



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

---

**Commission d'experts techniques**  
**Fachausschuss für technische Fragen**  
**Committee of Technical Experts**

**TECH-20043-CTE13-6.5**

**01.03.2021**

Original: EN

### **13. TAGUNG (2021)**

---

Vorschlag zur Annahme von Änderungen der Einheitlichen technischen Vorschrift zur Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität

(ETV PRM)

## 1. EINLEITUNG

In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 Buchst. b) COTIF und Artikel 6 APTU (Anhang F zum COTIF) ist der Fachausschuss für technische Fragen befugt, die Annahme oder Änderung einer einheitlichen technischen Vorschrift (ETV) zu beschließen.

Dieser Vorschlag betrifft die Änderung der ETV zur Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (ETV PRM) in der Fassung vom 1. Januar 2015.

Der Vorschlag wurde auf der Grundlage des COTIF in der zuletzt am 1. März 2019 geänderten Fassung, insbesondere des Artikels 8 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU (Anhang F zum COTIF), entwickelt.

## 2. KONTEXT UND INHALT DES VORSCHLAGS

Ziel dieses Vorschlags zur Änderung der ETV PRM ist es, die aus der Überarbeitung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU vom 1. März 2019 hervorgegangenen neuen Elemente zu integrieren und die ETV an die rechtlichen Entwicklungen in der Europäischen Union anzupassen.

Die vorgeschlagenen Änderungen umfassen

- eine Klärung des technischen Anwendungsbereichs,
- redaktionelle Änderungen, einschließlich der Beschränkung der Verwendung des Zwei-Spalten-Formats auf wesentliche Unterschiede zwischen den OTIF- und den EU-Vorschriften, zur Verbesserung der Lesbarkeit des Textes,
- eine Aktualisierung der Verweise auf andere Rechtstexte.
- eine Aktualisierung des Verzeichnisses der Sonderfälle durch Hinzufügung der Sonderfälle, die für das Netz des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland gelten, soweit diese Sonderfälle für den internationalen Verkehr relevant sind.

Die Änderungen sind in dem als Anhang beigefügten Vorschlag im Änderungsmodus kenntlich gemacht.

## 3. VORBEREITENDE ARBEITEN

Der Vorschlag wurde vom Sekretariat der OTIF in Abstimmung mit der WG TECH vorbereitet. Die erste Entwurfsfassung wurde der WG TECH auf ihrer 40. Tagung (Videokonferenz, 17.–18. Juni 2020) zur Prüfung vorgelegt. Überarbeitete Entwürfe wurden anschließend auf der 41. Tagung der WG TECH (Videokonferenz, 9.–10. September 2020) und auf der 42. Tagung der WG TECH (Videokonferenz, 17.–18. November 2020) geprüft.

## 4. BEGRÜNDUNG DER ÄNDERUNGEN

Um die dauerhafte gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen, die gemäß Unionsrecht genehmigt bzw. gemäß Artikel 3a ATMF zum Betrieb im internationalen Verkehr zugelassen sind, zu gewährleisten, ist es notwendig, dass die TSI der Europäischen Union und die ETV des COTIF aufeinander abgestimmt bleiben.

Die aktuelle ETV PRM wurde auf der Grundlage der TSI PRM der Europäischen Union von 2014 entwickelt. Diese TSI der Europäischen Union wurde durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/772 der Kommission vom 16. Mai 2019 in Bezug auf die Bestandsaufnahme von Fortschritten im Hinblick auf die Ermittlung von Hindernissen für die Zugänglichkeit, die Bereitstellung von

Informationen für die Nutzer und die Überwachung und Bewertung der Fortschritte bei der Hindernisfreiheit geändert.

Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird die ETV PRM an die neuste Fassung der TSI angepasst und gleichzeitig weiterhin die volle Äquivalenz im Sinne der ATMF der PRM-Vorschriften für im internationalen Eisenbahnverkehr verwendete Fahrzeuge sichergestellt.

Darüber hinaus müssen nach dem Brexit auch die Sonderfälle für das Netz des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland in der ETV aufgeführt werden.

## **BESCHLUSSVORSCHLAG**

1. In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 Buchst. b) und Artikel 35 COTIF und Artikel 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU nimmt der Fachausschuss für technische Fragen die im Anhang enthaltenen Änderungen der Einheitlichen technischen Vorschrift zur Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität an (Ref. TECH-20043 Anhang).
2. Der Anhang ersetzt die ETV PRM vom 1. Januar 2015; die vorherige Fassung wird somit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Fassung aufgehoben.
3. Der Fachausschuss für technische Fragen weist den Generalsekretär an, die neue Fassung der ETV auf der Website der Organisation zu veröffentlichen, wobei auch die aufgehobene Fassung für künftige Inbezugnahmen online verfügbar bleiben sollte.





Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

# **Einheitliche technische Vorschrift**

Zugänglichkeit des  
Eisenbahnsystems für  
Menschen mit Behinderung  
und Menschen mit  
eingeschränkter Mobilität

**ETV PRM**

Anwendbar ab XXXXXXXX

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 2 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

Einheitliche Rechtsvorschriften APTU (Anhang F zum COTIF 1999)

## Einheitliche ~~t~~Technische Vorschriften ~~(ETV)~~ zur Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität

(ETV PRM)

Diese ETV wurde in Übereinstimmung mit dem COTIF in der Fassung vom 1. März 2019 und insbesondere mit den Artikeln 3, 4, 6, 7, 7a und 8 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU (Anhang F zum COTIF) entwickelt.

Für Begriffsbestimmungen siehe auch Artikel 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und Artikel 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF (Anhang G zum COTIF).

~~Diese Bestimmungen wurden im Einklang mit den APTU, insbesondere Artikel 8, der vom Revisionsausschuss der OTIF 2009 geänderten und am 1. Dezember 2010 in Kraft getretenen Fassung entwickelt. Für alle Definitionen und Begriffsbestimmungen siehe Artikel 2 APTU (Anhang F) und Artikel 2 ATMF (Anhang G), jeweils in der Fassung von 1999 des COTIF Übereinkommens, die seit dem 1. Dezember 2010 in Kraft ist. Fußnoten (die nicht Teil der Vorschriften sind) enthalten sowohl erläuternde Informationen als auch Verweise auf andere Vorschriften.~~

### *Erläuternde Anmerkung:*

~~Die Textpassagen dieser ETV, die nicht in Spaltenform gedruckt sind, sind identisch mit den entsprechenden EU-Vorschriften. Die in zwei Spalten gedruckten Textpassagen sind nicht identisch, sie enthalten in der linken Spalte die ETV-Vorschriften und in der rechten Spalte die entsprechenden EU-Vorschriften. Der Text in der rechten Spalte dient lediglich der Information und ist nicht Teil der OTIF-Vorschriften. Texte in der rechten Spalte, die nicht aus der TSI PRM, sondern aus anderen EU-Texten zitiert wurden, sind kursiv dargestellt.~~

## 0. ÄQUIVALENZ UND ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

Diese ETV ist hinsichtlich der fahrzeugbezogenen Anforderungen äquivalent zur Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014, zuletzt geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/772 der Kommission vom 16. Mai 2019 (TSI PRM), äquivalent zur TSI PRM<sup>1</sup>

<sup>1</sup> VERORDNUNG (EU) Nr. 1300/2014 DER KOMMISSION vom 18. November 2014, ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 110



Ziel dieser ETV ist es, die fahrzeugbezogenen Anforderungen an die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität für den Einsatz dieser Fahrzeuge im internationalen Verkehr erschöpfend vorzuschreiben.

Gemäß ETV GEN-A<sup>2</sup>, Abschnitt 2.1: „Infrastruktur“ (INF): ~~D~~ regelt das COTIF ~~regelt~~ die Infrastruktur nur in dem Maße, in dem Schnittstellen mit Fahrzeugen und sonstigem beweglichen Eisenbahnmaterial betroffen sind. Die in dieser ETV enthaltenen Schnittstellen zwischen den Teilsystemen „Fahrzeuge“ und „Infrastruktur“ beschränken sich auf die Lücke zwischen Bahnsteig und Fahrzeugeinstieg. Infolgedessen sind alle anderen infrastruktur- und bahnhofsbezogenen Bestimmungen dieser ETV nicht verbindlich.

-Die fahrzeugbezogenen Parameter dieser ETV sind für die Zulassung gemäß ATMF für Fahrzeuge im Anwendungsbereich dieser ETV hingegen verbindlich vorgeschrieben. ~~Die Anwendung der infrastrukturbezogenen Parameter, insbesondere betreffend Bahnsteig und Bahnhöfe, ist freiwillig.~~

Die Ziele und der Anwendungsbereich des COTIF und des Eisenbahnrechts der EU sind nicht identisch, weshalb für Begriffe, die eine ähnliche, nicht aber identische Bedeutung haben, eine unterschiedliche Terminologie verwendet werden musste. Die folgende Tabelle enthält eine Auflistung der in dieser ETV sowie der entsprechenden in der TSI verwendeten Begriffe:

<u>Diese ETV</u>	<u>EU-Recht</u>
<u>einheitliche technische Vorschrift (ETV)</u>	<u>technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI)</u>
<u>ETV-Prüfverfahren</u>	<u>EG-Prüfverfahren</u>
<u>Prüforgan</u>	<u>benannte Stelle</u>
<u>Bewertungsverfahren für die Prüfung von Teilsystemen (Module)</u>	<u>EG-Prüfverfahren für Teilsysteme (Module)</u>

<sup>2</sup> Grundlegende Anforderungen – Allgemeine Vorschriften, ETV GEN-A, ~~APTU (A 94 01A/1.2011)~~



**OTIF**

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

**ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT**

ETV PRM

Seite 4 von 107

Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

Datum: 1.3.2021

An allen Stellen, an denen sich die Bestimmungen dieser ETV von denen der TSI PRM inhaltlich unterscheiden, wird der jeweilige Text im Zweispaltenformat dargestellt. Der Text der ETV (OTIF-Vorschrift) erscheint in der linken Spalte oder auf voller Seitenbreite; der TSI-Text der Europäischen Union in der rechten Spalte. Der Text in der rechten Spalte dient lediglich der Information. Für das EU-Recht siehe Amtsblatt der Europäischen Union.

Wenn die Unterschiede zwischen dieser ETV und der TSI PRM der Europäischen Union redaktionell oder nicht wesentlich sind oder die obige Liste von Begriffen betreffen, wird der Text der TSI PRM im Allgemeinen nicht wiedergegeben. Aus Gründen der Klarheit und Lesbarkeit kann er an manchen Stellen jedoch trotzdem aufgenommen werden.

