgende Status sind vorgesehen: in Arbeit; in Review; in Kraft/mit Visum; abgelöst

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Zweck der Richtlinie</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Gesetzliche Grundlagen</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Geltungsbereich</b> .....	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Anmerkungen</b> .....	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Beschreibung des Vorgehens</b> .....	<b>6</b>
	5.1 Nachweis Einhaltung Spaltbreite / Stufenhöhe am Perron .....	6
	5.2 Anpassungen der Nachweisführung .....	7
	5.3 Validierung des Verfahrens .....	7
	5.4 Ergänzende Bemerkungen .....	8
	5.5 Nachweis Einhaltung Rollstuhlneigung .....	9
<b>6</b>	<b>Eingabedaten</b> .....	<b>10</b>
	6.1 Daten Fahrzeug .....	10
	6.2 Daten Infrastruktur .....	11
<b>7</b>	<b>Begriffe</b> .....	<b>13</b>
<b>8</b>	<b>Datensätze zur Validierung</b> .....	<b>15</b>
	8.1 Eingabedaten Fahrzeug Typ 1 .....	15
	8.2 Resultate Fahrzeug Typ 1 - Klapptritt / fester Schiebetritt .....	16
	8.3 Resultate Fahrzeug Typ 1 - Intelligenter Schiebetritt .....	17
	8.4 Eingabedaten Fahrzeugtyp 2 .....	18
	8.5 Resultate Fahrzeug Typ 2 - Klapptritt / fester Schiebetritt .....	19
	8.6 Resultate Fahrzeug Typ 2 - Intelligenter Schiebetritt .....	20
	8.7 Eingabedaten Fahrzeugtyp 3 .....	21
	8.8 Resultate Fahrzeug Typ 3 - Klapptritt / fester Schiebetritt .....	22
	8.9 Resultate Fahrzeug Typ 3 - Intelligenter Schiebetritt .....	23
	8.10 Referenzresultate für die Validierung .....	24

# 1 Zweck der Richtlinie

Zweck dieser Richtlinie ist es, der Fahrzeugindustrie

- Vorgaben für die Führung des Nachweises zu machen, dass ein Fahrzeug an Normalspur-Perons die bundesrechtlichen Anforderungen hinsichtlich der einzuhaltenden maximalen Spaltbreite/Stufenhöhe zwischen Tritt- und Perronkante beim «niveaugleichen Einstieg» erfüllt;
- Vorgaben für die Führung des Nachweises zu machen, dass an der Schnittstelle Fahrzeug – Perron die maximal zulässige Rollstuhlneigung eingehalten wird;
- Vorgaben für die Führung des Nachweises zu machen, so dass eine vollständige Trennung der Verfahren zur infrastrukturseitigen Plangenehmigung und zur fahrzeugseitigen Betriebsbewilligung erreicht wird.

## 2 Gesetzliche Grundlagen

Die Kompetenz des BAV zum Erlass der vorliegenden Richtlinie ergibt sich aus den übergeordneten Vorschriften (EBG<sup>1</sup>, EBV<sup>2</sup>, AB-EBV<sup>3</sup>).

Das Schweizer Bundesrecht und die bislang erfolgte Rechtsprechung messen der autonomen Benützung des öffentlichen Verkehrs durch mobilitätseingeschränkte Personen und somit unter anderem dem niveaugleichen Einstieg in die Fahrzeuge einen hohen Stellenwert bei. Der aus dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)<sup>4</sup> hervorgehende Grundsatz der autonomen Benützung wurde in der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV)<sup>5</sup> konkretisiert. Er hat über das Eisenbahngesetz (EBG) und die zugehörige Verordnung (EBV) Eingang in die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) gefunden: In den AB-EBV sind die einzuhaltenden technischen Maximalwerte<sup>6</sup> bezüglich des niveaugleichen Einstieges in die Fahrzeuge des Schienenverkehrs festgehalten.

---

<sup>1</sup> SR 742.101

<sup>2</sup> SR 742.141.1

<sup>3</sup> SR 742.141.11

<sup>4</sup> SR 151.3

<sup>5</sup> SR 151.34

<sup>6</sup> SR 742.141.11, AB zu Art. 53 EBV, AB 53.1 Ziff. 4

### 3 Geltungsbereich

Diese Richtlinie bezieht sich die Nachweisführung im Zusammenhang mit der Betriebsbewilligung neuer wie auch wesentlich geänderter Fahrzeuge.

Diese Richtlinie beschränkt sich auf die Situation des Eisenbahn-Normalspurnetzes. Bei Netzen mit abweichenden Spurweiten kann nach Rücksprache mit dem BAV sinngemäss vorgegangen werden. Die Situation auf Meterspurnetzen ist Gegenstand einer separaten Richtlinie.

Die Verhältnisse bei Strassenbahnnetzen werden nicht betrachtet.

Die Rollstuhlneigung im Fahrzeuginnern infolge von Absätzen sowie bei Muldensituationen wird in der vorliegenden Richtlinie nicht behandelt.

### 4 Anmerkungen

Die Fahrzeuge werden im Stillstand an den Perronkanten betrachtet. Sie befinden sich dort entweder im geraden Gleis oder in einem Gleisbogen mit konstantem Radius. Fahrzeuge im Kurveneingang, bei Radienübergängen und in S-Kurven werden in dieser Richtlinie nicht betrachtet, der Umgang mit solchen Situationen ist fallweise mit dem BAV abzustimmen.

Es wird im Rahmen ingenieurmässiger Überlegungen angenommen, dass Fahrzeuge, welche für die vorgegebenen Fälle ausgelegt sind, auch in anderen Fällen ein günstiges Verhalten aufweisen.

Störungs- bzw. Ausfallszenarien wie zum Beispiel der Notlauf werden nicht betrachtet.

Es wird vorausgesetzt, dass die Perrons gemäss der entsprechenden Typenzulassung für Normalspurbahnen<sup>7</sup> gebaut sind. Damit sind die Masse der Perrons definiert (vgl. Abschnitt 6.2). Sie beschreiben die Infrastruktureseite der Schnittstelle Perron/Fahrzeug und bilden die Grundlage für die Auslegung der neuen Fahrzeuge.

---

<sup>7</sup> Perronausführung gemäss Typenzulassung ZR44TZ2009-02-0004 für die Perronkanten P55 und P35 (Normalspur) vom 19. Februar 2009, AB zu Art. 21 EBV sowie R RTE 20012, Ausgabe 2012

## 5 Beschreibung des Vorgehens

Gemäss AB-EBV darf die maximale Spaltbreite 75 mm, die Stufenhöhe maximal +/- 50 mm zwischen Tritt- und Perronkante betragen<sup>8</sup>.

Die Nachweisführung zu Spaltbreite und Stufenhöhe hat ausschliesslich rechnerisch zu erfolgen. Eine Messung der Fahrzeuge an der Perronkante kann keine belastbaren und reproduzierbaren Aussagen für die Nachweisführung liefern. Dies hat seine Ursache darin, dass für den Nachweis ein definierter Zustand von Fahrzeug, Gleis und Perronkante gegeben sein muss. Dieser Zustand ist gekennzeichnet durch eine festgelegte Überlagerung aller Toleranzen von Infrastruktur und Fahrzeug, welche bei einer Messung (stets eine zufallsbestimmte Momentaufnahme) nicht vorliegen kann.

Das BAV gibt kein Berechnungsverfahren vor; die Wahl des rechnerischen Vorgehens ist dem Antragsteller freigestellt. Es obliegt dem Antragsteller jedoch, das gewählte Vorgehen nach den Vorgaben in dieser Richtlinie zu validieren und die Freigabe des BAV einzuholen.

### 5.1 Nachweis Einhaltung Spaltbreite / Stufenhöhe am Perron

Folgende Fahrzeugbauarten (Typen 1 bis 3, siehe Abbildung 1) sind berücksichtigt:

- 1 Fahrzeug mit zwei Drehgestellen,
- 2 aufgesatteltes Fahrzeug mit Auflagepunkt am zweiten Drehgestell,
- 3 aufgesatteltes Fahrzeug mit Auflagepunkt am zweiten Wagenkasten.

Andere Konstruktionen sind über Parameteranpassungen auf die genannten Bauarten zurückführen; sollte dies nicht gelingen, so ist das weitere Vorgehen im Sinne dieser Richtlinie mit dem BAV festzulegen.

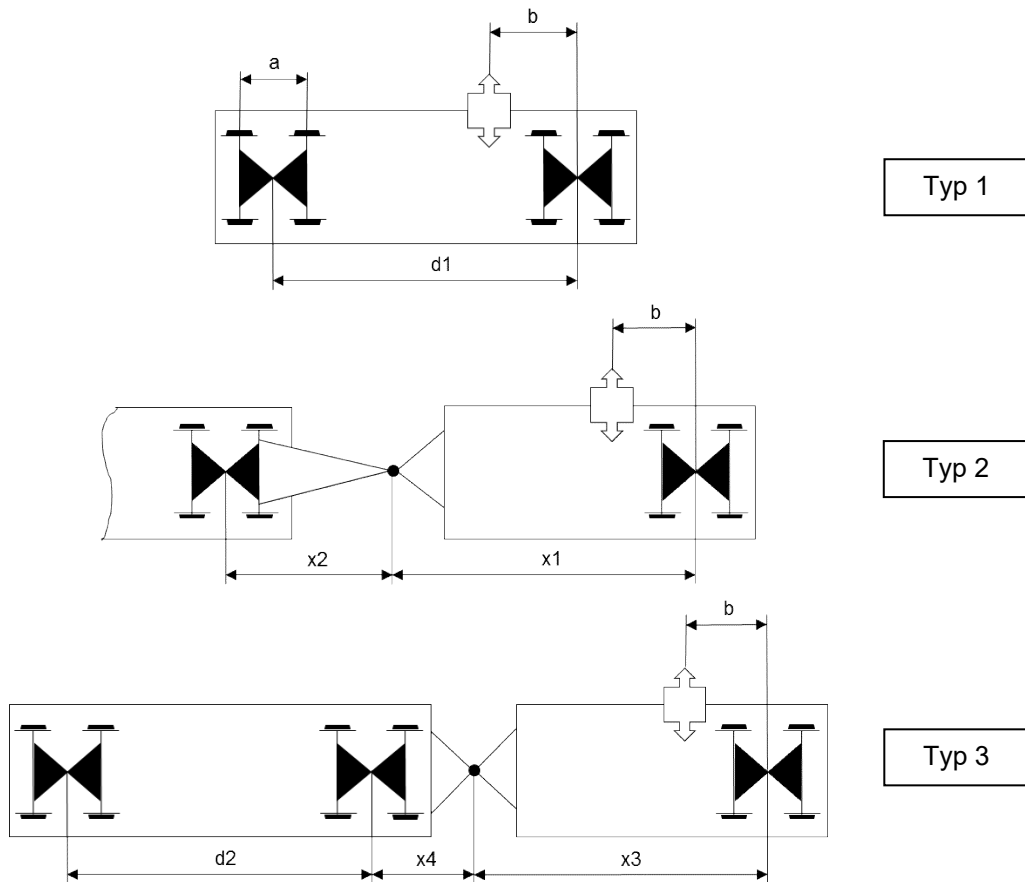


Abbildung 1: Fahrzeugtypen

<sup>8</sup> AB zu Art. 53 EBV, AB 53.1 Ziff. 4.1

Die Nachweise sind für folgende fünf Situationen zu erbringen:

