VÖV UTP
Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

R RTE 24900

Zugang zum Perron über das Gleis

RTE – Regelwerk Technik Eisenbahn

R

RTE 24900

VÖV UTP
Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Herausgeber VöV **Erarbeitet durch** Arbeitsgruppe VöV	**Ausgabedatum** 17.07.2015 **Genehmigung** PL RTE	**Inkrafttreten** 01.06.2016	**Zuordnung** – **Ersatz für** Umsetzungshilfe zu AB-EBV 34.3 «Zugänge zu den Perrons ohne oder mit Überschreiten der Gleise» vom 01.09.2012
Verteiler Bahnunternehmen des VöV Bundesamt für Verkehr BAV VöV Extranet / RTE-Webshop (www.rte.voev.ch)			**Sprachfassungen** d, f **Anzahl Seiten** 81

Zugang zum Perron über das Gleis



© VöV

Anwendungsbedingungen für das Regelwerk Technik der schweizerischen Eisenbahnen (RTE)

Bei der Anwendung der Dokumente ist zu beachten, dass sie ausschliesslich für die Bedürfnisse der Eisenbahnen verfasst und für diesen Gebrauch bestimmt sind. Eine korrekte Anwendung setzt somit eine entsprechende Ausbildung und Praxis voraus. Das Regelwerk RTE beschränkt sich auf zwei Stufen von Dokumenten:

– Die R-Regelungen ersetzen die ehemaligen Reglemente und Weisungen der Bahnunternehmen. Sie enthalten fehlende und/oder ergänzende Regelungen zu hoheitlichen Vorschriften und technischen Normen.

– Die D-Regelungen umfassen Handbücher und Dokumentationen, deren Inhalte sich vor allem an Fachleute «vor Ort» richten.

Arbeitsgruppe VöV

Leitung
Christoph Brändli, Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ), Zürich

Mitglieder
Jürg Ammon, Schweizerische Bundesbahnen (SBB), Bern
Rolf Delay, Schweizerische Bundesbahnen (SBB), Bern
Willi Frauenfelder, BLS AG, Bern
Martin Gross, Schweizerische Südostbahn AG (SOB), Samstagern
Alfred Hartmann und Stefan Thalmann, Thurbo AG (THURBO), Kreuzlingen
Uwe Hartmann, Rhätische Bahn AG (RhB), Chur
Nicolas Keusen, Bundesamt für Verkehr (BAV), Ittigen
Hanspeter Lanker, Appenzellerbahnen AG (AB), Herisau
Daniel Nadig, Aare Seeland mobil AG (ASm), Langenthal
Daniel Ritschard, Schweizerische Bundesbahnen (SBB), Bern
Thomas Rüdiger, Rhätische Bahn AG (RhB), Chur
Michael Stähli, BLS AG, Bern
Daniel Thoma, Schweizerische Bundesbahnen (SBB), Bern

Projektunterstützung
Ernst Aeschlimann, SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich

Lektorat
Martin Strobel, Verband öffentlicher Verkehr (VöV), Bern

Herausgeber
VöV Verband öffentlicher Verkehr
Technik Bahn
Dählhölzliweg 12, CH-3000 Bern 6
www.voev.ch, RTE@voev.ch
Tel +41 31 359 23 23, Fax +41 31 359 23 10

RTE-Webshop
www.rte.voev.ch

ISBN 978-3-906225-25-8

© Verband öffentlicher Verkehr, Bern, Juli 2015

Änderungsgeschichte

Datum	Änderungen
17.07.2015	1. Ausgabe

© VöV

© VöV

Vorwort

Bahnhöfe mit Zugängen zu den Perrons über das Gleis bergen besondere Gefährdungen, da die Reisenden beim Überqueren des Gleises ins Lichtraumprofil der Bahn treten. In der Regel sind die Bahnhöfe fahrdienstlich nicht mehr besetzt, eine örtliche Überwachung des Geschehens fehlt. Die in AB-EBV 34.3 formulierten Anforderungen haben zum Ziel, die Risiken aus dem Bahnbetrieb für die Reisenden zu minimieren. Die vorliegende Regelung gibt Hinweise für die praktische Umsetzung der Anforderungen. Sie löst die Umsetzungshilfe von 2012 ab.

Bern, 17. Juli 2015

© VöV

1 Allgemeines 9
1.1 Ziele der Regelung 9
1.2 Beziehungen zur R RTE 25055 10
1.3 Anwendung 10

2 Grundlagen 11
2.1 Hoheitliche Regelungen 11
2.2 Normen 11
2.3 RTE-Regelungen 12
2.4 Merkblätter, Richtlinien, Wegleitungen 12

3 Abkürzungen, Begriffe und Zeichnungssymbole 13
3.1 Abkürzungen 13
3.2 Begriffe 14
3.3 Bezeichnungen und Symbole 17

4 Grundsätze 19
4.1 Struktur der AB-EBV 34.3 19
4.2 Sicherheitskaskade 20
4.3 Abhängigkeiten und Nahtstellen 21

5 Genereller Planungsablauf 22

6 Betriebliche Planung 23
6.1 Grundsätze und Anforderungen 23
6.2 Grundlagen und Parameter 23
6.3 Kern der betrieblichen Planung 24
6.4 Erforderliche Resultate 24
6.5 Betriebsänderungen 25