## 1. EINLEITUNG

Ziel dieser

ETV ist es, die Zugänglichkeit zum internationalen Eisenbahnverkehr~~Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV)~~

~~Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)~~TSI ist es, die Zugänglichkeit zum Eisenbahnverkehr

für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu verbessern.~~ist es, den Eisenbahnverkehr für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität barrierefreier zu gestalten.~~

Zu diesem Zweck werden in dieser ETV harmonisierte Anforderungen an die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität festgelegt, die für im internationalen Verkehr eingesetzte Fahrzeuge gelten.

Vertragsstaaten dürfen keine zusätzlichen Zugänglichkeitsanforderungen für Fahrzeuge aufstellen, die von einem anderen Vertragsstaat gemäß ATMF zum internationalen Verkehr zugelassen sind und die dieser ETV, einschließlich der darin enthaltenen Sonderfälle, entsprechen.

Nationale technische Anforderungen dürfen nur vorgeschrieben werden, wenn sie gemäß Artikel 12 APTU mitgeteilt werden.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV)		ETV PRM
	<b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		Seite 5 von 107
Status: <b>VORSCHLAG</b>		TECH-20043 Anhang	Original: EN
			Datum: 1.3.2021

## 1.1 Technischer Anwendungsbereich

Der technische Anwendungsbereich dieser

ETV betrifft das in Abschnitt 2 der ETV GEN-B<sup>3</sup> und Abschnitt 2.1 dieser ETV beschriebene Teilsystem „Fahrzeuge“. Ihre Anwendung wird auch für das Teilsystem „Infrastruktur“, im Speziellen in Bezug auf Bahnhöfe, empfohlen. Diese ETV betrifft alle Aspekte dieser Teilsysteme, die für die Zugänglichkeit ~~für behinderte~~ von Menschen ~~mit Behinderung~~ und ~~für Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität von Bedeutung sind.

TSI ist in Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung festgelegt.

## 1.2 Geografischer Anwendungsbereich

Der geografische Anwendungsbereich dieser

ETV erstreckt sich auf alle Strecken, die für den internationalen Verkehr geöffnet sind oder dafür genutzt werden.

TSI ist in Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung festgelegt.

## 2. ANWENDUNGSBEREICH ~~DERIN BEZUG AUF~~ TEILSYSTEME ~~UND~~ BEGRIFFS BESTIMMUNGEN

### 2.1 Anwendungsbereich ~~derin Bezug auf~~ Teilsysteme

#### 2.1.1 Anwendungsbereich ~~in Bezug auf das~~ Teilsystems „Infrastruktur“

Die Anwendung der ETV auf Bahnhöfe auf internationalen Strecken ist ~~freiwillig, wird aber empfohlen~~ nicht verbindlich.

Diese TSI ~~erstreckt sich auf~~ gilt für alle öffentlich zugänglichen, der Beförderung von Reisenden dienenden Bahnhofsbereiche, die der Verantwortung des Eisenbahnunternehmens, des Infrastrukturbetreibers oder des Bahnhofsbetreibers unterliegen. Dies umfasst auch die Bereitstellung von Informationen, den Kauf und gegebenenfalls die Entwertung von Fahrkarten sowie die Möglichkeit, auf den Zug zu warten.

#### 2.1.2 Anwendungsbereich ~~in Bezug auf das~~ Teilsystems „Fahrzeuge“

Diese

ETV

~~TSI~~

gilt für alle der Beförderung von Reisenden dienenden Fahrzeuge im Anwendungsbereich der

<sup>3</sup> Teilsysteme – Allgemeine Vorschriften, ETV [GEN-B 2017 in der zuletzt am 1. Juni 2019 geänderten Fassung](#), ~~APTU (A-94-01B/1.2012)~~



ETV LOC&PAS

Diese ETV gilt für neue Fahrzeuge, die nach dem Inkrafttreten dieser ETV zum Betrieb im internationalen Verkehr zugelassen werden. Dies ~~bleibt gilt unbeschadet von~~ ohne Auswirkungen auf Abschnitt 7.1.2.

Diese ETV ~~wird nicht auf~~ gilt nicht für existierende bestehende Fahrzeuge ~~angewendet~~, die bereits im internationalen Verkehr betrieben werden.

~~Diese ETV findet~~ Sie gilt jedoch unter Berücksichtigung von Kapitel 7 sehr wohl ~~auf für~~ bestehende Fahrzeuge ~~Anwendung~~, wenn diese gemäß Artikel 10 § 11 ATMF<sup>4</sup> erneuert oder umgerüstet werden, ~~unter Beachtung der Umsetzungsstrategie der ETV, nationaler Umsetzungspläne der Vertragsstaaten und Abschnitt 7.2 dieser ETV.~~

**TSI LOC&PAS**

(5)

*Die TSI gelten unter Berücksichtigung der Nummern 7.1.1 und 7.1.2 des Anhangs für alle in Absatz 1 genannten neuen Teilsysteme „Infrastruktur“ oder „Fahrzeuge“ des Eisenbahnsystems in der Union, deren Inbetriebnahme nach dem in Artikel 12 genannten Tag des Inkrafttretens erfolgt.*

*Die TSI gelten nicht für bestehende Infrastrukturen oder Fahrzeuge des Eisenbahnsystems in der Union gemäß Absatz 1, die zu dem in Artikel 12 festgelegten Zeitpunkt des Inkrafttretens im Netz (oder Teilnetz) eines Mitgliedstaats bereits in Betrieb genommen wurden.*

*Die TSI gelten jedoch für in Absatz 1 genannte bestehende Infrastrukturen und Fahrzeuge des Eisenbahnsystems in der Union, wenn diese gemäß Artikel 20 der Richtlinie 2008/57/EG erneuert oder umgerüstet werden, unter Beachtung der Artikel ~~9 und 10~~ dieser Verordnung und Nummer 7.2 des Anhangs dieser Verordnung.*

**2.1.3 Anwendungsbereich ~~in Bezug auf das~~ des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“**

Die ~~Verantwortung-Zuständigkeiten betreffend~~ für die Zugbildung und den sicheren Betrieb der Fahrzeuge sind in ~~Anhang K der ETV LOC&PAS~~ der entsprechenden ETV enthalten. Die Anwendung dieser ETV auf andere den Betrieb betreffende Aspekte gemäß Abschnitt 4.4 ist freiwillig.

Diese TSI gilt für die Verfahren, die einen kohärenten Betrieb der Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Fahrzeuge“ ermöglichen, wenn es sich bei den Reisenden um ~~behinderte Menschen~~ mit Behinderung und ~~Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität handelt.

**2.1.4 Anwendungsbereich ~~in Bezug auf das~~ des Teilsystems „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“**

Diese

ETV

gilt für in

**TSI**

<sup>4</sup> **ATMF** steht für Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird ~~–(Anhang G des Übereinkommens zum COTIF 1999 in der überarbeiteten und am 1. Dezember März 2019~~ in Kraft getretenen Fassung).

<sup>5</sup> Diese Bestimmungen befinden sich in Artikel 2 der die TSI PRM in Kraft setzenden Verordnung.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 7 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

Bahnhöfen und

Fahrzeugen befindliche Systeme für visuelle und akustische Fahrgastinformationen.

[Ihre Anwendung auf Bahnhöfe ist freiwillig.](#)

## 2.2 Bestimmung des Begriffs „~~Behinderte~~ Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität“

„~~Behinderte~~ Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität“ sind Personen mit dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen, intellektuellen oder sensorischen Beeinträchtigungen, die in Wechselwirkung mit verschiedenen ~~Hindernissen~~ Barrieren der vollen, ~~tatsächlichen~~ effektiven und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln entgegenstehen können, oder Personen, die aufgrund ihres Alters bei der Benutzung von Beförderungsmitteln nur eingeschränkt mobil sind.

Die Beförderung übergroßer Gegenstände (beispielsweise Fahrräder und sperriges Gepäck) fällt nicht in den Anwendungsbereich dieser

ETV.

~~TSI~~

## 2.3 Sonstige Begriffsbestimmungen

Für Begriffsbestimmungen im Zusammenhang mit Fahrzeugen siehe

ETV LOC&PAS

~~TSI LOC&PAS~~

Abschnitt 2.2.

### Barrierefreiheitsdaten

Barrierefreiheitsdaten umfassen Informationen über die barrierefreie Zugänglichkeit von Personenbahnhöfen, die erfasst, gepflegt und ausgetauscht werden müssen, d. h. eine Beschreibung der Beschaffenheit und Ausrüstung der Personenbahnhöfe. Diese Beschreibung wird gegebenenfalls durch die Angaben zum Stand der Konformität der Bahnhöfe mit dieser ETV ergänzt.

### Hindernis~~Barriere~~freie Wege

„Hindernis~~Barriere~~freie Wege“ bilden eine Verbindung zwischen zwei oder mehreren öffentlich zugänglichen, der Beförderung von Reisenden dienenden Bereichen gemäß der Beschreibung in Abschnitt 2.1.1. Auf solchen Wegen können sich ~~behinderte~~ Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität uneingeschränkt bewegen. Um dies zu gewährleisten, dürfen die Wege unterteilt werden, damit den Bedürfnissen von ~~behinderten~~ Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität besser Rechnung getragen werden kann. Zusammen bilden die einzelnen Teile des ~~barriere~~hindernisfreien Weges den für alle ~~behinderten~~ Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität zugänglichen Weg.

~~Wege ohne Stufen~~freie Wege

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 8 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

Ein „stufenfreier Weg-~~ohne Stufen~~“ ist ein Teil eines barrierefreien-hindernisfreien Weges, der den Bedürfnissen von Personen-Menschen mit eingeschränkter Mobilität entspricht. Niveauwechsel werden vermieden oder, sofern dies nicht möglich ist, durch Rampen oder Aufzüge überbrückt.

#### „Taktile Zeichen“ und „taktile Bedienelemente“

„Taktile Zeichen“ und „taktile Bedienelemente“ sind Zeichen oder Bedienelemente, ~~zu denen auch welche~~ erhabene Piktogramme, erhabene SchriftZeichen oder Braille-Beschriftungen ~~gehören~~beinhalten.

#### Bahnhofsbetreiber

Der „Bahnhofsbetreiber“ ist eine Stelle in einem

Vertragsstaat,

~~Mitgliedstaat,~~

der die Verantwortung für die Leitung eines Bahnhofes übertragen wurde und bei der es sich um den Infrastrukturbetreiber handeln kann.