- a Lage Trittkante zu Perronkante (Perronkante an der Kurvenaussenseite) bei Radius 350 m bei Überhöhung 75 mm
- b Lage Trittkante zu Perronkante (Perronkante an der Kurveninnenseite) bei Radius 250 m bei Überhöhung 75 mm
- c Lage Trittkante zu Perronkante (Perronkante an der Kurvenaussenseite) bei Radius 350 m ohne Überhöhung
- d Lage Trittkante zu Perronkante (Perronkante an der Kurveninnenseite) bei Radius 250 m ohne Überhöhung
- e Lage Trittkante zu Perronkante in der Geraden ohne Überhöhung

Jede dieser Berechnungen gliedert sich in die folgenden vier Schritte:

- I. Berechnung der Lage der Trittkante zur Gleisachse
- II. Berechnung des Referenzzustandes aus dem Mittelwert der räumlichen Lage der Perronkante, des Gleises und der Fahrzeugachse unter Berücksichtigung der systematischen Toleranzen
- III. Überlagerung der zufälligen Toleranzen
- IV. Berechnung und Darstellung des horizontalen und vertikalen Toleranzfeldes der Position der Trittkante relativ zur Perronkante

Das BAV verlangt die grafische und tabellarische Darstellung der horizontalen und vertikalen Toleranzfelder der Lage der Trittkante relativ zur Perroninnen- und -aussenkante für die oben genannten fünf Situationen gemäss den Darstellungen im Abschnitt 8.

## 5.2 Anpassungen der Nachweisführung

Bei Fahrzeugen, welche gemäss den TSI und den zugehörigen NNTV CH für den interoperablen Verkehr ausgelegt sind, sind grundsätzlich keine Abweichungen von den Vorgaben zur Nachweisführung möglich.

## 5.3 Validierung des Verfahrens

Zu diesem Zweck stellt das BAV in Abschnitt 8 je einen Satz mit Eingabedaten der drei obengenannten Fahrzeugtypen sowie der Infrastruktur zur Verfügung. Die erwarteten Resultate werden ebenfalls zur Verfügung gestellt. Das BAV verlangt auf Basis dieser Vorgaben den Nachweis, dass das gewählte Vorgehen unter Verwendung der vorgegebenen Eingabedaten die vorgegebenen Resultate liefert.

Die Resultate sind dem BAV im Format der Darstellungen in Abschnitt 8 zur Beurteilung einzureichen. Der Umgang mit allfälligen Rechenungenauigkeiten ist mit dem BAV abzustimmen.

Die Validierung ist für jeden Fahrzeugtyp einmal durchzuführen. Hier erfolgt die Berechnung für den Radius 350 m bei Überhöhungen von 0 und 75 mm jeweils an Perroninnen- und -aussenkante.

Für die Validierung ist eine Perronkante P55<sup>9</sup> anzunehmen.

Im Anschluss an die Validierung des Verfahrens erfolgt die Freigabe des Verfahrens durch das BAV. Anschliessend kann der Gesuchsteller das Verfahren zur Erbringung der Nachweise für den jeweiligen Fahrzeugtyp frei verwenden.

Das BAV behält sich vor, fallweise eine erneute Validierung des Verfahrens zu verlangen.

Das BAV kann den Beizug von Sachverständigen zur Überprüfung eingereichter Nachweisdokumente verlangen.

---

<sup>9</sup> siehe auch Fussnote 7 auf Seite 5

## 5.4 Ergänzende Bemerkungen

Hinweise:

- Die maximalen Abweichungen der Gleislage, die maximale Einfederung des Fahrzeuges sowie einige andere Toleranzen in den Tabellen aus Abschnitt 6 wurden gemäss Beurteilung des BAV im Sinne einer Expertenbeurteilung verringert (Berücksichtigung der in der Regel effektiv vorkommenden Toleranzen).
- Es werden systematische Toleranzen berücksichtigt, sie gehen auf ein typisches (in der Regel keiner Verteilungsfunktion folgendes) Verhalten des Systems zurück. Zum Beispiel wird sich ein Fahrzeug im Spurkanal nicht zufällig einstellen, wenn es in starker Überhöhung zum Stillstand kommt. Stattdessen werden die Spurkränze an der kurveninneren Fahrkante zur Anlage kommen.
- Die Überlagerung der zufälligen Toleranzen erfolgt über quadratische Addition.
- Herstelltoleranzen – Die Herstellung des Wagenkastens unterliegt Fertigungstoleranzen. Für die Zwecke der Nachweisführung ist jeweils die gemäss Zeichnung geringste Breite und Höhe des Wagenkastens zu verwenden.
- Einfederung – hier ist das korrekte Funktionieren einer evtl. vorhandenen Niveauregulierung anzunehmen, siehe auch Fussnote 13 auf Seite 10.
- Abfolge der elementaren Teilbewegungen beim Einstellen des Fahrzeuges im Spurkanal an der Perronkante – erste Bewegung ist die Neigung des Fahrzeuges um die Längsachse nach dem vollständigen Einfahren in die Gleisüberhöhung, zweite Bewegung ist das Wanken relativ zur geneigten SOK gefolgt von den translatorischen Teilbewegungen in vertikaler und lateraler Richtung.

Als konstant angenommen werden:

- Wankkoeffizient – Wert analog Einschränkungsberechnung,
- Wankpolhöhe (Wert über SOK), der auftretende Fehler am Einstiegspalt ist vernachlässigbar klein.

Vernachlässigt werden:

- Achslagerquerspiel
- Wiegequerspiel nach bogeninnen im Falle intelligenter Schiebetritte – wird durch die Anpassung der Ausfahrweite ausgeglichen.  
Zu beachten - bei Klapptritten oder Schiebetritten mit fester Ausfahrweite ist das tatsächlich wirkende Spiel zu berücksichtigen, da es nicht durch die Anpassung der Ausfahrweite ausgeglichen werden kann.
- Unsymmetrie des Fahrzeuges (verschwindet im Einfluss der Zuladung),
- Durchbiegung Fahrzeug,
- Kantenradius von Perronkante und Tritt, er wird als ideal „scharf“ angesehen.



## 5.5 Nachweis Einhaltung Rollstuhlneigung

Neben dem Nachweis der Einhaltung von Spaltbreite und Stufenhöhe ist die Einhaltung der maximal auftretenden Rollstuhlneigung für den ungünstigsten Fall nachzuweisen.

Dabei ist eine Rollstuhlneigung von höchstens 18% zulässig<sup>10</sup>.

Die Untersuchung der Rollstuhlneigung kann rechnerisch oder zeichnerisch erfolgen, die Lage der Trittkante relativ zum Perron wird rechnerisch mit denselben Toleranzen wie bei der Untersuchung von Spaltbreite und Stufenhöhe bestimmt.

Es ist diejenige Lage des vorwärts oder rückwärts hinein- oder herausfahrenden Rollstuhls zu untersuchen, in welcher er beim Passieren der Schnittstelle Perron / Wagen die grösste Neigung der Sitzfläche erhält.

Die Nachweise sind für die Fälle a bis e bei einer verringerten maximalen Überhöhung von 40 mm zu führen.

Es ist der Referenzrollstuhl gemäss Abbildung 2 zu verwenden. Die dort gezeigte Situation zeigt nicht notwendig den ungünstigsten Fall, das Auffinden des ungünstigsten Falls hat durch den Gesuchsteller zu erfolgen.

Für das Fahrzeug sind die Daten aus Abschnitt 6.1 zu verwenden.

Für die Infrastruktur sind die Daten aus Abschnitt 6.2 sowie RTE 20012<sup>11</sup> zu verwenden.

Die gemäss Abschnitt 5.3 vorgenommene Validierung des Modells genügt auch für diesen Nachweis.