7 Lösungsübersicht zu den konzeptionellen Möglichkeiten 26
7.1 Sicherung nur mit bahnseitiger Regelung 26
7.2 Zugang mit abwechselnder Prioritätenzuteilung 27
7.2.1 Schmaler Zwischenperron (max. 2.00 m Breite) 27
7.2.2 Breiter Zwischenperron 28
7.3 Zugang über das Gleis zeitlich getrennt 28
7.4 Lösungen ohne Zugang über das Gleis 29
7.5 Prinzip der Autonomie 29

8 Konzeptionelle Möglichkeiten für den Perronzugang 30
8.1 Sicherung nur mit bahnseitiger Regelung 30
8.1.1 Keine signalmässigen Einfahrten: Zugang nur über Nebengleise 30
8.1.2 Strassenbahnbereich 30
8.1.3 Ausgleichsmassnahmen 30
8.2 Zugang mit abwechselnder Prioritätenzuteilung, nicht räumlich vom Gleis getrennt 31
8.2.1 Schmaler Zwischenperron (max. 2.00 m Breite) 31
8.2.2 Breiter Zwischenperron 37
8.3 Zugang über das Gleis zeitlich getrennt 41
8.3.1 Generelles 41
8.3.2 Breiter Zwischenperron mit Schrankenanlage, ein Gleis bedient 42
8.3.3 Breiter Zwischenperron mit Schrankenanlage, zwei Gleise bedient 44
8.3.4 Aussenperron, nur mit Zugang ab Hausperron 46
8.3.5 Perronzugang über gemeinsam genutzten Bahnübergang 46

 © VöV

9 Sequentialisierung 47
9.1 Zweck der Sequentialisierung 47
9.2 Notwendigkeit einer Sequentialisierung 47
9.2.1 Regel, Grundsatz der AB-EBV 47
9.2.2 Gemeinsam genutzte Bahnübergänge 47
9.2.3 Betriebsstörung 47
9.3 Anforderungen an die Sequentialisierung (SQ) 48
9.4 Grundlagen 48
9.5 Randbedingungen 48
9.5.1 Zugangstypen 48
9.5.2 Sequenzen 49
9.5.3 Abläufe bezogen auf Zugangstypen 50
9.5.4 Sicherungsanlagen 52
9.5.5 Reisende 52
9.6 Inhalte 52
9.6.1 Technischer Bericht 52
9.6.2 Anhang zum technischen Bericht 52
9.7 Vorgehen 53
9.8 Standardisierung 53

10 Nutzungskonzept 54
10.1 Grundsätze und Anforderungen 54
10.2 Grundlagen 54
10.3 Randbedingungen 54
10.4 Inhalte 55

11 Warntafeln 56

12 Kundeninformationen 57
12.1 Allgemeines 57
12.2 Schmaler Zwischenperron 57
12.2.1 Ausgangslage 57
12.2.2 Platzierung der Informationselemente 57
12.2.3 Informationselemente 57
12.3 Breiter Zwischenperron 58
12.3.1 Ausgangslage 58
12.3.2 Informationselemente 58

13 Dienstliche Übergänge 59
13.1 Allgemeines 59
13.2 Zugang zum Perron räumlich getrennt vom Gleis 59
13.2.1 Verzicht auf dienstliche Übergänge möglich 59
13.2.2 Dienstliche Übergänge notwendig 59
13.3 Zugang zum Perron über das Gleis 60

14 Literatur 61

 © VöV

Anhang A1 – A5 (Allgemein) 63

A1 Weitere Anforderungen zu baulichen Lösungen 63
A1.1 Generelles zu Perron und Zugang 63
A1.2 Schmaler Zwischenperron (max. 2.00 m Breite) 63
A1.2.1 Perron-Baulänge und Perron-Nutzlänge 63
A1.2.2 Zugangs- und Rampengestaltung 63
A1.2.3 Perron-Teilerhöhungen 64
A1.2.4 Möblierung 64
A1.3 Breiter Zwischenperron 64
A1.3.1 Perron-Baulänge und Perron-Nutzlänge 64
A1.3.2 Zugangs- und Rampengestaltung 64
A1.3.3 Perron-Teilerhöhungen 64
A1.3.4 Möblierung 64
A1.4 Zugangsbreiten und Gefälleverhältnisse 65
A1.5 Gestaltung der Gleiseindeckung 65
A1.6 Rampe am Haus- sowie am breiten Zwischenperron 65
A1.7 Zugang über das Gleis zeitlich getrennt 67
A1.7.1 Anordnung der Schrankenanlage 67

A2 Beispiele von Zugangsgestaltungen 68
A2.1 Zugang zum schmalen Zwischenperron 68
A2.2 Zugang über das Gleis zeitlich getrennt 69
A2.3 Betriebliche Einschränkungen bei breitem Zwischenperron mit Schrankenanlage, zwei Gleise bedient 72
A2.3.1 Gutes Beispiel 72
A2.3.2 Schlechtes Beispiel 73

A3 Sequentialisierung 74
A3.1 Beispiel schmaler Zwischenperron 74
A3.1.1 Grafische Darstellung 74
A3.1.2 Beschrieb 75
A3.2 Relevante Aspekte zum Zugang über das Gleis zeitlich getrennt 77

A4 Sequentialisierung, Struktur des Technischen Berichts 78

A5 Warntafeln 79
A5.1 Tafelbilder und Stele 79
A5.2 Gutes Lösungsbeispiel zur Platzierung und Anordnung 80
A5.3 Beispiele mit Verbesserungspotential bezüglich Anordnung 81

 © VöV