#### ~~Sicherheitsinformationen~~Sicherheitsanweisungen

„Sicherheitsanweisungen~~informationen~~“ sind InformationenAnweisungen, die den Reisenden bei Eintreten eines Notfalls zu erteilen sind, damit sie verstehen, wie sie sich zu verhalten haben~~bereitzustellen sind, um sie vorab über das Verhalten im Notfall zu informieren~~.

#### Niveaugleicher ZugangEinstieg

Ein „niveaugleicher ZugangEinstieg“ ist ~~der Übergang~~ein Zugang zwischen dem Bahnsteig und der Türöffnung eines Fahrzeugs, für den Folgendes nachgewiesen werden kann:

- Der Spalt zwischen der Kante der Türschwelle (oder des ausgefahrenen Schiebetritts) dieser Türöffnung und dem Bahnsteig beträgt horizontal nicht mehr als 75 mm und vertikal nicht mehr als 50 mm und
- zwischen Türschwelle und Fahrzeugvor~~innen~~raum ist keine Stufe vorhanden.

### 3. GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

In den folgenden Tabellen sind die grundlegenden Anforderungen gemäß

der ETV GEN-A aufgeführt,

Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG aufgeführt,<sup>6</sup>

die für den Anwendungsbereich dieser

ETV

~~TSI~~

<sup>6</sup> Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 191 vom 18. Juli 2008, S. 1.)

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 9 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

durch die Spezifikationen in Abschnitt 4 erfüllt werden.

Nicht aufgeführte grundlegende Anforderungen sind für den Anwendungsbereich dieser

ETV ohne Belang.

~~TSI ohne Belang.~~

*Table 1: Grundlegende Anforderungen an das Teilsystem „Infrastruktur“*

Infrastruktur		Bezug zu den grundlegenden Anforderungen in ETV GEN-A <del>/Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG</del>					
ETV- <del>TSI</del> -Element	Abschnitt in dieser ETV- <del>diesem Anhang</del>	Sicherheit	Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft	<del>Arbeitsschutz</del> Gesundheit	Umweltschutz	Technische Kompatibilität	Zugänglichkeit <sup>7</sup>
Parkmöglichkeiten für <del>behinderte</del> Menschen <u>mit Behinderung</u> und <del>Personen</del> <u>Menschen</u> mit eingeschränkter Mobilität	4.2.1.1						<del>2.1.2</del> *
<u>Hindernis</u> <del>Barriere</del> freie Wege	4.2.1.2	<del>2.1.1</del> *					<del>2.1.2</del> *
Türen und Eingänge	4.2.1.3	<del>1.1.1</del> <del>2.1.1</del> *					<del>2.1.2</del> *
Fußböden <u>oberflächen</u>	4.2.1.4	<del>2.1.1</del> *					<del>2.1.2</del> *
Kennzeichnung <del>durchsichtiger</del> <u>transparenter</u> Hindernisse	4.2.1.5	<del>2.1.1</del> *					<del>2.1.2</del> *
Toiletten und Wickeltische	4.2.1.6	<del>1.1.5</del> <del>2.1.1</del> *					<del>2.1.2</del> *
Einrichtungsgegenstände und frei stehende Objekte	4.2.1.7	<del>2.1.1</del> *					<del>2.1.2</del> *
Fahrkartenschalter, Informations- und Kundenbetreuungsschalter	4.2.1.8	<del>2.1.1</del> *	2.7.3			2.7.1	<del>2.1.2</del> <del>2.7.5</del> *

<sup>7</sup> — Grundlegende Anforderung der Richtlinie 2013/9/EU der Kommission vom 11. März 2013 zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG (ABl. L 68 vom 12.3.2013, S. 55)



**OTIF**

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

**ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT**

ETV PRM

Seite 10 von 107

Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

Datum: 1.3.2021

Beleuchtung	4.2.1.9	<b>2.1.1*</b>					<b>2.1.2*</b>
Visuelle Informationen: Wegweiser, Piktogramme, gedruckte oder dynamische Informationen	4.2.1.10					2.7.1	<b>2.1.2*</b> <b>2.7.5*</b>
Gesprochene Informationen	4.2.1.11	<b>2.1.1*</b>	2.7.3			2.7.1	<b>2.1.2*</b> <b>2.7.5*</b>
Breite des Bahnsteigs und Bahnsteigkante	4.2.1.12	<b>2.1.1*</b>					<b>2.1.2*</b>
Bahnsteigende	4.2.1.13	<b>2.1.1*</b>					<b>2.1.2*</b>
Einstiegshilfen auf Bahnsteigen	4.2.1.14	<b>1.1.1</b>					<b>2.1.2*</b>
Schienenngleiche Bahnübergänge in Bahnhöfen	4.2.1.15	<b>2.1.1*</b>					<b>2.1.2*</b>

*Tabelle 1: Grundlegende Anforderungen an das Teilsystem „Infrastruktur“*

Zellen in Tabelle 1, die mit einem Sternchen (\*) gekennzeichnet sind, haben eine entsprechende grundlegende Anforderung im EU-Recht, die in der ETV GEN-A des COTIF nicht existiert.

*Tabelle 2: Grundlegende Anforderungen an das Teilsystem „Fahrzeuge“*

Fahrzeuge		Bezug zu den grundlegenden Anforderungen in ETV GEN-A / <b>Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG</b>					
ETV-/TSI-Element	Abschnitt in dieser ETV/ <b>diesem Anhang</b>	Sicherheit	Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft	<b>Arbeitsschutz</b> Gesundheit	Umweltschutz	Technische Kompatibilität	Zugänglichkeit
Sitze	4.2.2.1			1.3.1			2.4.5
Rollstuhlplätze	4.2.2.2	2.4.1					2.4.5
Türen	4.2.2.3	1.1.1 1.1.5 2.4.1	1.2				2.4.5



Fahrzeuge		Bezug zu den grundlegenden Anforderungen in ETV GEN-A / <del>Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG</del>					
ETV-/TSI-Element	Abschnitt in dieser ETV / <del>diesem Anhang</del>	Sicherheit	Zuverlässigkeit und Betriebs-bereitschaft	<del>Arbeitsschutz</del> <u>Gesund- heit</u>	Umweltschutz	Technische Kompatibilität	Zugänglichkeit
Beleuchtung	4.2.2.4	2.4.1					2.4.5
Toiletten	4.2.2.5	2.4.1					2.4.5
Lichte Räume	4.2.2.6			1.3.1			2.4.5
Kundeninformationen	4.2.2.7	2.4.1	2.7.3			2.7.1	2.4.5 <del>2.7.5*</del>
<del>Niveauwechsel</del> <u>Höhenänderungen</u>	4.2.2.8	1.1.5					2.4.5
Handläufe	4.2.2.9	1.1.5					2.4.5
Rollstuhlgerechte Schlafgelegenheiten	4.2.2.10	2.4.1					2.4.5
Position von Stufen zum Ein- und Ausstieg	4.2.2.11	1.1.1	2.4.2			1.5 2.4.3	2.4.5
Einstiegshilfen	4.2.2.12	1.1.1				1.5 2.4.3	2.4.5

*Tabelle 2: Grundlegende Anforderungen an das Teilsystem „Fahrzeuge“*

Die Zelle in Tabelle 2, die mit einem Sternchen (\*) gekennzeichnet ist, hat eine entsprechende grundlegende Anforderung im EU-Recht, die in der ETV GEN-A des COTIF nicht existiert.

## 4. BESCHREIBUNG DER TEILSYSTEME

### 4.1 Einleitung

Das Eisenbahnsystem



OTIF

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT

ETV PRM

Seite 12 von 107

Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

Datum: 1.3.2021

- 1) ~~Gemäß Artikel 8 auf das die APTU<sup>8</sup> und ATMF Anwendung finden, gelten die ETV für Teilsysteme. Die Teilsysteme sind in der ETV GEN-B definiert, ist in Teilsysteme gemäß ETV GEN-B untergliedert, deren Ihre Konsistenz untereinander Einheitlichkeit muss überprüft werden.~~

Das Eisenbahnsystem der Europäischen Union, das Gegenstand der Richtlinie 2008/57/EG ist und die einzelnen Teilsysteme als Bestandteile umfasst, ist ein integriertes System, dessen Einheitlichkeit überprüft werden muss.

~~überprüft werden muss.~~ Diese Einheitlichkeit ist insbesondere mit Blick auf die Spezifikationen der einzelnen Teilsysteme, ihrer Schnittstellen zu dem System, in das sie integriert sind, sowie auf die für Betrieb und Instandhaltung geltenden Vorschriften zu überprüfen.

- 2) Die in den Abschnitten 4.2 und 4.3 beschriebenen funktionalen und technischen Spezifikationen der Teilsysteme und ihrer Schnittstellen schreiben keine bestimmten Technologien oder technischen Lösungen vor, es sei denn, dies ist für die Interoperabilität ~~des Eisenbahnnetzes~~

der im internationalen Verkehr eingesetzten Fahrzeuge

des Eisenbahnnetzes der Union

zwingend erforderlich. Innovative Lösungen für die Interoperabilität können allerdings neue Spezifikationen und/oder neue Bewertungsmethoden notwendig machen. Um technische Innovationen zu ermöglichen, sind solche Spezifikationen und Bewertungsmethoden ~~nach dem~~

auf koordinierte Weise und unter Einbeziehung des Fachausschusses für technische Fragen ~~nachfolgend beschriebenen Verfahren~~ zu entwickeln.

nach dem in Artikel 6 der Verordnung beschriebenen Verfahren zu entwickeln.

(9)

~~Um mit dem technologischen Fortschritt Schritt zu halten, können innovative Lösungen erforderlich sein, die die in dieser ETV festgelegten Spezifikationen nicht erfüllen und/oder auf die in dieser ETV beschriebenen Bewertungsmethoden nicht anwendbar sind. In diesem Fall werden neue Spezifikationen und/oder neue Bewertungsmethoden für diese innovativen Lösungen entwickelt.~~

1. Der technische Fortschritt kann innovative Lösungen erforderlich machen, welche den Spezifikationen im Anhang nicht entsprechen oder auf welche die Bewertungsmethoden im Anhang nicht angewandt werden können.

~~Innovative Lösungen können das Teilsystem „Fahrzeuge“, dessen Bestandteile und IK betreffen.~~

2. Innovative Lösungen können die Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Fahrzeuge“ mit deren Teilen und Interoperabilitätskomponenten betreffen.