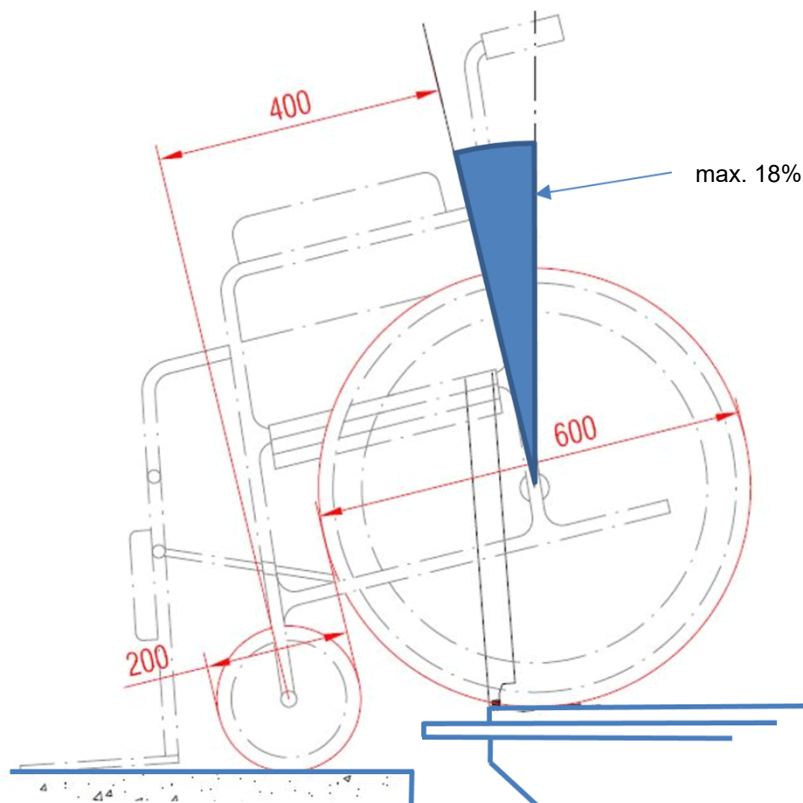


Abbildung 2: Rollstuhlneigung Referenzrollstuhl

<sup>10</sup> AB 53.1, Ziffer 4

<sup>11</sup> R RTE 20012, Ausgabe 2012, Abschnitt 3.8 "Perronanlagen"

## 6 Eingabedaten

### 6.1 Daten Fahrzeug

Bezeichnung	Zeichen in Abb. 1	Betrag	Einheit
Wankkoeffizient	-	xxx <sup>12</sup>	[-]
Wankpol über SOK	-	xxx	[mm]
Einstiegshöhe Tritt über SOK (unbeladen)	-	xxx	[mm]
maximale Einfederung <sup>13</sup>	-	xxx	[mm]
Einfederung Referenzzustand 1/3 der maximalen Einfederung	-	xxx	[mm]
Einfederung zufällige Toleranz: Referenzzustand +/- 1/3 der maximalen Einfederung	-	xxx	[mm]
Bandagenverschleiss maximaler Wert, bevor kompensiert wird	-	xxx	[mm]
Bandagenverschleiss Referenzzustand: halber maximaler Wert	-	xxx	[mm]
Bandagenverschleiss, zufällige Toleranz: Referenzzustand +/- halber maximaler Wert	-	xxx	[mm]
Spurmass, Referenzzustand	-	1420	[mm]
Spurmass, zufällige Toleranz um den Referenzzustand	-	-10 / +6	[mm]
Wiegenquerspiel gegen innen	-	xxx	[mm]
Radsatzabstand im Drehgestell	a	xxx	[mm]
Abstand Türmitte zu Drehzapfen	b	xxx	[mm]
bei Fahrzeugtyp 1:	-	xxx	
Drehzapfenabstand	d1	xxx	[mm]
bei Fahrzeugtyp 2:		xxx	
Distanz Drehzapfen 1 zu Auflagepunkt	x1	xxx	[mm]
Distanz Drehzapfen 2 zu Auflagepunkt	x2	xxx	[mm]
bei Fahrzeugtyp 3:	-	xxx	
Distanz Drehzapfen 1 zu Auflagepunkt	x3	xxx	[mm]
Drehzapfenabstand 2. Wagen	d2	xxx	[mm]
Distanz Drehzapfen 2 zu Auflagepunkt	x4	xxx	[mm]
bei Klapptritt oder festem Schiebetritt:	-	xxx	
Distanz Fahrzeugmitte - Klapptritt	-	xxx	[mm]
bei „intelligentem“ Schiebetritt:	-	xxx	
Distanz Schiebetritt - Perronkante, Annahme Hersteller, zul. Maximum 75 mm	-	xxx	[mm]

<sup>12</sup> "xxx": Eingabewerte des nachzuweisenden Fahrzeuges

<sup>13</sup> Beladungszustand gemäss AB 47.1, Ziffer 2.6 und SN EN 15663, Ausgabe November 2017, Schweizerische Normenvereinigung SNV, Winterthur, Tabelle 4, PND, Annahme für Fahrzeuge mit Niveauregulierung: die Einfederung der Sekundärstufe wird vollständig kompensiert.

## 6.2 Daten Infrastruktur

Bezeichnung	Betrag	Einheit
Radius	350, 250, unendlich	[m]
Zu berücksichtigende Abmessungen der Perronkante für <b>Radius 350 / 250, unendlich und Überhöhung 0 mm:</b>		
• Kurveninnenseite und -aussenseite Abstand ( $x_i = x_a$ )	1690	[mm]
• Kurveninnenseite und -aussenseite Höhe ( $y_i = y_a$ )	550	[mm]
• Referenzzustand Abstand ( $x_{iR} = x_{aR}$ )	1695	[mm]
• Referenzzustand Höhe ( $y_{iR} = y_{aR}$ )	545	[mm]
• zufällige Toleranz Abstand um Referenzzustand $x_{iR}$ resp. $x_{aR}$ (+ = vom Perron weg)	-5 / +15	[mm]
• zufällige Toleranz Höhe um Referenzzustand $y_{iR}$ resp. $y_{aR}$ (- = nach unten)	-15 / +5	[mm]
Zu berücksichtigende Abmessungen der Perronkante für <b>Radius 350 / 250 und Überhöhung 75 mm:</b>		
• Kurveninnenseite Abstand ( $x_i$ ) inkl. Kurvenerweiterung	1714	[mm]
• Kurveninnenseite Höhe ( $y_i$ )	427	[mm]
• Kurvenaussenseite Abstand ( $x_a$ ) inkl. Kurvenerweiterung	1663	[mm]
• Kurvenaussenseite Höhe ( $y_a$ )	634	[mm]
• Referenzzustand Abstand ( $x_{iR}$ ) inkl. Kurvenerweiterung	1719	[mm]
• Referenzzustand Höhe ( $y_{iR}$ )	422	[mm]
• Referenzzustand Abstand ( $x_{aR}$ ) inkl. Kurvenerweiterung	1668	[mm]
• Referenzzustand Höhe ( $y_{aR}$ )	629	[mm]
• zufällige Toleranz Abstand um Referenzzustand $x_{iR}$ resp. $x_{aR}$ (+ = vom Perron weg)	-5 / +15	[mm]
• zufällige Toleranz Höhe um Referenzzustand $y_{iR}$ resp. $y_{aR}$ (- = nach unten)	-15 / +5	[mm]
Spurweite, Referenzzustand	1435	[mm]
Spurweite, zufällige Toleranz um Referenzzustand	+10 / -5	[mm]
Höhenlage, Referenzzustand, d.h. Abweichung von der versicherten Gleislage (- = nach unten)	-10	[mm]
Höhenlage, zufällige Toleranz um Referenzzustand	+20 / -10	[mm]
Seitenlage, Referenzzustand, d.h. Abweichung von der versicherten Gleislage	0	[mm]
Seitenlage, zufällige Toleranz um Referenzzustand (+ = vom Perron weg)	+/- 25	[mm]
zufällige Toleranz Überhöhung	+/- 10	[mm]

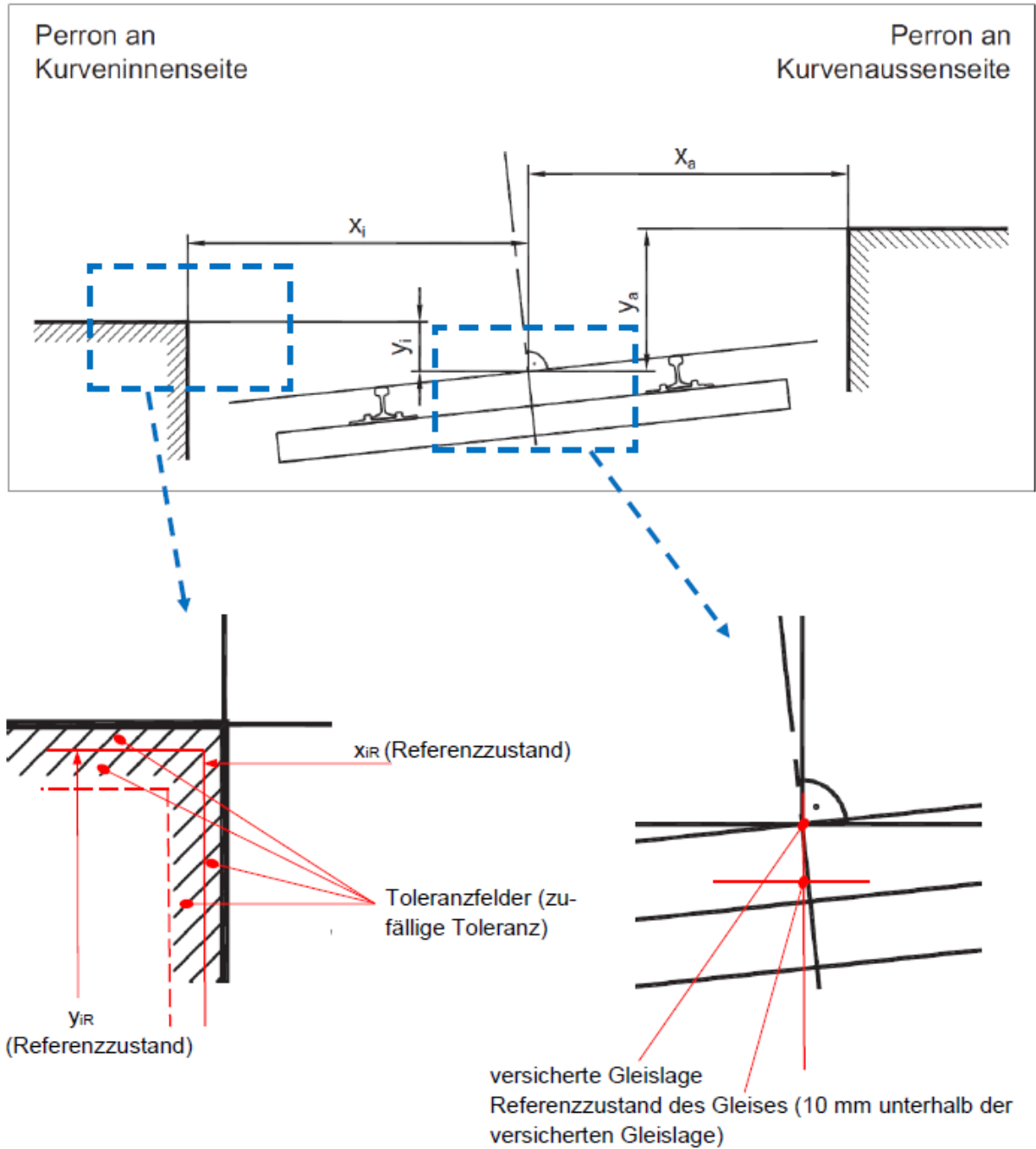


Abbildung 3: Querschnitte

## 7 Begriffe

### Achsensysteme

Achsensystem des Lichtraumprofils: Wird gebildet aus der im rechten Winkel zur Fahrtrichtung gelegten Tangente an die Oberkanten der beiden Schienen (SOK) und der sie in der Gleisachse schneidenden Senkrechten.

