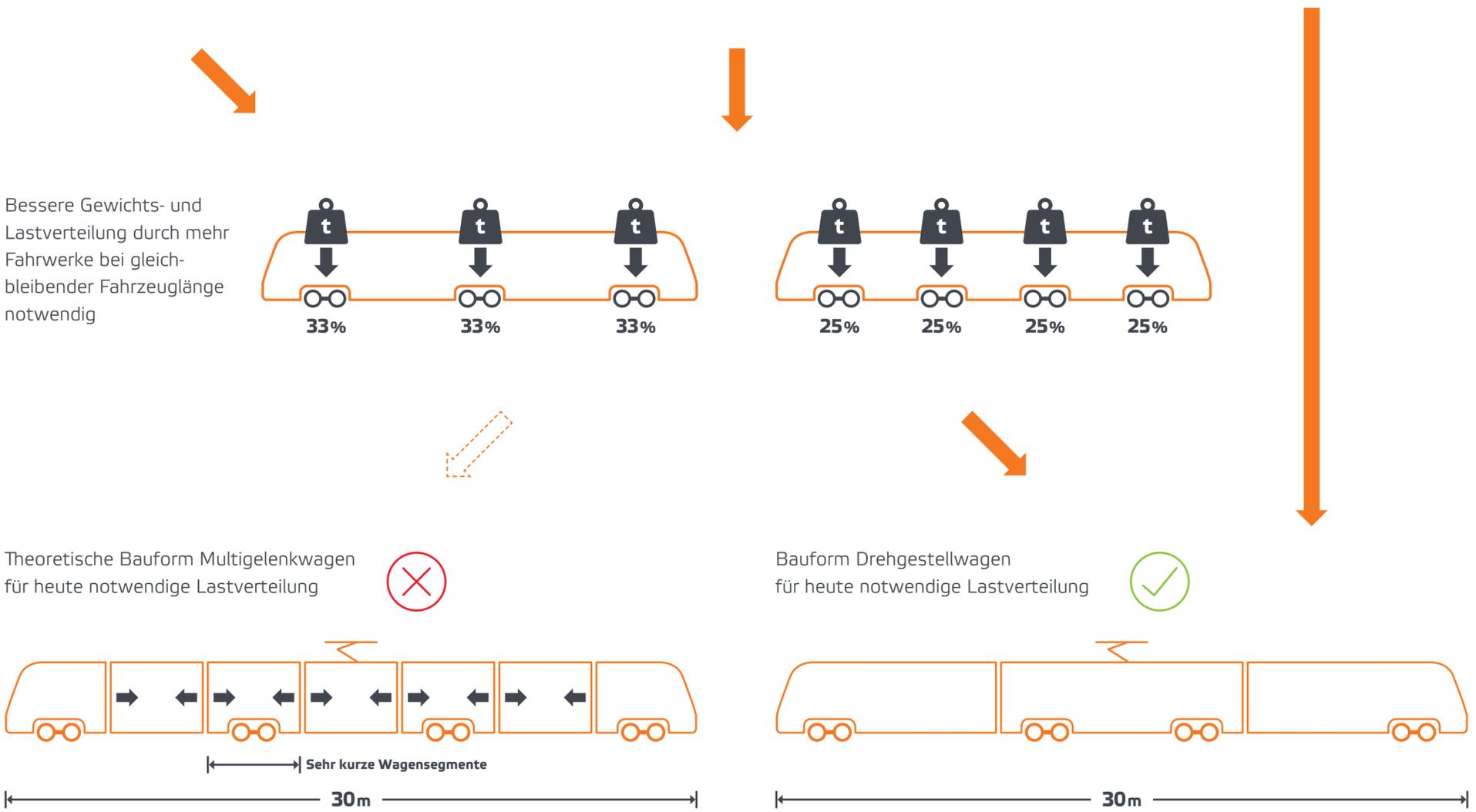
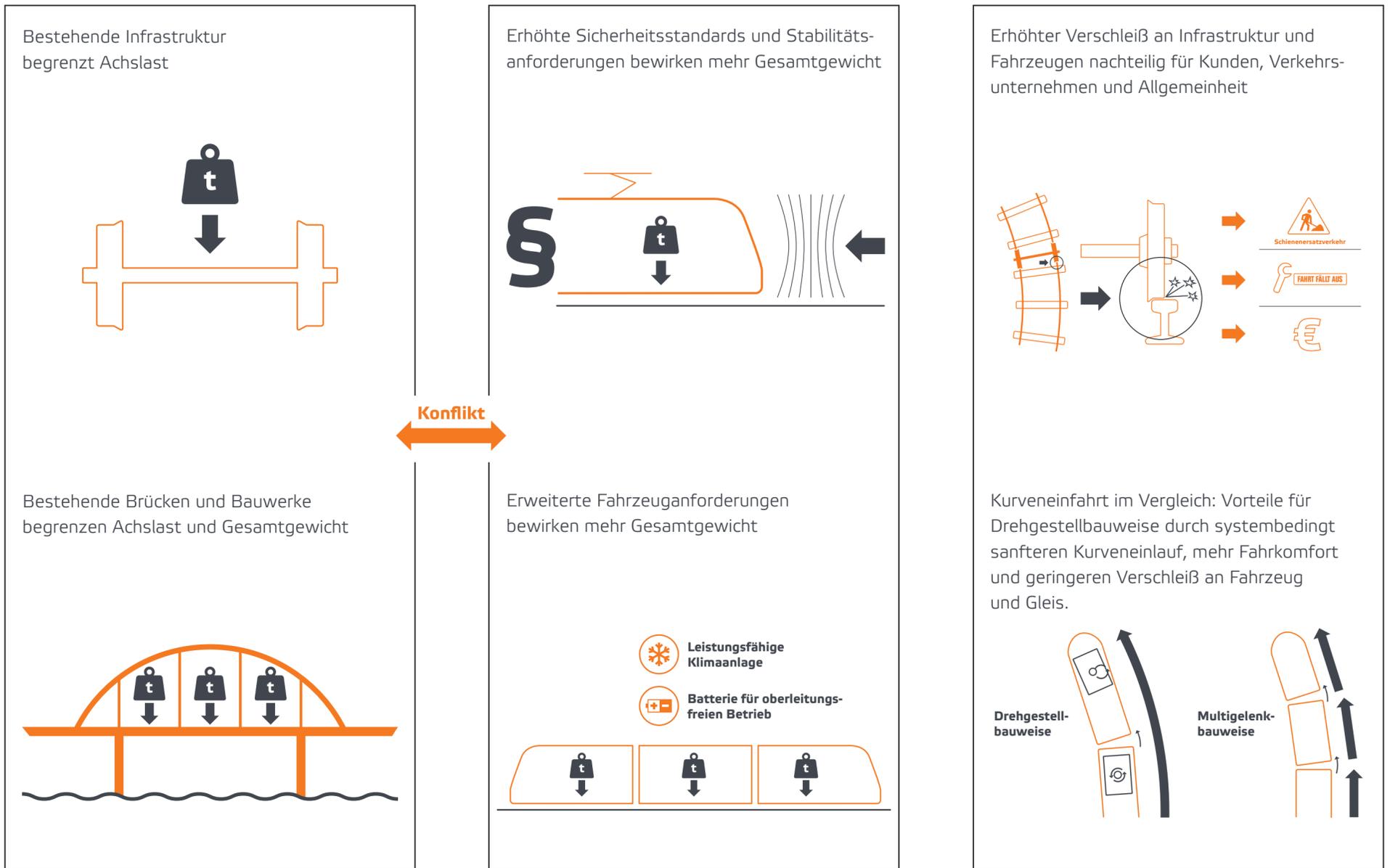
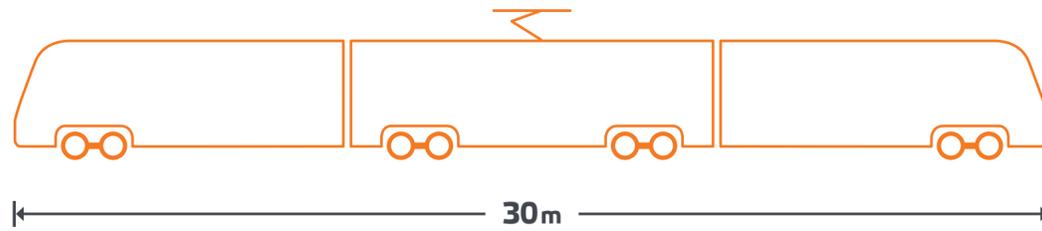