~~Wenn eine innovative Lösung vorgeschlagen wird, erklärt der Hersteller oder sein Bevollmächtigter, wie die Lösung von den maßgeblichen Bestimmungen dieser ETV abweicht oder diese ergänzt und legt dem Generalsekretär die Abweichungen zur Prüfung vor. Der Generalsekretär stimmt sich mit der EU und der Europäischen~~

3. Wenn eine innovative Lösung vorgeschlagen wird, muss der Hersteller oder sein in der Union ~~niedergelassener ansässiger befugter Vertreter~~ Bevollmächtigter angeben, inwiefern sie von den jeweiligen Vorgaben der TSI im Anhang abweicht~~en~~, und sie der Kommission zur Prüfung vorlegen. Die Kommission kann die Agentur zur Stellungnahme zu der vorgeschlagenen

<sup>8</sup> APTU steht für Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmateriale, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist ~~–~~ (Anhang F des Übereinkommens COTIF 1999 in der überarbeiteten und am 1. ~~Dezember~~ März 2019 in Kraft getretenen Fassung).

<sup>9</sup> Diese Bestimmungen befinden sich in Artikel 6 der die TSI PRM in Kraft setzenden Verordnung.



~~Eisenbahnagentur (die Agentur) über die vorgeschlagene innovative Lösung ab und leitet seine Stellungnahme an den CTE weiter.~~

~~Wenn der CTE diese Stellungnahme unterstützt, müssen die entsprechenden funktionellen Spezifikationen und Schnittstellenspezifikationen sowie die Bewertungsmethoden, die in die ETV integriert werden müssen, damit die innovative Lösung verwendet werden kann, gemeinsam mit der EU entwickelt und im Rahmen der Überarbeitung in die ETV aufgenommen.~~

~~Bis zur Überarbeitung der ETV gilt eine positive Stellungnahme des CTE als annehmbarer Nachweis der Konformität mit den grundlegenden Anforderungen der ETV GEN A und kann somit zur Bewertung des betreffenden Teilsystems herangezogen werden. Das für die Anwendung innovativer Lösungen für das Teilsystem Fahrzeuge zu befolgende Verfahren ist in der ETV LOC&PAS definiert.~~

*innovativen Lösung auffordern und gegebenenfalls einschlägige Interessenvertreter~~träger~~ anhören.*

4. Die Kommission gibt zu der vorgeschlagenen innovativen Lösung eine Stellungnahme ab. Fällt diese Stellungnahme positiv aus, werden die geeigneten funktionalen Spezifikationen und Schnittstellenspezifikationen sowie die Bewertungsmethode, die in der TSI benötigt werden, um die Verwendung dieser innovativen Lösung zu ermöglichen, ausgearbeitet und dann im Zuge des Überarbeitsverfahrens in die TSI aufgenommen. Fällt die Stellungnahme negativ aus, darf die innovative Lösung nicht ~~verwendet~~ angewandt werden.

5. Bis zur Überarbeitung der TSI wird die positive Stellungnahme der Kommission als hinreichender Nachweis der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 2008/57/EG betrachtet und kann als Grundlage für die Prüfung von Teilsystemen und Vorhaben verwendet werden.

3) Unter Berücksichtigung aller geltenden grundlegenden Anforderungen sind die Eckwerte in Bezug auf die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität für die Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Fahrzeuge“ in Abschnitt 4.2 dieser ETV aufgeführt.~~In Bezug auf die Barrierefreiheit für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ergeben sich für die Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Fahrzeuge“ unter Berücksichtigung aller geltenden grundlegenden Anforderungen die in Abschnitt 4.2 dieser~~

~~ETV aufgeführten Eckwerte.~~

~~TSI aufgeführten Eckwerte.~~

Die den Betrieb betreffenden Anforderungen und ~~Zuständigkeiten~~ Verantwortlichkeiten sind

i.d.R. auf nationaler Ebene festzulegen, in Übereinstimmung mit allen geltenden OTIF-Vorschriften sowie mit den Bestimmungen

in der TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ festgelegt sowie

in Abschnitt 4.4 dieser

ETV.

TSI festgelegt.

## 4.2 Funktionale und technische Spezifikationen

### 4.2.1 Teilsystem „Infrastruktur“

1) In Bezug auf die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen und Menschen~~Barrierefreiheit für behinderte Menschen und Personen~~ mit eingeschränkter Mobilität gelten für das Teilsystem

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 14 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

„Infrastruktur“ unter Berücksichtigung der grundlegenden Anforderungen in Abschnitt 3 die wie folgt eingeteilten funktionalen und technischen Spezifikationen:

- Parkmöglichkeiten für ~~behinderte~~-Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~-Menschen mit eingeschränkter Mobilität
- ~~Barrierefreie~~-hindernisfreie Wege
- Türen und Eingänge
- Fußbödenoberflächen
- Kennzeichnung ~~durchsichtiger~~-transparenter Hindernisse
- Toiletten und Wickeltische
- Einrichtungsgegenstände und frei stehende Objekte
- Fahrkartenschalter, Informations- und Kundenbetreuungsschalter
- Beleuchtung
- Visuelle Informationen: Wegweiser, Piktogramme, gedruckte oder dynamische Informationen
- Gesprochene Informationen
- Breite des Bahnsteigs und Bahnsteigkante
- Bahnsteigende
- Einstiegshilfen auf Bahnsteigen
- Schienengleiche Bahnübergänge

2) Die in den Abschnitten 4.2.1.1 –bis 4.2.1.15 genannten Eckwerte beziehen sich auf die in Abschnitt 2.1.1 genannten Bereiche des Teilsystems „Infrastruktur“ und lassen sich in zwei Kategorien einteilen:

- Eckwerte, die technische Angaben erfordern, beispielsweise Parameter, die die Bahnsteige und deren Zugänglichkeit betreffen. In diesem Fall werden die Eckwerte spezifiziert und die zur Erfüllung der Anforderungen notwendigen technischen Merkmale angegeben.
- Eckwerte, die nicht spezifiziert werden müssen, beispielsweise die Parameter/Eigenschaften von Rampen oder Parkplätzen. In diesem Fall wird der Eckwert in Form einer funktionalen Anforderung festgelegt, die durch mehrere technische Lösungen erfüllt werden kann.

In nachstehender Tabelle 3 sind die Eckwerte und ihre jeweilige Kategorie aufgeführt.

*Tabelle 3: Eckwerte und ihre Kategorie*

Eckwert	Technische Angaben	Nur funktionale Anforderung
Parkmöglichkeiten für <del>behinderte</del> -Menschen <u>mit Behinderung</u> und <del>Personen</del> - <u>Menschen</u> mit eingeschränkter Mobilität		<u>g</u> Gesamter Abschnitt 4.2.1.1
<u>Hindernis</u> <del>Barriere</del> freie Wege	Lage der Wege	<u>d</u> Detaillierte Merkmale



Eckwert	Technische Angaben	Nur funktionale Anforderung
	Breite der <del>barrierefreien</del> <u>hindernisfreien</u> Wege Schwellen Doppeltes <del>Geländer</del> <u>Handläufe</u> <del>Art des</del> -Aufzug <u>typs</u> Höhe der Braille- Beschriftungen	
Türen und Eingänge	4.2.1.3 (2): Türbreite 4.2.1.3 (4): Höhe der Türbe- <u>dienelemente</u> <del>tätigung</del>	4.2.1.3 (1) 4.2.1.3 (3)
Fußböden <u>oberflächen</u>		<u>g</u> gesamter Abschnitt 4.2.1.4
Kennzeichnung <del>durchsichtiger</del> <u>transparenter</u> Hindernisse		<u>g</u> Gesamter Abschnitt 4.2.1.5
Toiletten und Wickeltische		<u>g</u> Gesamter Abschnitt 4.2.1.6
Einrichtungsgegenstände und frei stehende Objekte		<u>g</u> Gesamter Abschnitt 4.2.1.7
Fahrkartenschalter, Infor- mations- und Kundenbe- treuungsschalter	4.2.1.8 (5): Durchgänge an Fahrkartenkontrollgeräten	4.2.1.8 (1) – (4) 4.2.1.8 (6)
Beleuchtung	4.2.1.9 (3): Beleuchtung auf Bahnsteigen	4.2.1.9 (1), 4.2.1.9 (2), 4.2.1.9 (4): Beleuchtung an anderen Orten
Visuelle Informationen: Wegweiser, Piktogramme, gedruckte oder dynamische Informationen	<u>a</u> Anzugebende Informationen im Einzelnen Ort der Informationen	<u>g</u> Genaue Merkmale der visuellen Informationen
Gesprochene Informationen	<u>g</u> Gesamter Abschnitt 4.2.1.11	
Breite des Bahnsteigs und Bahnsteigkante	<u>g</u> Gesamter Abschnitt 4.2.1.12	
Bahnsteigende	<u>g</u> Gesamter Abschnitt 4.2.1.13	
Einstiegshilfen auf Bahnsteigen	<u>g</u> Gesamter Abschnitt 4.2.1.14	
Schienengleiche Bahnübergänge in Bahnhöfen	<u>g</u> Gesamter Abschnitt 4.2.1.15	

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 16 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

*Tabelle 3: Eckwerte und ihre Kategorie*

4.2.1.1 Parkmöglichkeiten für ~~behinderte~~-Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~-Menschen mit eingeschränkter Mobilität

1) Wenn ein Parkplatz zum Bahnhof gehört, sind genügend geeignete Stellplätze für ~~behinderte~~-Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~-Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu reservieren, die über eine Nutzungsberechtigung für Behindertenparkplätze verfügen. Diese Stellplätze müssen sich auf dem Parkplatz möglichst nahe an einem zugänglichen Eingang befinden.

4.2.1.2 Hindernis~~Barriere~~freie Wege

1) Folgende öffentliche Bereiche der Infrastruktur müssen, soweit vorhanden, über hindernis~~barriere~~freie Wege miteinander verbunden sein:

- Haltestellen für andere Beförderungsanbindungen innerhalb der Bahnhofsgrenzen (z. B. Taxi, Bus, Straßenbahn, U-Bahn, Fähre)
- Parkplätze
- zugängliche Ein- und Ausgänge
- Informationsschalter
- Systeme für visuelle und akustische Informationen
- Einrichtungen für ~~den~~-Fahrkartenkauf und die Fahrkartenkontrolle
- Kundenbetreuung
- Wartebereiche
- Toiletteneinrichtungen
- Bahnsteige

2) Die Länge der ~~barrierefreien~~-hindernisfreien Wege muss der kürzesten ~~realisierbaren~~-praktisch umsetzbaren Entfernung entsprechen.

3) Die Fußböden- und Bodenoberflächen- und Oberflächen hindernis~~barriere~~freier Wege müssen gering reflektierende Eigenschaften besitzen ~~sein~~.