waagrecht-lotrechtes Achsensystem: Die vertikale Achse ( $y$ ) steht in Gleismitte senkrecht auf einer quer zur Fahrtrichtung über die Schienenoberkanten gelegten nicht überhöhten Geraden, die positive Halbachse weist nach oben. Die von Gleismitte nach kurveninnen gerichtete Halbachse wird mit  $x_i$  bezeichnet, die nach aussen gerichtete Halbachse wird  $x_a$  genannt (siehe Abbildung 3).

### Referenzzustand

Mittelwert der räumlichen Lage aller Fahrzeuge / Perronkanten / Perrongleise unter Berücksichtigung der systematischen Toleranzen. Der Referenzzustand des Gleises befindet sich 10 mm unterhalb der versicherten Gleislage, in Querrichtung entspricht der Referenzzustand der versicherten Gleislage. Den Referenzzustand der Perronkante zeigt Abb. 3. Der Referenzzustand des Fahrzeuges ist den Tabellen mit den Eingabedaten zu entnehmen.

### Position des Fahrzeuges

Angenommene Stellung des Fahrzeuges im Spurkanal: Mittig für die Berechnung bei Überhöhung 0 mm; für die Berechnung im überhöhten Gleis berühren alle Spurkränze einer Seite die kurveninneren Fahrkante.

### Fahrzeugtypen

Bei der Nachweisführung sind Unterschiede zwischen den Fahrzeugtypen nach Abbildung 1 zu beachten - aufgesattelte Fahrzeugkästen zeigen in den Kurven andere Querauslenkungen als Fahrzeugkästen von Fahrzeugen mit zwei Drehstellen oder zwei Achsen.

### Querschnitte

Die für den Nachweis entscheidenden Längsschnitte des Fahrzeuges befinden sich jeweils in der Mitte der betrachteten Türöffnung.

### Intelligenter / fester Schiebetritt

"Intelligenter" Schiebetritt: Ausführung eines Schiebetrittes, bei dem die Vorderkante des ausfahrenden Trittes softwaregesteuert bis zu einem definierten Abstand an den Perron herangeführt wird (üblicherweise bis auf 20 mm); die bauartbedingten Grenzen der Ausfahrweite des Trittes aus der Schublade sind zu beachten.

"Fester" Schiebetritt: Technische Ausführung eines Schiebetrittes, welcher stets um denselben vorgegebenen Wert ausfährt.

### Klapptritt und fester Schiebetritt

Verbreitete Bauarten von Tritten, bei denen die jeweilige Trittvorderkante unabhängig von der relativen Lage des Fahrzeuges zum Perron ihre kinematisch definierte Endlage annimmt. Eine situationsabhängige Steuerung der Position der Trittkante erfolgt nicht.

Für die Zwecke der Nachweisführung macht es im Zusammenhang mit der vorliegenden Richtlinie keinen Unterschied, ob die Endlage durch eine Schiebe- oder Klappbewegung erreicht wird; daher wird bei den geometrischen Untersuchungen nicht zwischen beiden Varianten unterschieden

### **Niveaugleicher Einstieg**

Ein niveaugleicher Einstieg ist ein Zugang zwischen dem Perron und der Türöffnung eines Fahrzeugs, für den Folgendes nachgewiesen ist:

- Der Spalt zwischen der Kante der Türschwelle (oder des ausgefahrenen Schiebetritts) dieser Türöffnung und dem Perron beträgt horizontal nicht mehr als 75 mm und
- der Höhenversatz relativ zur Perronoberseite beträgt nicht mehr als +/- 50 mm.

Eine allfällige Stufe zwischen Türschwelle und Fahrzeugvorraum wird im Rahmen dieser Vorschrift nicht behandelt.

## 8 Datensätze zur Validierung

Bemerkung zu den dargestellten Resultaten:

Die Vorgabe „horizontal nicht mehr als 75 mm und vertikal nicht mehr als 50 mm“ ist an der Kurvenaussenseite für den Klapptritt / festen Schiebetritt mit festem Ausfahrweg in keinem der im folgenden gezeigten Fälle erfüllt; lediglich der intelligente Schiebetritt genügt den Anforderungen.

Grafisch dargestellt sind die bei der Validierung zu erzielenden Resultate für die drei Fahrzeugtypen mit Klapptritt / festem Schiebetritt sowie intelligentem Schiebetritt.

Die Darstellungen zeigen die fixe Perronkante, zulässige Spaltbreiten und Stufenhöhen für die Überhöhungen 0 und 75 mm bei einem Gleisradius von 350 m.

Klapptritte und feste Schiebetritte werden in gleicher Weise berechnet.

Für die Infrastruktur sind die Daten aus Abschnitt 6.2 zu verwenden.

### 8.1 Eingabedaten Fahrzeug Typ 1

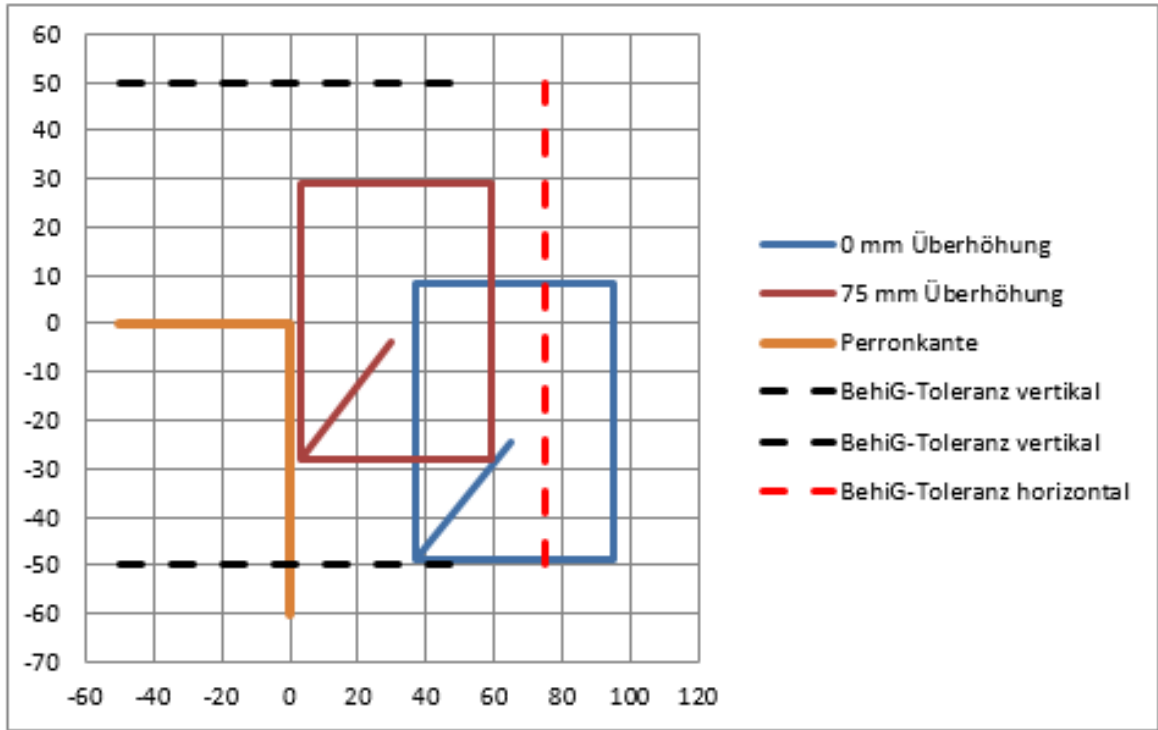
Bezeichnung	Zeichen in Abb. 1	Betrag	Einheit
Wankkoeffizient	-	0.225	[-]
Wankpol über SOK	-	789	[mm]
Einstiegshöhe Tritt über SOK (unbeladen)	-	558	[mm]
maximale Einfederung	-	-60	[mm]
Einfederung Referenzzustand: 1/3 der maximalen Einfederung	-	-20	[mm]
Einfederung zufällige Toleranz: Referenzzustand +/- 1/3 der maximalen Einfederung	-	0 / -40	[mm]
Bandagenverschleiss maximaler Wert, bevor kompensiert wird	-	-15	[mm]
Bandagenverschleiss Referenzzustand: halber maximaler Wert	-	-7.5	[mm]
Bandagenverschleiss, zufällige Toleranz: Referenzzustand +/- halber maximaler Wert	-	0 / -15	[mm]
Spurmass, Referenzzustand	-	1420	[mm]
Spurmass, zufällige Toleranz um den Referenzzustand	-	-10 / +6	[mm]
Betrag Wiegenquerspiel gegen innen	-	30	[mm]
Radsatzabstand im Drehgestell	a	2500	[mm]
Abstand Türmitte zu Drehzapfen	b	3920	[mm]
bei Fahrzeugtyp 1:			
Drehzapfenabstand	d1	17840	[mm]
bei Klapptritt oder festem Schiebetritt:			
Distanz Fahrzeugmitte - Klapptritt	-	1550	[mm]
bei „intelligentem“ Schiebetritt:			
Distanz Schiebetritt - Perronkante, Annahme Hersteller, zul. Maximum 75 mm	-	20	[mm]