rnv-Projektinformationen: Technische Rahmenbedingungen und Anforderungen (Stand 01/2019)

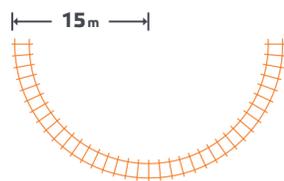


rnv-Projektinformationen: Drehgestellkonzept und rnv-Betriebsbedingungen haben Auswirkungen auf Innenraumgestaltung (Stand 01/2019)

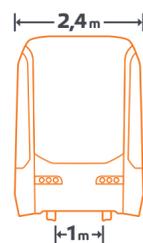
Bauform Drehgestellwagen
für heute notwendige Lastverteilung



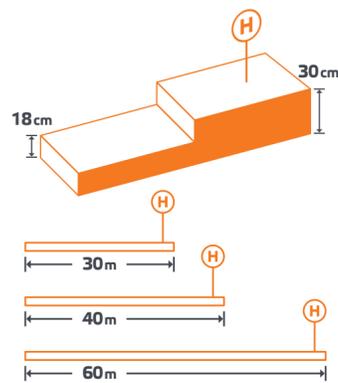
Bestehende Infrastruktur beinhaltet engste Gleisbögen



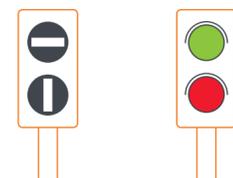
Bestehende Infrastruktur begrenzt Fahrzeugbreite und Spurweite



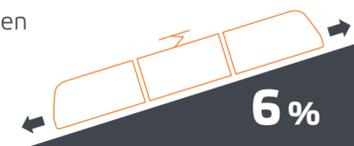
Infrastrukturell festgelegte Bahnsteiglängen- und Höhen geben Gesamtfahrzeuflängen und Referenzwert für Einstiegshöhen vor. Die abzubildenden Gesamtfahrzeuflängen haben in Verbindung mit den minimal zu befahrenden Gleisradien wiederum direkte Auswirkungen auf die Länge und Anzahl der möglichen Wagensegmente und die Fahrwerksbauart/Fahrwerksposition.



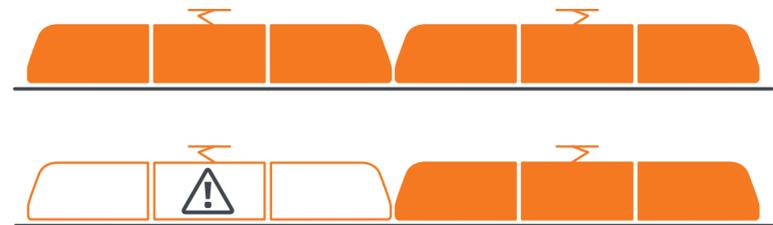
Betrieb nach Straßenbahn- und Eisenbahnrecht



Steile und lange Rampen benötigen starke Bremsleistung

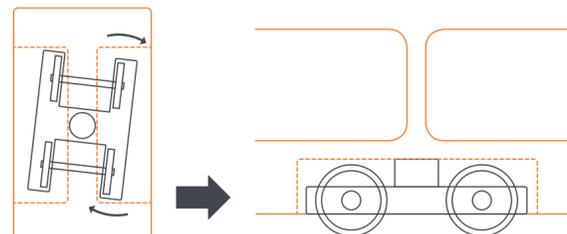


Doppeltraktionsfähigkeit auch im Abschleppfall benötigt starke Bremsleistung

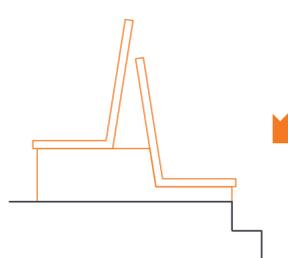


Systembedingt benötigter Bauraum Drehgestell hat Auswirkungen auf Bodengestaltung im Innenraum. Im Bereich der Fahrwerke muss der benötigte Bewegungsraum durch konstruktive Überbauung mit partiell erhöhtem Fahrzeugboden gelöst werden. Höhenunterschied grundsätzlich mit Stufen oder Rampe abbildbar, im Idealfall ist auch ein schmaler Mittelgang realisierbar.

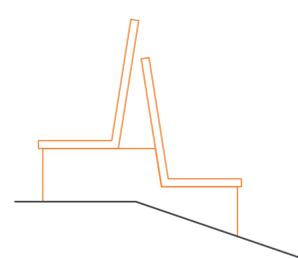
Für Lastverteilung notwendige Fahrzeugbauform (Drehgestelltechnik) in Kombination mit engen zu befahrenden Gleisbögen, infrastrukturell vorgegebenen Fahrzeuflängen und begrenzter Fahrzeugbreite bewirkt, dass die Drehgestelle in den Fahrgastraum einschwenken müssen. Hier ist der Boden nicht frei gestaltbar, der vom Fahrwerk benötigte Bewegungsraum muss berücksichtigt werden.