4.2.1.2.1 *Horizontale* ~~Begehung~~Erschließung

1) Die lichte Breite von hindernis~~barriere~~freien Wegen, Fußgängerüber- und -unterführungen muss mindestens 160 cm betragen, außer in den in Abschnitt 4.2.1.3 (2) (Türen), 4.2.1.12 (3) (Bahnsteige) und 4.2.1.15 (2) (schiengleiche Bahnübergänge) genannten Bereichen.

Sind auf dem Weg Schwellen vorhanden, so müssen diese in Kontrast zum umgebenden Fußboden stehen und dürfen nicht höher als 2,5 cm sein.

4.2.1.2.2 *Vertikale* ~~Begehung~~Erschließung

1) Sind auf einem ~~barrierefreien~~-hindernisfreien Weg ~~Höhenunterschiede~~-Niveaunterschiede zu überwinden, so ist als Alternative zur Treppe ein stufenfreier Weg ~~ohne Stufen~~ für ~~Personen~~-Menschen mit eingeschränkter Mobilität vorzusehen.



- 2) Treppen auf ~~barrierefreien~~-hindernisfreien Wegen müssen, gemessen zwischen den Handläufen, eine Mindestbreite von 160 cm haben. Mindestens die erste und die letzte Stufe sind durch einen farblich kontrastierendes ~~ns Warnband~~-Streifen kenntlich zu machen, und vor der ersten Stufenkante nach unten sind ~~mindestens~~ taktile Bodenindikatoren anzubringen.
- 3) Sind keine Aufzüge vorhanden, so müssen für ~~behinderte~~-Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität, die keine Treppen benutzen können, Rampen mit ~~geringer~~ moderater Neigung installiert werden. Stark geneigte Rampen sind nur für kurze Entfernungen zulässig.
- 4) Treppen und Rampen sind auf beiden Seiten und auf zwei Ebenen mit Handläufen auszustatten.
- 5) Sind keine Rampen vorhanden, müssen Aufzüge bereitgestellt werden, die mindestens Typ 2 gemäß der in Anlage A Ziffer 1 genannten Spezifikation entsprechen. Aufzüge vom Typ 1 sind nur in Bahnhöfen zulässig, die erneuert oder umgerüstet werden ~~sich in der Erneuerung oder Umrüstung befinden~~.
- 6) Fahrtreppen und Fahrsteige sind gemäß der in Anlage A Ziffer 2 genannten Spezifikation zu konstruierengestalten.
- 7) Schienengleiche Bahnübergänge können Teil eines ~~barrierefreien~~-hindernisfreien Weges sein, wenn sie den Anforderungen in Abschnitt 4.2.1.15 entsprechen.

#### 4.2.1.2.3 Kennzeichnung der Wege

- 1) ~~Barrierefreie~~-Hindernisfreie Wege sind eindeutig durch visuelle Informationen gemäß Abschnitt 4.2.1.10 zu kennzeichnen.
- 2) Für sehbehinderte Personen sind die Informationen auf dem ~~barrierefreien~~-hindernisfreien Weg ~~mindestens~~ zumindest durch taktile und kontrastierende Bodenindikatoren bereitzustellen. Dieser Absatz gilt nicht für ~~barrierefreie~~ hindernisfreie ~~Verbindungswege~~-Wege zu Parkplätzen.
- 3) Zusätzlich oder als Alternative sind auch technische Lösungen zulässig, bei denen ferngesteuerte akustische Einrichtungen oder Telekommunikationsfonanwendungen eingesetzt werden. Lösungen dieser Art, die als Alternative verwendet werden sollen, sind als innovative Lösungen zu behandeln.
- 4) Sind entlang dem ~~barrierefreien~~-hindernisfreien Weg zum Bahnsteig Handläufe oder Wände in Reichweite, so müssen Kurzinformationen (z. B. Nummer des Bahnsteigs oder Richtungsinformationen) in Braille-Schrift oder in prismatischen Buchstaben bzw. Zahlen auf dem Handlauf oder an der Wand auf einer Höhe zwischen 145 cm und 165 cm angebracht sein.

#### 4.2.1.3 Türen und Eingänge

- 1) Dieser Abschnitt gilt für alle Türen und Eingänge auf ~~barrierefreien~~-hindernisfreien Wegen, mit Ausnahme von Türen zu Toiletten, die nicht für ~~behinderte~~-Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität bestimmt sind.
- 2) Türen müssen eine nutzbare lichte Breite von mindestens 90 cm haben und von ~~behinderten~~-Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität benutzt werden können.
- 3) Zulässig sind manuell bediente, halbautomatische oder automatische Türen.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 18 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

- 4) Die Türbedienelemente müssen in einer Höhe zwischen 80 cm und 110 cm angebracht sein.

#### 4.2.1.4 Fußbödenoberflächen

- 1) Alle Bodenbeläge, Oberflächen und Trittlflächen von Stufen müssen rutschfest sein.
- 2) Innerhalb der Bahnhofsgebäude dürfen die Böden von Fußwegen keine Unebenheiten von mehr als 0,5 cm aufweisen. Ausgenommen sind Schwellen, Entwässerungsrinnen und taktile Bodenindikatoren.

#### 4.2.1.5 Kennzeichnung ~~durchsichtiger~~ transparenter Hindernisse

- 1) ~~Durchsichtige~~ Transparente Hindernisse in Form von Glastüren oder transparenten Wänden auf oder entlang den von Reisenden genutzten Wegen sind zu kennzeichnen. Die ~~durchsichtigen~~ transparenten Hindernisse müssen durch diese Kennzeichnungen deutlich hervorgehoben werden. Eine Kennzeichnung ist nicht erforderlich, wenn die Reisenden durch andere Objekte vor einem Aufprall geschützt sind, beispielsweise durch Handläufe oder durchgehende Sitzbänke.

#### 4.2.1.6 Toiletten und Wickeltische

- 1) Sofern in einem Bahnhof Toiletten verfügbar sind, muss mindestens eine rollstuhlgerechte geschlechtsneutrale Toilettenkabine vorhanden sein.
- 2) Sofern in einem Bahnhof Toiletten verfügbar sind, müssen Wickeltische für ~~Babys~~ Kleinstkinder bereitgestellt werden, die für Frauen und Männer zugänglich sind.

#### 4.2.1.7 Einrichtungsgegenstände und frei stehende Objekte

- 1) Alle Einrichtungsgegenstände und frei stehenden Objekte in Bahnhöfen müssen in Kontrast zu ihrem Hintergrund stehen und abgerundete Kanten haben.
- 2) Innerhalb der Bahnhofsgrenzen sind Einrichtungsgegenstände und frei stehende Objekte (einschließlich vorspringender und hängender Gegenstände) so zu positionieren, dass sie ~~b~~Blinde oder ~~s~~Sehbehinderte Personen nicht beeinträchtigen, oder sie müssen mit einem langen Stock ertastet werden können.
- 3) Auf jedem Bahnsteig, auf dem Reisenden das Warten auf Züge gestattet ist, sowie in jedem Wartebereich ist mindestens ein Bereich mit Sitzmöglichkeiten und einem Rollstuhlplatz bereitzustellen.
- 4) Handelt es sich dabei um einen wettergeschützten Bereich, so muss dieser für Rollstuhlfahrer zugänglich sein.

#### 4.2.1.8 Fahrkartenschalter, Informations- und Kundenbetreuungsschalter

- 1) Sind entlang dem hindernisbarrierefreien Weg besetzte Fahrkartenschalter, Informations- und Kundenbetreuungsschalter vorhanden, so muss mindestens ein Schalter für Rollstuhlfahrer und kleinwüchsige Menschen zugänglich sein und mindestens ein Schalter über eine Induktionsschleife für Hörhilfen verfügen.
- 2) Befindet sich eine Glastrennwand zwischen dem Reisenden und dem Verkaufsmitarbeiter am Fahrkartenschalter, so muss entweder die Trennwand entfernt werden können oder es muss eine Sprechanlage installiert sein. Glastrennwände dieser Art müssen aus klarem Glas bestehen.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 19 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

- 3) Sind elektronische Geräte zur Anzeige von Preisinformationen für den Verkaufsmitarbeiter vorhanden, so müssen diese so angebracht sein, dass der Preis auch für den Käufer der Fahrkarte sichtbar ist.
- 4) Sind entlang einem ~~barrierefreien~~ hindernisfreien Weg in einem Bahnhof Fahrkartenverkaufsautomaten verfügbar, so ~~muss~~ müssen die Bedienelemente mindestens eines dieser Automaten von Rollstuhlfahrern und kleinwüchsigen Menschen ~~bedient~~ erreicht werden können.
- 5) Sind Geräte zur Fahrkartenkontrolle aufgestellt, muss mindestens eines dieser Geräte über einen freien Durchgang mit einer Breite von mindestens 90 cm verfügen und die Durchfahrt eines besetzten Rollstuhls mit bis zu 1\_250 mm Länge ermöglichen. Bei Erneuerung oder Umrüstung ist eine Mindestbreite von 80 cm zulässig.
- 6) Werden Drehkreuze verwendet, so muss während der Betriebszeiten ein alternativer Durchgangspunkt für ~~behinderte~~ Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität zur Verfügung stehen.

#### 4.2.1.9 Beleuchtung

- 1) Die Außenbereiche von Bahnhöfen müssen so ausreichend beleuchtet sein, ~~damit dass~~ die Orientierung erleichtert wird und Niveauwechsel, Türen und Eingänge ~~erkennbar~~ hervorgehoben sind.
- 2) Die Beleuchtung entlang ~~barrierefreien~~ hindernisfreier Wegen muss der visuellen ~~Beanspruchung~~ Erfordernis der Reisenden angepasst sein. Besonders zu beachten sind dabei Niveauwechsel, Fahrkartenverkaufsstellen und -automaten sowie Informationsschalter und Informationsanzeigen.
- 3) Die Beleuchtung der Bahnsteige muss den in Anlage A Ziffern 3 und 4 genannten Spezifikationen entsprechen.
- 4) Die Notbeleuchtung muss hinreichende Sichtverhältnisse schaffen, um Evakuierungen durchführen sowie Feuerlöschgeräte und Sicherheitsausrüstungen erkennen zu können.