## 8.2 Resultate Fahrzeug Typ 1 - Klapptritt / fester Schiebetritt

### Toleranzfelder der Lage der Trittkante in mm

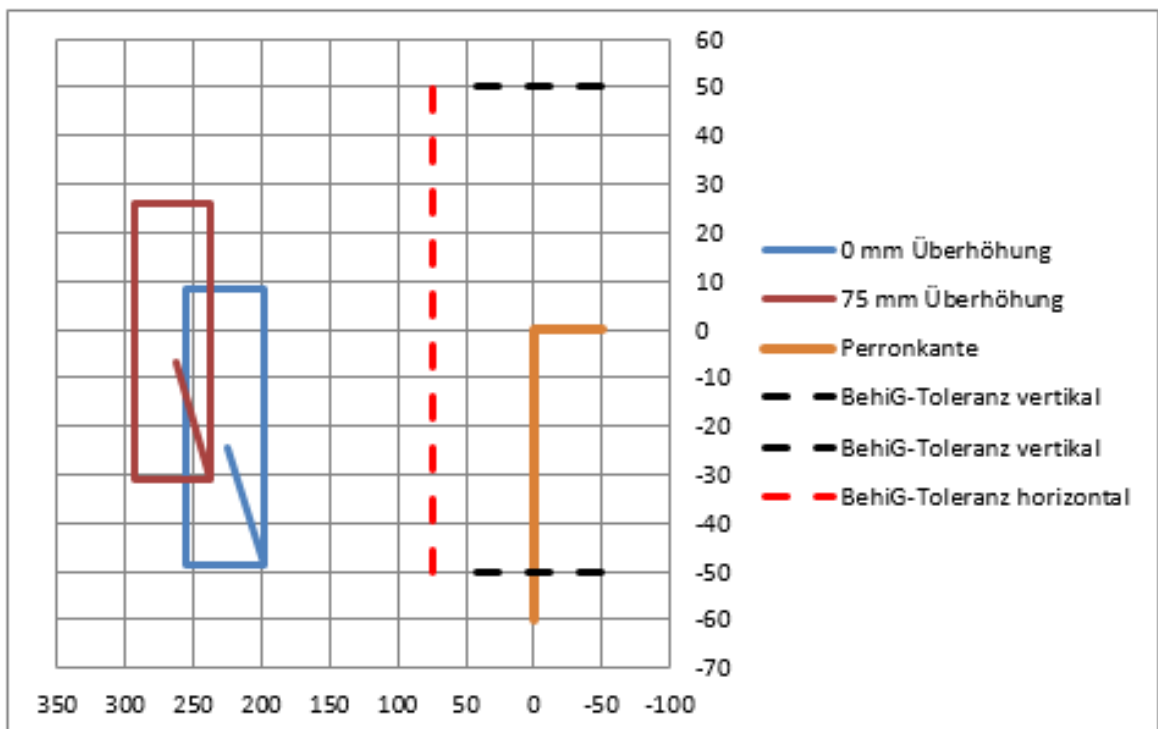
oberes Bild: Kurveninnenseite

unteres Bild: Kurvenaussenseite



Radius 350 m  
 Fahrzeug: Typ 1, Drehgestellfahrzeug  
 Trittyp: Klapptritt

alle Masse in mm



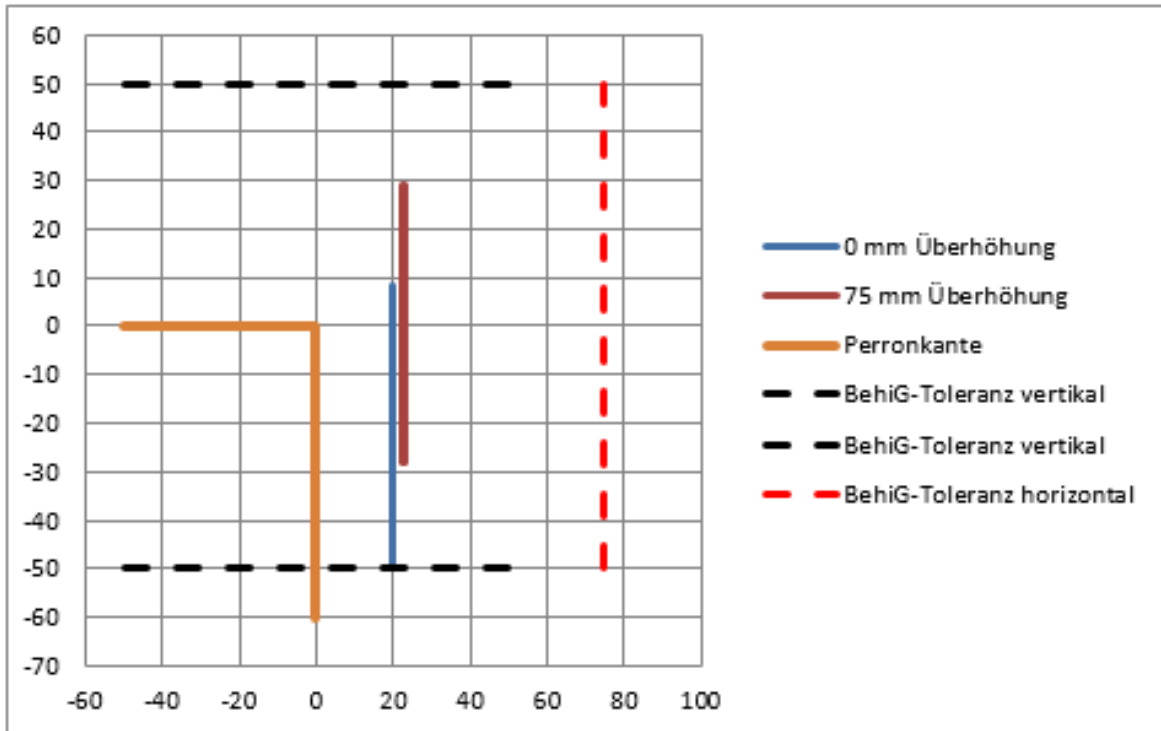


### 8.3 Resultate Fahrzeug Typ 1 - Intelligenter Schiebetritt

#### Toleranzfelder der Lage der Trittkante in mm

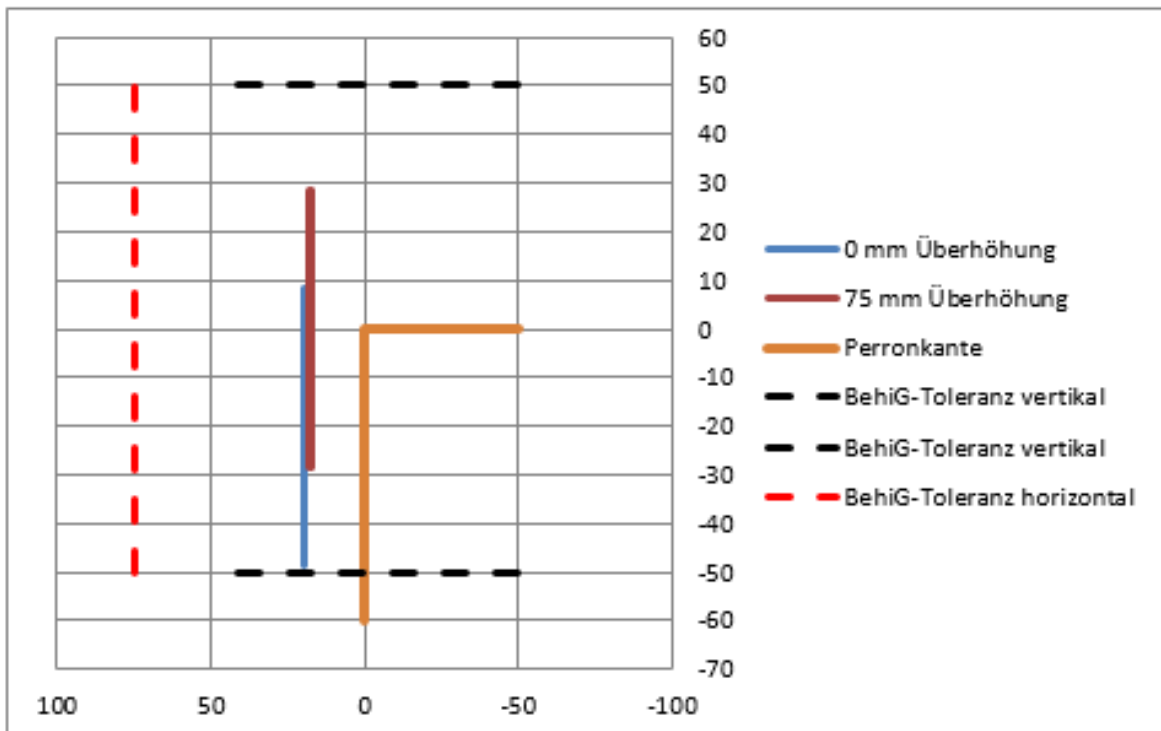
oberes Bild: Kurveninnenseite

unteres Bild: Kurvenaußenseite



Radius 350 m  
 Fahrzeug: Typ 1, Drehgestellfahrzeug  
 Tritttyp: intelligenter Schiebetritt