Höhenunterschied mit Stufen modelliert (Seitenansicht)

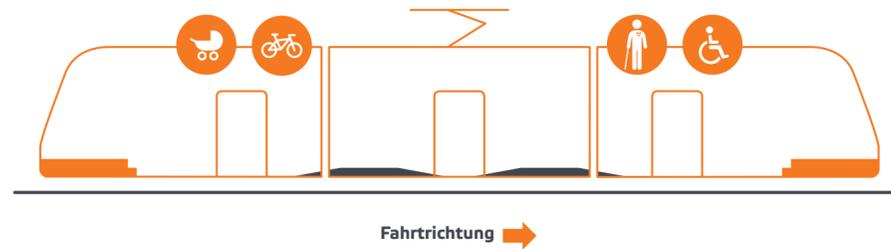


Ergebnis Dialogverfahren:
Höhenunterschied im Mittelwagen mit Rampe modelliert (Seitenansicht)

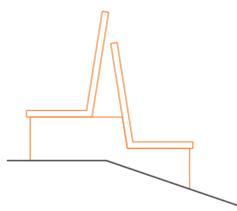
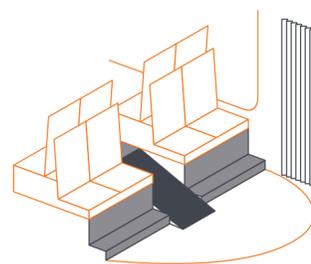
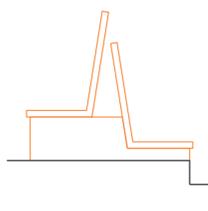
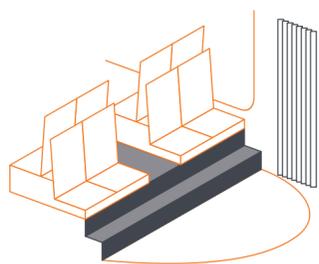


Ergebnis Dialogverfahren: Die wichtigsten Verbesserungen und Optimierungen im Überblick (Stand 01/2019)

Neue Bodengestaltung: Stufenfreie Durchgangsmöglichkeit im Mittelwagen – Höhenunterschied mit Rampen modelliert

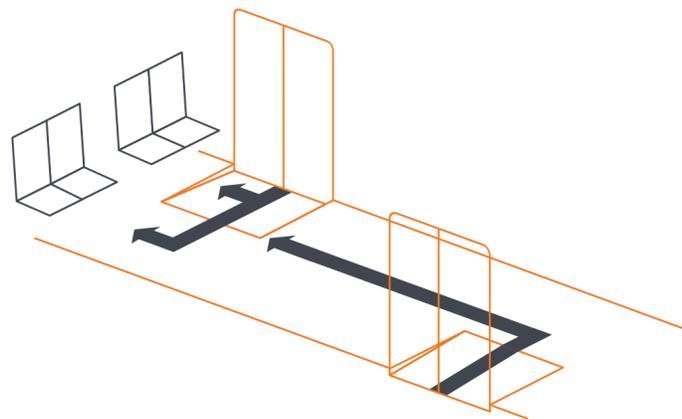


Höhenunterschied mit Stufen modelliert

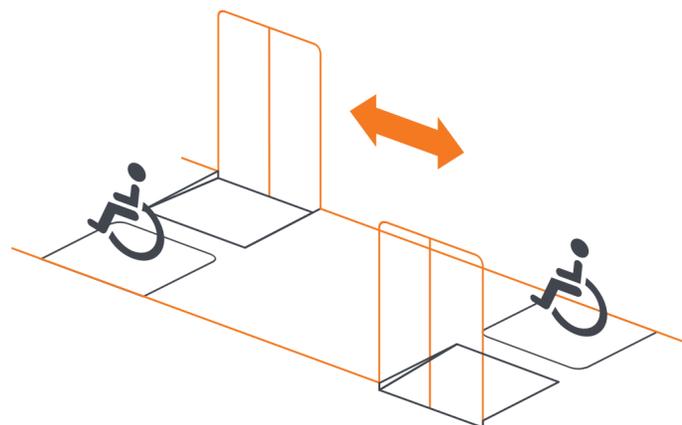


Höhenunterschied im Mittelwagen mit Rampe modelliert

Vier ebenerdig und stufenfrei erreichbare Sitzplätze in jedem Endwagen



Versetzte Türen im Endwagen ermöglichen zwei Multifunktionsflächen, die direkt und ohne Richtungswechsel erreichbar sind.



Verbreiterung Klapprampe und Akustisches Türauffindesignal