#### 4.2.1.10 Visuelle Informationen: Wegweiser, Piktogramme, gedruckte oder dynamische Informationen

- 1) Es sind folgende Informationen bereitzustellen müssen vorhanden sein:
  - Sicherheitsinformationen und Sicherheitsanweisungen;
  - Warn-, Verbots- und Gebotszeichen;
  - Informationen über die Abfahrt von Zügen;
  - Kennzeichnung von Bahnhofseinrichtungen, sofern vorhanden, und Zugangswegen zu diesen Einrichtungen.
- 2) Die für visuelle Informationen verwendeten Schriftarten, Symbole und Piktogramme müssen in Kontrast zu ihrem Hintergrund stehen.
- 3) Wegweiser sind an allen Stellen, an denen Reisende entscheiden müssen, welchen Weg sie wählen, sowie in bestimmten Abständen entlang dem Weg anzubringen. Zeichen, Symbole und Piktogramme sind über den gesamten Weg hinweg einheitlich zu verwenden.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 20 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

- 4) Informationen über die Abfahrt von Zügen (u. a. Zielbahnhof, Zwischenhalte, Nummer des Bahnsteigs und Abfahrtszeit) müssen an mindestens einer Stelle im Bahnhof auf einer Höhe von maximal 160 cm ~~angebracht~~ verfügbar sein. Dies gilt für gedruckte und dynamische Informationen gleichermaßen.
- 5) Die für Text verwendete Schriftart muss gut lesbar sein.
- 6) Alle Sicherheits-, Warn-, Gebots- und Verbotsschilder müssen Piktogramme enthalten.
- 7) An folgenden Orten sind taktile Zeichen anzubringen:
  - Toiletten (gegebenenfalls Funktionsinformationen und ~~gegebenenfalls Hilfe~~Notrufinformationen);
  - Aufzügen gemäß der in Anlage A Ziffer 1 genannten Spezifikation.
- 8) Für Uhrzeitangaben in Ziffern muss das 24-Stunden-System verwendet werden. ~~Digitale Uhrzeiten sind im 24-Stunden-Modus anzugeben.~~
- 9) Die folgenden spezifischen grafischen Symbole und Piktogramme sind mit dem Rollstuhlsymbol gemäß Anlage N zu versehen:
  - Richtungsinformationen für rollstuhlgerechte Wege;
  - Kennzeichnung von rollstuhlgerechten Toiletten und sonstigen Einrichtungen, soweit vorhanden;
  - bei Verfügbarkeit von Wagenstandsanzeigern am Bahnsteig Kennzeichnung der Einstiege für Rollstuhlfahrer.

Diese Symbole dürfen mit anderen Symbolen (z. B. Aufzug, Toiletten) kombiniert werden.
- 10) Sind Induktionsschleifen installiert, müssen diese durch ein Zeichen gemäß Anlage N gekennzeichnet sein.
- 11) Sind in rollstuhlgerechten Toiletten klappbare ~~Handläufe~~ Haltestangen vorhanden, so ist ein grafisches Symbol anzubringen, das die Haltestange ~~en Handlauf~~ sowohl in ein- wie auch in ausgeklappter Position zeigt.
- 12) Es dürfen nicht mehr als fünf Piktogramme und ein Richtungspfeil, in eine Richtung weisend, gemeinsam an einem Ort angebracht werden.
- 13) Anzeigen müssen den Anforderungen in Abschnitt 5.3.1.1 entsprechen. Unter „Anzeige“ ist in diesem Zusammenhang jeder Träger von dynamischen Informationen zu verstehen.

#### 4.2.1.11 Gesprochene Informationen

- 1) Der STI-PA-Wert gesprochener Informationen muss gemäß der in Anlage A Ziffer 5 genannten Spezifikation mindestens 0,45 betragen.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 21 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

#### 4.2.1.12 Breite des Bahnsteigs und Bahnsteigkante

- 1) Der Gefahrenbereich eines Bahnsteigs beginnt an der den ~~Schienen-Gleisen~~ zugewandten Bahnsteigkante und ist als der Bereich definiert, in dem Reisende sich bei der Durchfahrt oder ~~Ankunft-Einfahrt~~ von Zügen nicht aufhalten dürfen.
- 2) Die Bahnsteigbreite darf über die gesamte Länge des Bahnsteigs variieren.
- 3) Die Mindestbreite des Bahnsteigs ohne Hindernisse muss der Breite des Gefahrenbereichs zuzüglich der Breite einer Gehspur/Freifläche pro Seite von je 80 cm (insgesamt 160 cm) entsprechen. Eine Verjüngung dieser Abmessung an den Bahnsteigenden auf 90 cm ist zulässig.
- 4) Innerhalb dieser Gehspur/Freifläche von 160 cm dürfen sich Hindernisse befinden. Für das Signalsystem erforderliche Ausrüstungen sowie Sicherheitsausrüstungen gelten in diesem Zusammenhang nicht als Hindernisse. Der Mindestabstand zwischen den Hindernissen und dem Gefahrenbereich muss den Angaben in folgender Tabelle entsprechen:

*Tabelle 4: Mindestabstand zwischen Hindernissen und Gefahrenbereich*

Länge der Hindernisse (parallel zur Bahnsteigkante gemessen)	Mindestabstand zum Gefahrenbereich
< 1 m (siehe Anm. 1) – kleine Hindernisse	80 cm
1 m bis < 10 m – große Hindernisse	120 cm

*~~Tabelle 4: Mindestabstand zwischen Hindernissen und Gefahrenbereich~~*

Anmerkung 1: Beträgt der Abstand zwischen zwei kleinen Hindernissen weniger als 2,4 m (parallel zur Bahnsteigkante gemessen), so gelten beide Hindernisse als ein großes Hindernis.

Anmerkung 2: Innerhalb des Mindestabstands zwischen einem großen Hindernis und dem Gefahrenbereich dürfen sich weitere kleine Hindernisse befinden, sofern die für kleine Hindernisse geltenden Anforderungen (Mindestabstand zum Gefahrenbereich und Mindestabstand zum nächsten kleinen Hindernis) erfüllt sind.

- 5) Sind fahrzeug- oder bahnsteigseitig Hilfsvorrichtungen vorhanden, die Rollstuhlfahrern das Ein- oder Aussteigen erleichtern, so ist zwischen dem Rand der Hilfseinrichtung und der Einstiegs- bzw. Ausstiegsstelle für Rollstühle auf dem Bahnsteig an derjenigen Stelle, an der diese Einrichtungen voraussichtlich genutzt werden, ein freier Bereich (ohne Hindernisse) von mindestens 150 cm vorzusehen. In einem neuen Bahnhof gilt diese Anforderung für alle Züge, die an dem Bahnsteig planmäßig halten.
- 6) Der den ~~Schienen-Gleisen abgewendete~~-abgewandte Rand des Gefahrenbereichs muss durch visuelle Markierungen und taktile Bodenindikatoren gekennzeichnet sein.
- 7) Die visuelle Markierung muss aus einer mindestens 10 cm breiten, mit dem Hintergrund kontrastierenden rutschfesten Warnlinie bestehen.
- 8) Taktile Bodenindikatoren können auf zweierlei Art ausgeführt sein:

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 22 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

- ein Aufmerksamkeitsfeld, das am Rand des Gefahrenbereichs auf eine Gefahr hinweist,
- ein Leitstreifen zur Anzeige der Gehrichtung auf der sicheren Seite des Bahnsteigs.

9) Der Werkstoff an der den Schienen zugewandten Bahnsteigkante muss in Kontrast zu dem dunklen Spalt zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug stehen.

#### 4.2.1.13 Bahnsteigende

1) Das Bahnsteigende ist entweder durch eine ~~Barriere~~-Absperrung gegen öffentlichen Zutritt abzugrenzen oder durch eine visuelle Markierung und taktile Bodenindikatoren mit einem Aufmerksamkeitsfeld zu kennzeichnen.

#### 4.2.1.14 Einstiegshilfen auf Bahnsteigen

- 1) Bei Verwendung bahnsteigseitiger Rampen müssen diese den Anforderungen in Abschnitt 5.3.1.2 entsprechen.
- 2) Bei Verwendung bahnsteigseitiger Hublifte müssen diese den Anforderungen in Abschnitt 5.3.1.3 entsprechen.
- 3) Bei der Aufbewahrung von Einstiegshilfen, einschließlich mobiler Rampen, muss gewährleistet sein, dass sie in verstaumtem Zustand auf dem Bahnsteig kein Hindernis und keine Gefahr für die Reisenden darstellen.

#### 4.2.1.15 Schienengleiche Bahnübergänge in Bahnhöfen

- 1) Schienengleiche Bahnübergänge in Bahnhöfen dürfen unter Einhaltung der nationalen Vorschriften Teil eines stufenfreien Weges ~~ohne Stufen~~- oder eines hindernisbarrierefreien Weges sein.
- 2) Wenn schienengleiche Bahnübergänge Teile von stufenfreien Wegen sind, gehören zu einem Weg ohne Stufen auch schienengleiche Bahnübergänge, die zusätzlich zu anderen Wegen genutzt werden, so müssen sie
  - eine Mindestbreite von 120 cm (bei einer Länge unter 10 m) bzw. 160 cm (ab einer Länge von 10 m) haben; ~~;~~
  - eine ~~geringe~~-moderate Neigung haben; starke Neigungen sind nur für Rampen über kurze Entfernungen zulässig;
  - so gestaltet sein, dass das kleinste Rad eines Rollstuhls gemäß Anlage M nicht zwischen der Oberfläche des Übergangs und der Schiene stecken bleiben kann; ~~;~~
  - sSind vor schienengleichen Bahnübergängen Umlaufsperrern aufgestellt, um unbeabsichtigtes oder unkontrolliertes Überqueren der Gleise zu verhindern, so darf die Mindestbreite auf dem Übergang und in der Umlaufsperrere weniger als 120 cm, aber nicht weniger als 90 cm betragen; Rollstuhlfahrer müssen ungehindert manövrieren können.
- 3) Wenn schienengleiche Bahnübergänge Teile von hindernisfreien Wegen sind, gehören zu einem barrierefreien Weg schienengleiche Bahnübergänge, die von allen Reisenden benutzt werden müssen, so müssen sie
  - allen obigen Spezifikationen entsprechen,

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 23 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

- über visuelle und taktile Markierungen zur Erkennung von Anfang und Ende der Oberfläche des Bahnübergangs verfügen,
- bewacht sein; andernfalls müssen unter Beachtung der nationalen Vorschriften Ausrüstungen vorhanden sein, die blinden oder sehbehinderten Menschen ~~den das sichere~~ Überquerengang ermöglichen, und/oder die niveaugleichen Übergänge müssen so betrieben werden, dass sie von sehbehinderten Menschen sicher überquert werden können.

- 4) Kann eine dieser Anforderungen nicht erfüllt werden, so darf der schienengleiche Bahnübergang nicht als Teil eines stufenfreien Weges ~~ohne Stufen~~ oder eines hindernisbarrierefreien Weges betrachtet werden.