alle Masse in mm



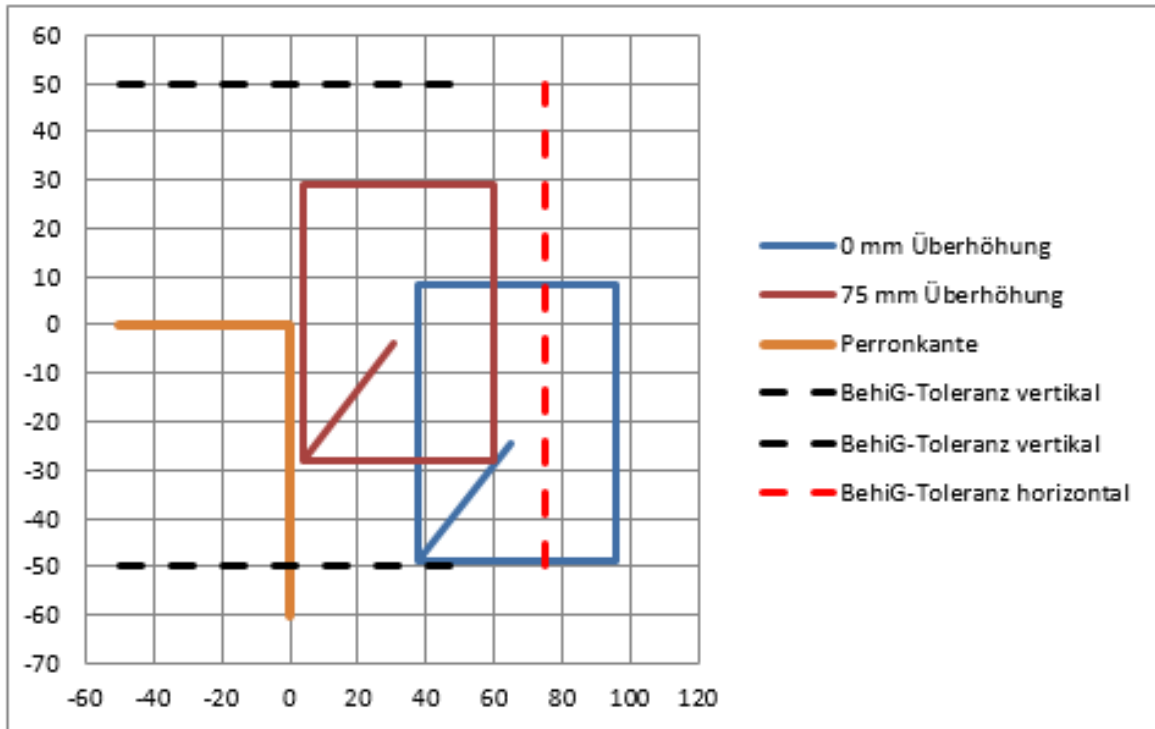
## 8.4 Eingabedaten Fahrzeugtyp 2

Bezeichnung	Zeichen in Abb. 1	Betrag	Einheit
Wankkoeffizient	-	0.225	[-]
Wankpol über SOK	-	789	[mm]
Einstiegshöhe Tritt über SOK (unbeladen)	-	558	[mm]
maximale Einfederung	-	-60	[mm]
Einfederung Referenzzustand: 1/3 der maximalen Einfederung	-	-20	[mm]
Einfederung zufällige Toleranz: Referenzzustand +/- 1/3 der maximalen Einfederung	-	0 / -40	[mm]
Bandagenverschleiss maximaler Wert, bevor kompensiert wird	-	-15	[mm]
Bandagenverschleiss Referenzzustand: halber maximaler Wert	-	-7.5	[mm]
Bandagenverschleiss, zufällige Toleranz: Referenzzustand +/- halber maximaler Wert	-	0 / -15	[mm]
Spurmass, Referenzzustand	-	1420	[mm]
Spurmass, zufällige Toleranz um den Referenzzustand	-	-10 / +6	[mm]
Betrag Wiegenquerspiel gegen innen	-	30	[mm]
Radsatzabstand im Drehgestell	a	2500	[mm]
Abstand Türmitte zu Drehzapfen	b	3920	[mm]
bei Fahrzeugtyp 2:			
Distanz Drehzapfen 1 zu Auflagepunkt	x1	18000	[mm]
Distanz Drehzapfen 2 zu Auflagepunkt	x2	2000	[mm]
bei Klapptritt oder festem Schiebetritt:			
Distanz Fahrzeugmitte - Klapptritt	-	1550	[mm]
bei „intelligentem“ Schiebetritt:			
Distanz Schiebetritt - Perronkante, Annahme Hersteller, zul. Maximum 75 mm	-	20	[mm]

## 8.5 Resultate Fahrzeug Typ 2 - Klapptritt / fester Schiebetritt

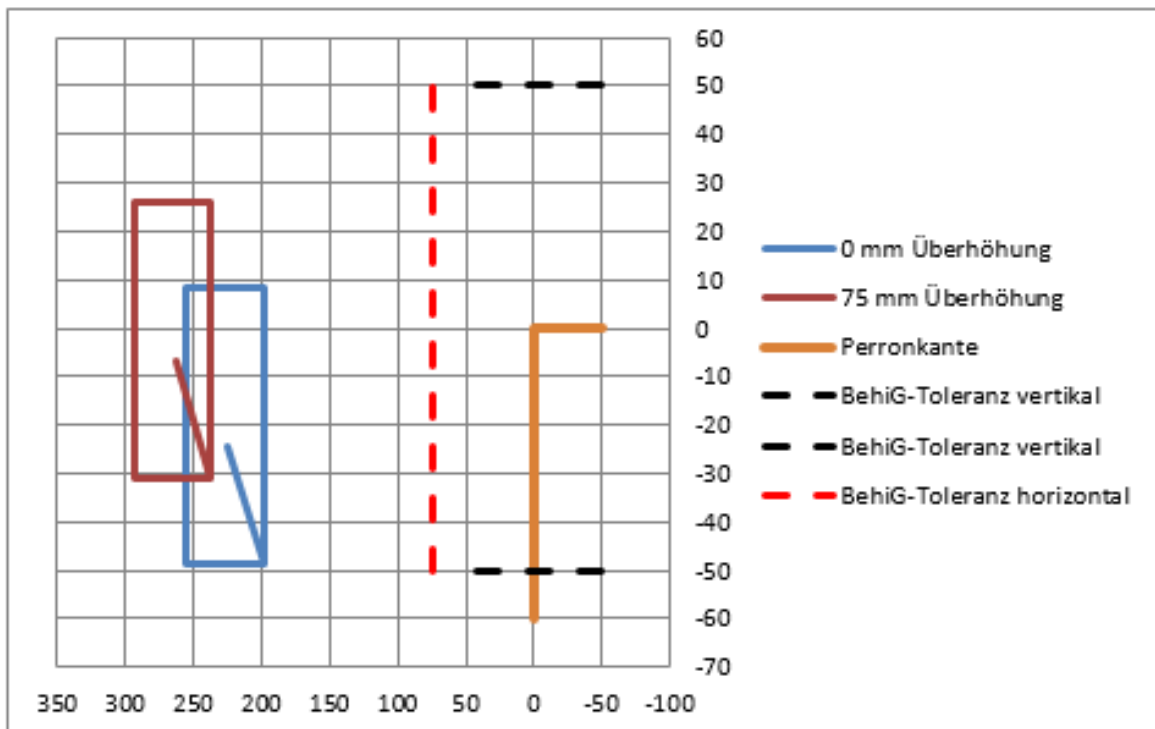
### Toleranzfelder der Lage der Trittkante in mm

oberes Bild: Kurveninnenseite  
 unteres Bild: Kurvenaussenseite



Radius 350 m  
 Fahrzeug: Typ 2, aufgesattelt (Drehgestell)  
 Tritttyp: Klapptritt

alle Masse in mm

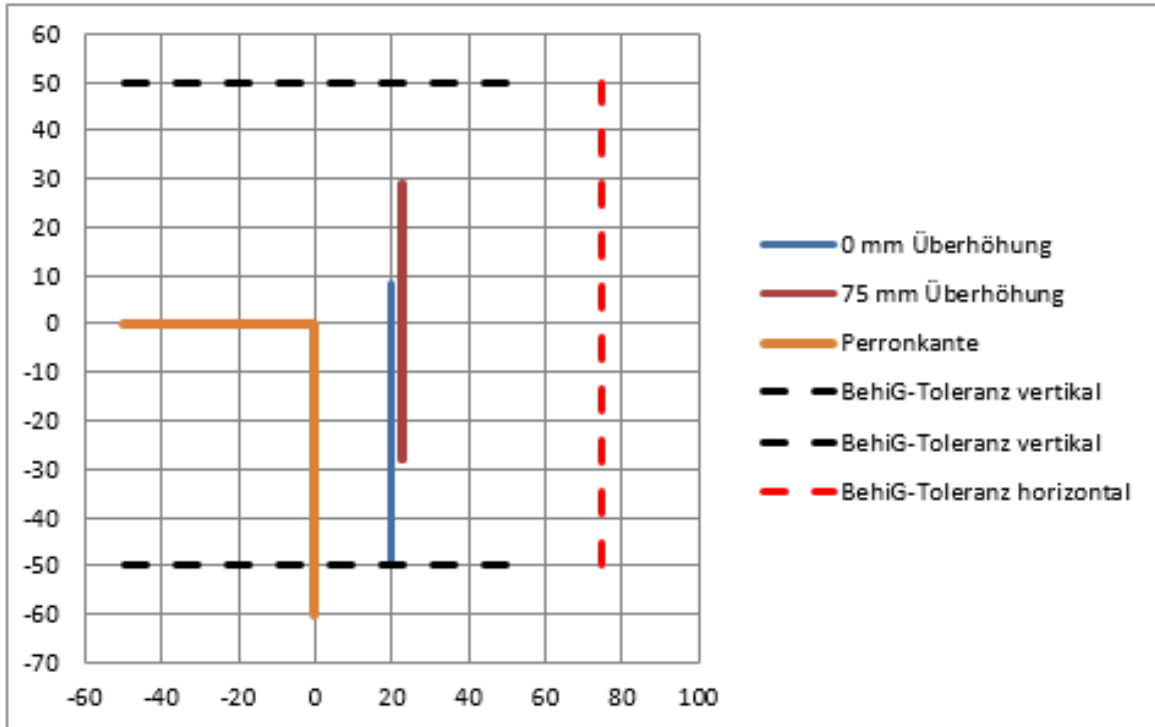


## 8.6 Resultate Fahrzeug Typ 2 - Intelligenter Schiebetritt

### Toleranzfelder der Lage der Trittkante in mm

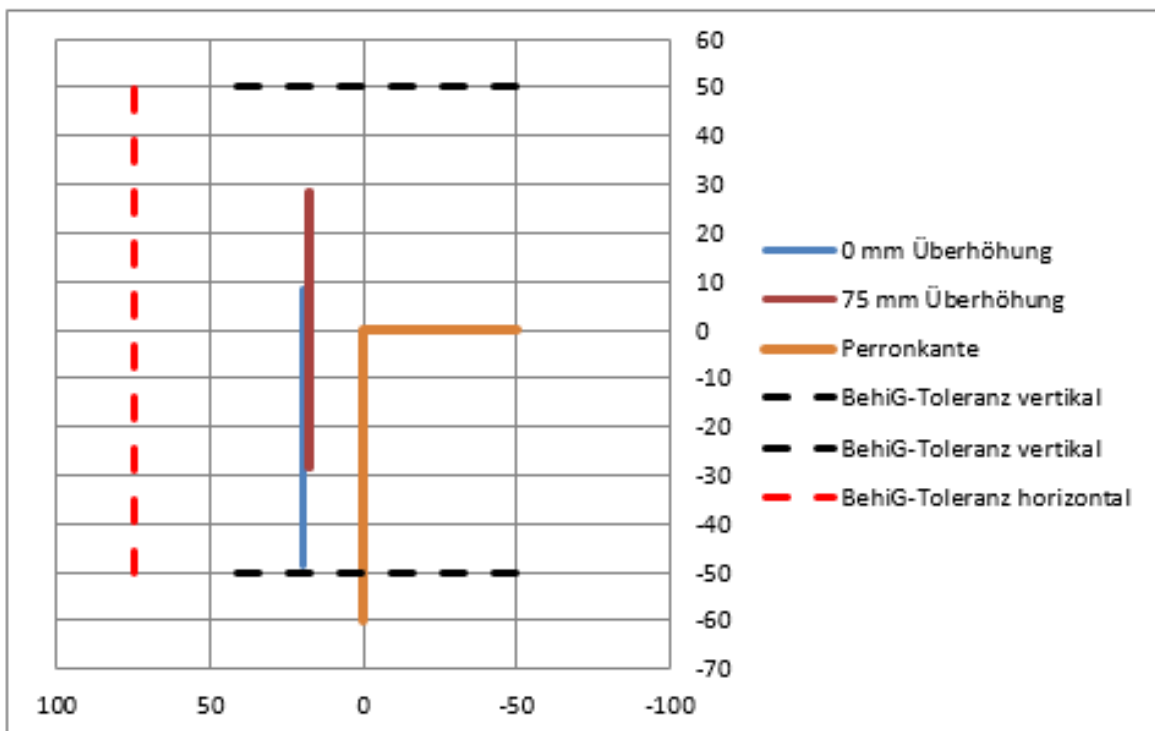
oberes Bild: Kurveninnenseite

unteres Bild: Kurvenaußenseite



Radius 350 m  
 Fahrzeug: Typ 2, aufgesattelt (Drehgestell)  
 Tritttyp: intelligenter Schiebetritt

alle Masse in mm



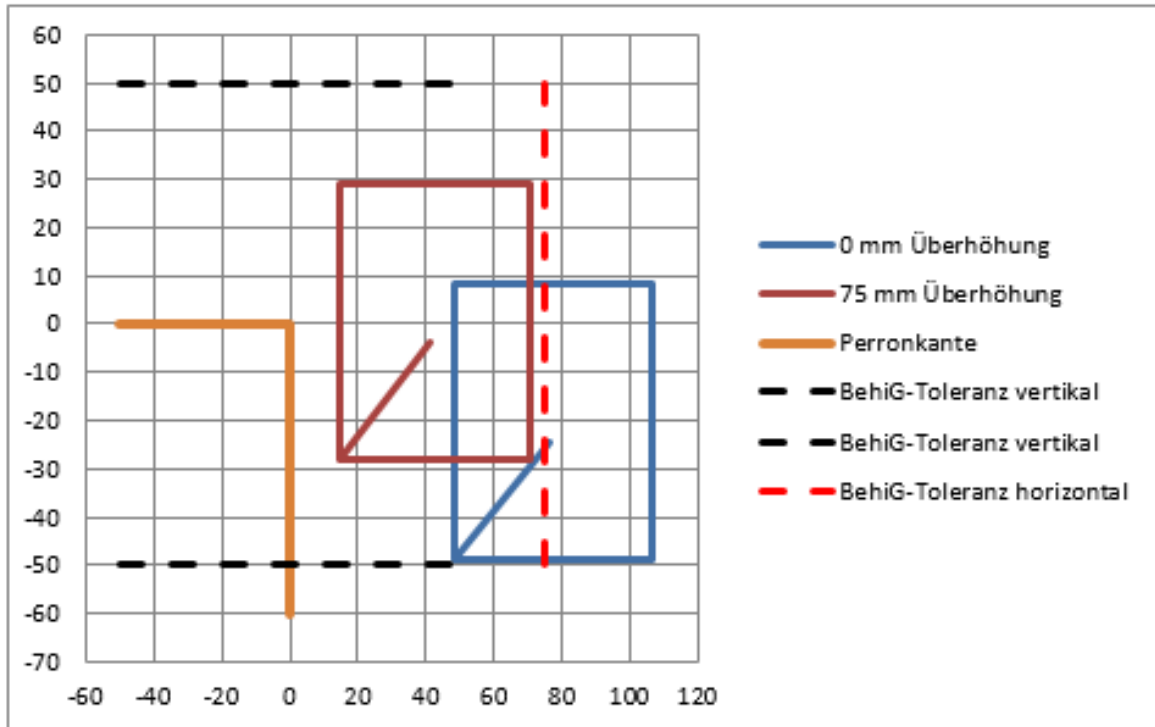
## 8.7 Eingabedaten Fahrzeugtyp 3

Bezeichnung	Zeichen in Abb. 1	Betrag	Einheit
Wankkoeffizient	-	0.225	[-]
Wankpol über SOK	-	789	[mm]
Einstiegshöhe Tritt über SOK (unbeladen)	-	558	[mm]
maximale Einfederung	-	-60	[mm]
Einfederung Referenzzustand: 1/3 der maximalen Einfederung	-	-20	[mm]
Einfederung zufällige Toleranz: Referenzzustand +/- 1/3 der maximalen Einfederung	-	0 / -40	[mm]
Bandagenverschleiss maximaler Wert, bevor kompensiert wird	-	-15	[mm]
Bandagenverschleiss Referenzzustand: halber maximaler Wert	-	-7.5	[mm]
Bandagenverschleiss, zufällige Toleranz: Referenzzustand +/- halber maximaler Wert	-	0 / -15	[mm]
Spurmass, Referenzzustand	-	1420	[mm]
Spurmass, zufällige Toleranz um den Referenzzustand	-	-10 / +6	[mm]
Betrag Wiegenquerspiel gegen innen	-	30	[mm]
Radsatzabstand im Drehgestell	a	2500	[mm]
Abstand Türmitte zu Drehzapfen	b	3920	[mm]
bei Fahrzeugtyp 3:			
Distanz Drehzapfen 1 zu Auflagepunkt	x3	18000	[mm]
Drehzapfenabstand 2. Wagen	d2	17850	[mm]
Distanz Drehzapfen 2 zu Auflagepunkt	x4	2000	[mm]
bei Klapptritt oder festem Schiebetritt:			
Distanz Fahrzeugmitte - Klapptritt	-	1550	[mm]
bei „intelligentem“ Schiebetritt:			
Distanz Schiebetritt - Perronkante, Annahme Hersteller, zul. Maximum 75 mm	-	20	[mm]

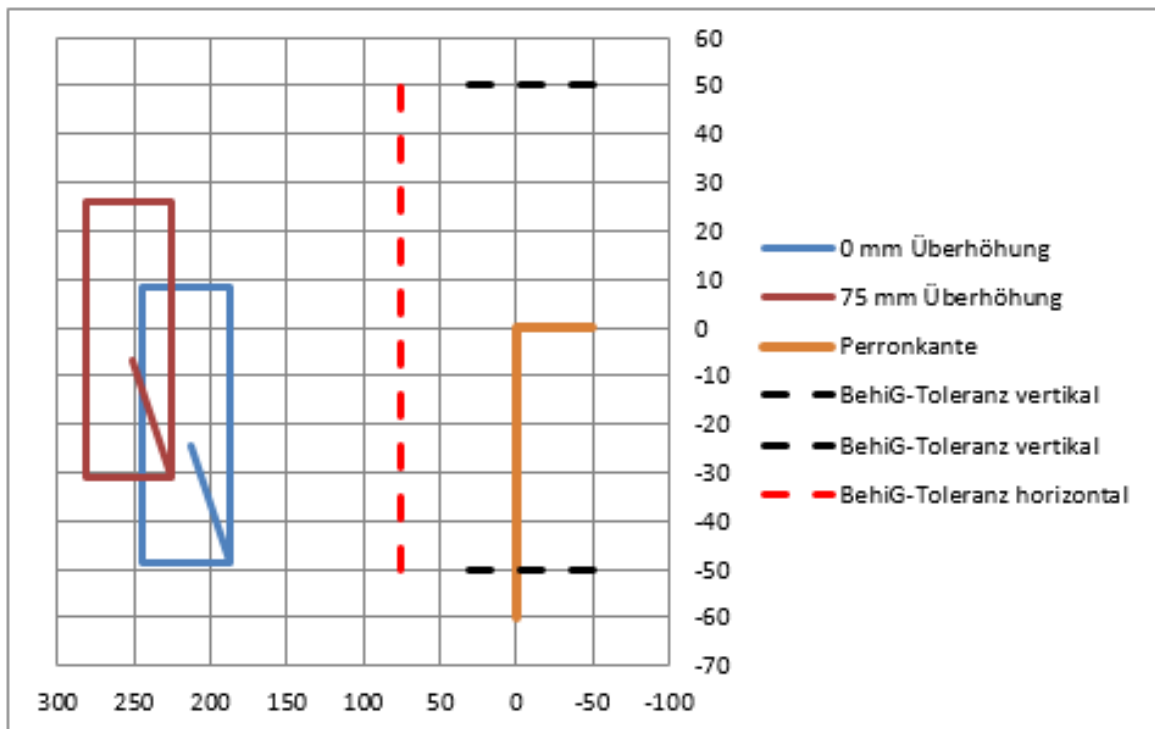
### 8.8 Resultate Fahrzeug Typ 3 - Klapptritt / fester Schiebetritt