#### 4.2.2 Teilsystem „Fahrzeuge“

- 1) In Bezug auf die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen und Menschen ~~Barrierefreiheit für behinderte Menschen und Personen~~ mit eingeschränkter Mobilität gelten für das Teilsystem „Fahrzeuge“ unter Berücksichtigung der grundlegenden Anforderungen in Abschnitt 3 die wie folgt eingeteilten funktionalen und technischen Spezifikationen:

- Sitze
- Rollstuhlplätze
- Türen
- Beleuchtung
- Toiletten
- Lichte Räume
- Kundeninformationen
- Niveauwechsel
- Handläufe
- Rollstuhlgerechte Schlafgelegenheiten
- Position von Stufen zum Ein- und Ausstieg

##### 4.2.2.1 Sitze

###### 4.2.2.1.1 Allgemeines

- 1) An allen gangseitigen Sitzen müssen Haltegriffe oder vertikale Haltestangen oder andere Vorrichtungen angebracht sein, die im Gang für einen sicheren Halt genutzt werden können, es sei denn, der Sitz befindet sich in aufrechter Stellung nicht mehr als 200 mm entfernt von
- der Rückenlehne eines anderen Sitzes, der in die entgegengesetzte Richtung zeigt und mit einem Haltegriff oder einer vertikalen Haltestange oder anderen Vorrichtungen ausgestattet ist, die für einen sicheren Halt genutzt werden können;
  - einer Haltestange oder einer Trennwand.
- 2) Haltegriffe oder andere Vorrichtungen, die für einen sicheren Halt genutzt werden können, sind in einer Höhe zwischen 800 mm und 1\_200 mm (gemessen von der Mitte des nutzbaren Teils des Haltegriffs)

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 24 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

über dem Boden anzubringen, dürfen nicht in den lichten Raum hineinragen und müssen mit dem Sitz kontrastieren.

- 3) In Sitzplatzbereichen mit festen Sitzen parallel zur Seitenwand sind für einen sicheren Halt Haltestangen anzubringen. Diese Haltestangen müssen mit einem Abstand von maximal 2\_000 mm zueinander und in einer Höhe zwischen 800 mm und 1\_200 mm über dem Boden angebracht sein und mit der Umgebung im Innern des Zuges kontrastieren.
- 4) Haltegriffe und andere Vorrichtungen dürfen keine scharfen Kanten haben.

#### 4.2.2.1.2 VorrangBehindertensitze

##### 4.2.2.1.2.1 *Allgemeines*

- 1) Mindestens 10 % der Sitzplätze je Triebzug/Reisezugwagen und je Klasse sind als **Behindertensitze** Vorrangsitze für ~~behinderte~~-Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~-Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu kennzeichnen.
- 2) Die ~~Behindertensitze~~-Vorrangsitze und die Fahrzeuge, in denen sie sich befinden, sind durch Zeichen gemäß Anlage N zu kennzeichnen. Die Sitzplätze sind mit einem Hinweis zu versehen, der besagt, dass andere Reisende diese Sitze für berechnigte Personen bei Bedarf freimachen müssen.
- 3) Die ~~Behindertensitze~~-Vorrangsitze müssen sich im Fahrgastraum und in der Nähe der Außentüren befinden. In doppelstöckigen Wagen oder Zügen können auf beiden Decks ~~Behindertensitze~~ Vorrangsitze vorhanden sein.
- 4) ~~Behindertensitze~~-Vorrangsitze müssen mindestens über dieselbe Ausstattung verfügen wie normale Sitze desselben Typs.
- 5) Sind Sitze eines bestimmten Typs mit Armlehnen ausgestattet, so müssen die Armlehnen der ~~Behindertensitze~~-Vorrangsitze dieses Typs beweglich sein, mit Ausnahme der Armlehnen, die sich unmittelbar an den Außenwänden des Fahrzeugs oder, im Fall von Abteilwagen, an den Trennwänden befinden. Bewegliche Armlehnen müssen in eine Position parallel zur Rückenlehne geklappt werden können, um den uneingeschränkten Zugang zum Sitz oder zu angrenzenden ~~Behindertensitzen~~ Vorrangsitzen zu ermöglichen.
- 6) ~~Behindertensitze~~-Vorrangsitze dürfen keine Klappsitze sein.
- 7) Jeder ~~Behindertensitz~~-Vorrangsitze und der für den Benutzer verfügbare Raum muss den Abbildungen H1 bis H4 in Anlage H entsprechen.
- 8) Die gesamte nutzbare Sitzfläche des ~~Behindertensitzes~~-Vorrangsitzes muss mindestens 450 mm breit sein (siehe Abb. H1).
- 9) Die Oberseite des Sitzpolsters eines ~~Behindertensitzes~~-Vorrangsitzes muss sich an der vorderen Sitzkante in einer Höhe zwischen 430 mm und 500 mm über dem Boden befinden.
- 10) Die lichte Höhe über jedem Sitz muss vom Boden aus gemessen mindestens 1\_680 mm betragen, außer in Doppelstockwagen, in denen über den Sitzen Gepäckablagen angebracht sind. In solchen Fällen ist für ~~Behindertensitze~~-Vorrangsitze unter den Gepäckablagen eine geringere lichte Höhe von 1\_520 mm

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 25 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

zulässig, sofern bei mindestens 50 % der ~~Behindertensitze~~-Vorrangsitze ist eine lichte Höhe von 1,680 mm gegeben ist.

- 11) Wenn Sitze mit verstellbarer Rückenlehne vorhanden sind, ist die Messung bei vollständig aufrechter Stellung der Rückenlehne durchzuführen.

#### 4.2.2.1.2.2 Sitze in Reihenanordnung

- 1) Bei in Reihe angeordneten ~~Behindertensitzen~~-Vorrangsitzen muss der freie Raum vor jedem Sitz den Abmessungen in Abbildung H2 entsprechen.
- 2) Der Abstand zwischen der Vorderfläche der Rückenlehne und der senkrechten Ebene durch den am weitesten nach hinten ragenden Teil des davor angeordneten Sitzes muss mindestens 680 mm betragen. Dabei ist zu beachten, dass der erforderliche Sitzabstand in der Mitte des Sitzes in einer Höhe von 70 mm über dem Schnittpunkt zwischen Sitzpolster und Rückenlehne gemessen wird.
- 3) Außerdem muss ein freier Raum zwischen der Vorderkante des Sitzpolsters und der gleichen senkrechten Ebene des vorderen Sitzes von mindestens 230 mm vorhanden sein.

#### 4.2.2.1.2.3 Sitze in Vis-à-vis-Anordnung

- 1) Bei gegenüberliegend (vis-à-vis) angeordneten ~~Behindertensitzen~~-Vorrangsitzen muss der Abstand zwischen den Vorderkanten der Sitzpolster mindestens 600 mm betragen (siehe Abb. H3). Dieser Abstand muss auch dann gegeben sein, wenn einer dieser Sitze kein ~~Behindertensitz~~-Vorrangsitz ist.
- 2) Bei gegenüberliegend angeordneten ~~Behindertensitzen~~-Vorrangsitzen mit Tisch muss zwischen der Vorderkante des Sitzpolsters und der am nächsten liegenden Kante des Tisches ein Abstand von mindestens 230 mm vorhanden sein (siehe Abb. H4~~3~~). Ist einer dieser Sitze kein ~~Behindertensitz~~-Vorrangsitz, so kann dessen Abstand zum Tisch geringer sein, sofern zwischen den Vorderkanten der Sitzpolster weiterhin ein Mindestabstand von 600 mm gegeben ist. An den Seitenwänden befestigte Tische, die nicht über die Mittellinie des Fenstersitzes hinausragen, sind von den Bestimmungen dieses Absatzes ausgenommen.

#### 4.2.2.2 Rollstuhlplätze

- 1) Je nach Länge muss in einer Einheit, ohne Berücksichtigung der Lokomotive oder des Triebkopfs, mindestens die in der folgenden Tabelle angegebene Anzahl von Rollstuhlplätzen vorhanden sein:

*Tabelle 5: Mindestanzahl von Rollstuhlplätzen nach Länge der Einheit*

Länge der Einheit	Anzahl der Rollstuhlplätze pro Einheit
unter 30 m	1 Rollstuhlplatz
30 m bis 205 m	2 Rollstuhlplätze
über 205 m bis 300 m	3 Rollstuhlplätze
über 300 m	4 Rollstuhlplätze

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 26 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