#### Toleranzfelder der Lage der Trittkante in mm

oberes Bild: Kurveninnenseite  
 unteres Bild: Kurvenaußenseite



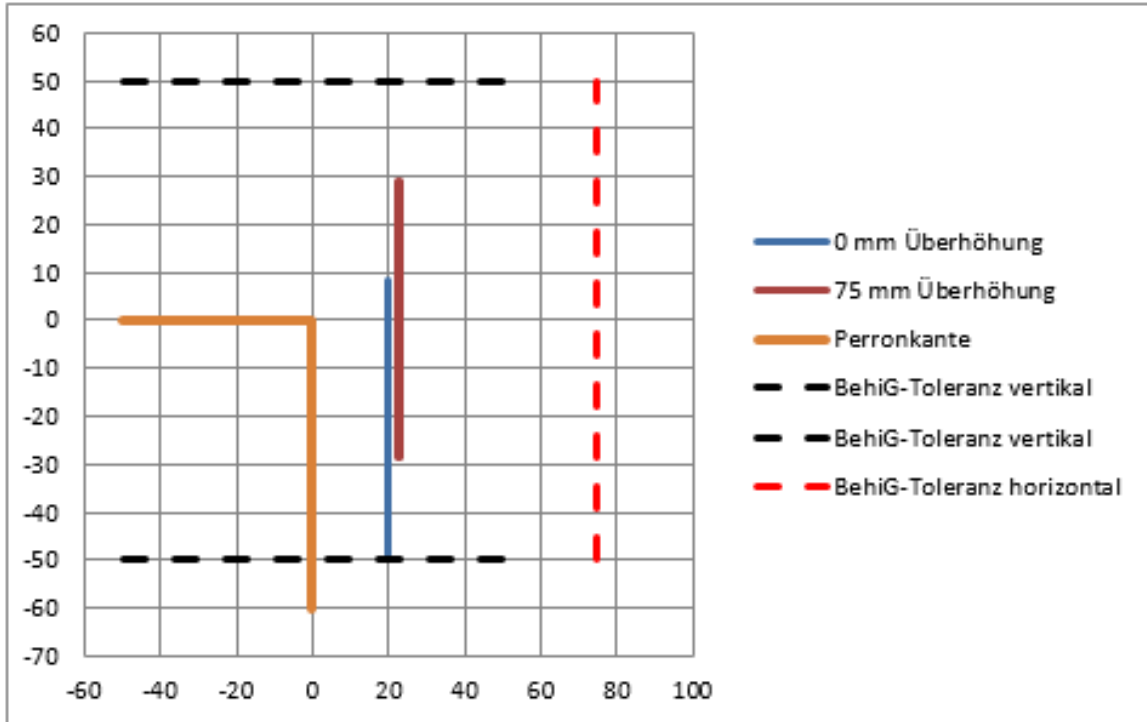
Radius 350 m  
 Fahrzeug: Typ 3, aufgesattelt (Wagenkasten) alle Masse in mm  
 Tritttyp: Klapptritt



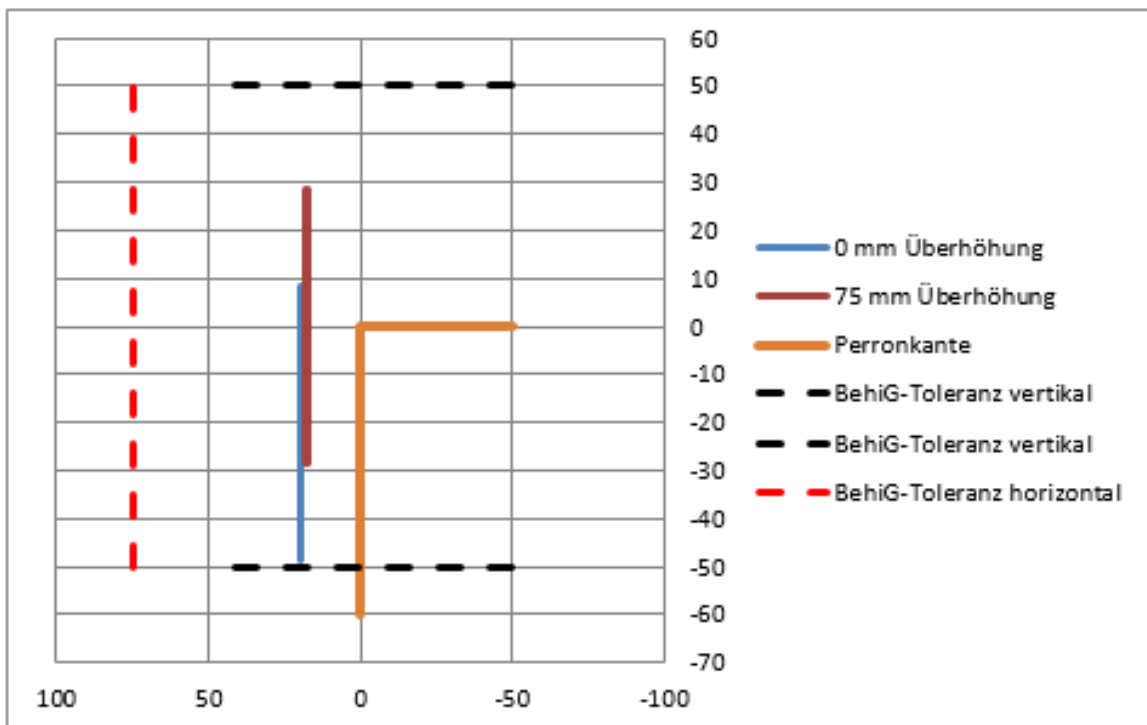
### 8.9 Resultate Fahrzeug Typ 3 - Intelligenter Schiebetritt

#### Toleranzfelder der Lage der Trittkante in mm

oberes Bild: Kurveninnenseite  
 unteres Bild: Kurvenaußenseite



Radius 350 m  
 Fahrzeug: Typ 3, aufgesattelt (Wagenkasten) alle Masse in mm  
 Trittyp: intelligenter Schiebetritt



## 8.10 Referenzresultate für die Validierung

Angegeben sind im waagrecht-lotrechten Achsensystem die x- und y- Koordinaten [mm] der Eckpunkte der in den Grafiken dargestellten Toleranzfelder.

Fahrzeug 1, fester Schiebetritt / Klapptritt					
kurveninnen					
0 mm Überhöhung, x - Koord.	65	37	37	95	95
0 mm Überhöhung, y - Koord.	-24	-49	8	8	-49
75 mm Überhöhung, x - Koord.	30	4	4	59	59
75 mm Überhöhung, y- Koord.	-4	-28	29	29	-28
kurvenausssen					
0 mm Überhöhung, x - Koord.	225	198	198	256	256
0 mm Überhöhung, y - Koord.	-24	-49	8	8	-49
75 mm Überhöhung, x - Koord.	263	237	237	293	293
75 mm Überhöhung, y- Koord.	-7	-31	26	26	-31
Fahrzeug 2, fester Schiebetritt / Klapptritt					
kurveninnen					
0 mm Überhöhung, x - Koord.	65	38	38	96	96
0 mm Überhöhung, y - Koord.	-24	-49	8	8	-49
75 mm Überhöhung, x - Koord.	30	4	4	60	60
75 mm Überhöhung, y- Koord.	-4	-28	29	29	-28
kurvenausssen					
0 mm Überhöhung, x - Koord.	225	198	198	256	256
0 mm Überhöhung, y - Koord.	-24	-49	8	8	-49
75 mm Überhöhung, x - Koord.	263	237	237	293	293
75 mm Überhöhung, y- Koord.	-7	-31	26	26	-31
Fahrzeug 3, fester Schiebetritt / Klapptritt					
kurveninnen					
0 mm Überhöhung, x - Koord.	76	49	49	107	107
0 mm Überhöhung, y - Koord.	-24	-49	8	8	-49
75 mm Überhöhung, x - Koord.	41	15	15	71	71
75 mm Überhöhung, y- Koord.	-4	-28	29	29	-28
kurvenausssen					
0 mm Überhöhung, x - Koord.	214	187	187	245	245
0 mm Überhöhung, y - Koord.	-24	-49	8	8	-49
75 mm Überhöhung, x - Koord.	252	226	226	282	282
75 mm Überhöhung, y- Koord.	-7	-31	26	26	-31
Fahrzeuge 1,2 und 3, intelligenter Schiebetritt					
kurveninnen					
0 mm Überhöhung, x - Koord.	20	20	20	20	20
0 mm Überhöhung, y - Koord.	-24	-49	8	8	-49
75 mm Überhöhung, x - Koord.	23	22	22	23	23
75 mm Überhöhung, y- Koord.	-4	-28	29	29	-28
kurvenausssen					
0 mm Überhöhung, x - Koord.	20	20	20	20	20
0 mm Überhöhung, y - Koord.	-24	-49	8	8	-49
75 mm Überhöhung, x - Koord.	18	17	17	18	18
75 mm Überhöhung, y- Koord.	-4	-29	29	29	-29