*Tabelle 5: Mindestanzahl von Rollstuhlplätzen nach Länge der Einheit*

- 2) Zur Gewährleistung der Standfestigkeit muss der Rollstuhlplatz so ausgelegt sein, dass der Rollstuhl entweder in Fahrtrichtung oder entgegengesetzt der Fahrtrichtung platziert werden kann.
- 3) Rollstuhlplätze müssen auf ihrer ~~ganzen-gesamten~~ Länge eine Breite von 700 mm und mindestens eine Höhe von 1 450 mm ab Fußbodenoberkante erfüllen, ~~zwischen der Fußbodenebene bis zu einer Höhe von mindestens 1450 mm eine Breite von 700 mm haben~~. In der Höhe zwischen 400 mm und 800 mm über Fußbodenoberkante sind auf jeder an Hindernisse (z. B. Wände oder Aufbauten) angrenzenden Seite 50 mm an zusätzlicher Breite vorzusehen; als zusätzlicher Bewegungsfreiraum für die Hände des Rollstuhlbenutzers, ~~damit Rollstuhlfahrer ihre Hände frei bewegen können~~ (bei Rollstühlen, die auf der Gangseite abgestellt sind, sind für die betreffende Gangseite keine zusätzlichen 50 mm erforderlich, da es sich bereits um einen freien Bereich handelt).
- 4) Der Mindestabstand in der Längsebene zwischen der Rückseite des Rollstuhlplatzes und der angrenzenden nächstgelegenen Fläche muss den Abmessungen in Anlage I Abbildungen I1 bis I3 entsprechen.
- 5) Im ~~gekennzeichneten~~ vorgesehenen Bereich darf sich zwischen dem Boden und der Decke des Fahrzeugs kein Hindernis befinden, mit Ausnahme einer Gepäckablage, eines gemäß den Anforderungen in Abschnitt 4.2.2.9 an der Wand oder der Decke des Fahrzeugs montierten horizontalen Handlaufs oder eines Tisches.
- 6) An der Rückseite des Rollstuhlplatzes muss ein Aufbau oder eine andere geeignete Vorrichtung mit einer Breite von mindestens 700 mm vorhanden sein. Die Höhe des Aufbaus oder der Vorrichtung muss so gewählt werden, dass ein Rollstuhl, der mit der Rückseite zum Aufbau oder zur Vorrichtung steht, nicht nach hinten umkippen kann.
- 7) Am Rollstuhlplatz können Klappsitze angebracht sein, die allerdings in eingeklappter Position nicht in den geforderten Freiraum des Rollstuhlplatzes hineinragen dürfen, ~~hochgeklappter Position die Abmessungen des Rollstuhlplatzes nicht verändern dürfen~~.
- 8) Innerhalb von Rollstuhlplätzen oder unmittelbar davor dürfen keine ständigen Ausrüstungen wie Fahrradhalterungen oder Skihalterungen montiert werden.
- 9) Neben oder gegenüber jedem Rollstuhlplatz muss mindestens ein Sitz für eine Begleitperson des Rollstuhlfahrers vorgesehen sein. Dieser Sitz muss den gleichen Komfort bieten wie die anderen Fahrgastsitze und kann auch auf der gegenüberliegenden Seite des Ganges angebracht sein.
- 10) In Zügen mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von mehr als 250 km/h, mit Ausnahme von doppelstöckigen Zügen, müssen Rollstuhlfahrer die Möglichkeit haben, von einem Rollstuhlplatz auf einen Fahrgastsitz, der mit einer beweglichen Armlehne ausgestattet sein muss, zu wechseln. Der Wechsel muss vom Rollstuhlfahrer selbständig durchgeführt werden können. In diesem Fall ist es zulässig, den Sitz für die Begleitperson in eine andere Sitzreihe zu verlegen. Diese Anforderung gilt für die Anzahl der nach Tabelle 5 pro Einheit vorzusehenden Rollstuhlplätze.
- 11) Der Rollstuhlplatz muss mit einer ~~Notrufeinrichtung~~ Hilferufvorrichtung ausgestattet sein, die es dem Rollstuhlfahrer ermöglicht, bei Gefahr mit einer Person in Kontakt zu treten, die geeignete Maßnahmen einleiten kann.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 27 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

- 12) Die ~~Notrufeinrichtung~~ Hilferufvorrichtung muss sich in dem in Anlage L Abbildung L1 spezifizierten Bereich befinden, der vom Rollstuhlfahrer mühelos erreicht werden kann.
- 13) Die Hilferufvorrichtung ~~Notrufeinrichtung~~ darf nicht in einer engen Vertiefung angebracht sein, die die unmittelbare Bedienung mit der Handfläche verhindert; eine Schutzvorrichtung gegen unbeabsichtigten Gebrauch ist allerdings zulässig.
- 14) Die Bedienschnittstelle der Hilferufvorrichtung ~~Notrufeinrichtung~~ muss den Anforderungen in Abschnitt 5.3.2.6 entsprechen.
- 15) Unmittelbar neben oder auf dem Rollstuhlplatz ist ein Zeichen gemäß Anlage N anzubringen, das den Bereich als Rollstuhlplatz kennzeichnet.

#### 4.2.2.3 Türen

##### 4.2.2.3.1 Allgemeines

- 1) Diese Anforderungen betreffen ausschließlich Türen zwischen öffentlich zugänglichen Bereichen des Zuges, mit Ausnahme von Toilettentüren.
- 2) Zum Öffnen oder Schließen manuell bedienter Türen, die von den Reisenden benutzt werden, muss der Mechanismus zum Öffnen und Schließen mit der Handfläche und mit einer Kraft von nicht mehr als 20 N betätigt werden können.
- 3) Vorrichtungen zum Betätigen von Türen, unabhängig davon, ob es sich um manuell zu betätigende Vorrichtungen, Drucktasten oder andere Bedienelemente handelt, müssen mit der Fläche kontrastieren, an der sie angebracht sind.
- 4) Die Bedienschnittstelle muss den Anforderungen in Abschnitt 5.3.2.1 entsprechen.
- 5) Sind separate Bedienelemente zum Öffnen und Schließen übereinander angebracht, so muss sich die Bedienung zum Öffnen grundsätzlich über der zum Schließen befinden.

##### 4.2.2.3.2 Außentüren

- 1) Türen für den Einstieg von Reisenden von außen müssen in geöffnetem Zustand eine nutzbare lichte Breite von mindestens 800 mm haben.
- 2) In Zügen mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von weniger als 250 km/h müssen rollstuhlgerechte Türen mit niveaugleichem Zugang gemäß Abschnitt 2.3 in geöffnetem Zustand eine nutzbare lichte Breite von mindestens 1\_000 mm haben.
- 3) Außentüren sind an ihrer Außenseite so zu kennzeichnen, dass sie mit dem sie umgebenden Wagenkasten kontrastieren.
- 4) Bei den als rollstuhlgerecht ausgewiesenen ~~gekennzeichneten rollstuhlgerechten~~ Außentüren muss es sich um die Türen handeln, die den als solche gekennzeichneten Rollstuhlplätzen am nächsten liegen.
- 5) Rollstuhlgerechte Türen sind eindeutig mit einem Zeichen gemäß Anlage N zu markieren.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 28 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

- 6) Im Innern des Fahrzeugs ist die Position der Außentüren eindeutig durch einen kontrastierenden Fußbodenbereich an der Türöffnung zu kennzeichnen.
- 7) Wird eine Tür zum Öffnen freigegeben, so muss ein Signal gegeben werden, das für Personen innerhalb und außerhalb des Zuges deutlich hörbar und sichtbar ist. Dieses Signal muss für mindestens fünf Sekunden andauern, es sei denn, die Tür wird betätigt. In diesem Fall kann das Signal nach drei Sekunden abschalten.
- 8) Wenn eine Tür automatisch oder fernbedient vom Triebfahrzeugführer oder einem anderen Mitarbeiter des Zugpersonals geöffnet wird, muss das Alarmsignal für mindestens drei Sekunden andauern, sobald die Tür anfängt, sich zu öffnen.
- 9) Kurz bevor eine Tür automatisch oder fernbedient geschlossen wird, muss ein akustisches und visuelles Signal gegeben werden, das für Personen innerhalb und außerhalb des Zuges deutlich hörbar und sichtbar ist. Das Signal muss mindestens zwei Sekunden vor Beginn des Schließvorgangs auslösen und während des Schließvorgangs andauern.
- 10) Die Schallquelle von Türsignalen muss sich in der Nähe der Bedienelemente der Tür oder, sofern keine Bedienelemente vorhanden sind, neben der Türöffnung befinden.
- 11) Das visuelle Signal muss innerhalb und außerhalb des Zuges sichtbar und so angebracht sein, dass ein möglichst geringes Risiko besteht, von Reisenden im Fahrzeuginnenraum verdeckt zu werden.
- 12) Akustische Türsignale müssen der in Anlage G genannten Spezifikation entsprechen.
- 13) Die Aktivierung der Tür muss entweder durch das Zugpersonal, halbautomatisch (d. h. durch Betätigen einer Drucktaste durch den Fahrgast) oder automatisch erfolgen.
- 14) Die Bedienelemente der Tür müssen sich entweder neben oder auf dem ~~Türflügel~~ Türblatt befinden.
- 15) Der Mittelpunkt von Vorrichtungen zum Öffnen der Außentür, die vom Bahnsteig aus bedient werden können, muss sich an allen Bahnsteigen, für die der Zug ausgelegt ist, in einer Höhe zwischen 800 mm und 1 200 mm über dem Bahnsteig befinden. Ist der Zug nur für eine einzige Bahnsteighöhe ausgelegt, so muss sich der Mittelpunkt der Öffnungsvorrichtung der Außentür in einer Höhe zwischen 800 mm und 1 100 mm über dem Bahnsteig befinden.
- 16) Der Mittelpunkt innen angebrachter Vorrichtungen zum Öffnen der Außentür muss sich in einer Höhe zwischen 800 mm und 1 100 mm über dem Boden des Fahrzeugs befinden.

#### 4.2.2.3.3 Innentüren

- 1) Automatische und halbautomatische Innentüren müssen Vorrichtungen besitzen, die verhindern, dass Reisende während des Betriebs der Türen eingeklemmt werden.
- 2) Die Öffnungen rollstuhlgerechter Innentüren müssen eine nutzbare lichte Breite von mindestens 800 mm haben.
- 3) Der Kraftaufwand zum Öffnen und Schließen manuell bedienter Türen darf nicht mehr als 60 N betragen.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 29 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

- 4) Der Mittelpunkt der Bedienelemente von Innentüren muss sich in einer Höhe zwischen 800 mm und 1\_100 mm über dem Boden des Fahrzeugs befinden.
- 5) Bei automatischen aufeinanderfolgenden Verbindungstüren zwischen Fahrzeugen müssen sich diese entweder paarweise synchron bewegen, oder die zweite Tür muss sich automatisch öffnen, sobald sich eine Person auf sie zu bewegt.
- 6) Bestehen mehr als 75 % der Türoberfläche aus einem ~~durchsichtigen~~ transparenten Werkstoff, so ist die Tür durch deutlich sichtbare ~~Zeichen~~ Markierungen zu kennzeichnen.

#### 4.2.2.4 Beleuchtung

- 1) Die Mindestwerte der durchschnittlichen Beleuchtungsstärke ~~durchschnittliche Mindestbeleuchtung~~ in den Fahrgastbereichen ~~muss~~ müssen den Werten ~~gemäß~~ der Spezifikation in Anlage A Ziffer 6 ~~genannten Spezifikation~~ entsprechen. Die Anforderungen an die Einheitlichkeit dieser Werte sind für die Konformität mit der vorliegenden

ETV nicht von Belang.

~~TSI nicht von Belang.~~

#### 4.2.2.5 Toiletten

- 1) Sind in einem Zug Toiletten ~~verfügbar~~ vorhanden, so muss auch eine Universaltoilette vorhanden sein, die vom Rollstuhlplatz aus ~~erreicht werden kann~~ zugänglich ist.
- 2) Die Standardtoilette muss den Anforderungen in den Abschnitten 5.3.2.2 und 5.3.2.3 entsprechen.
- 3) Die Universaltoilette muss den Anforderungen in den Abschnitten 5.3.2.2 und 5.3.2.4 entsprechen.
- 4) Sofern in einem Zug Toiletten ~~verfügbar~~ vorhanden sind, muss ein Wickeltisch bereitgestellt werden. Sind keine oder keine für Rollstuhlfahrer zugänglichen ~~rollstuhlgerechten~~ separaten Einrichtungen für die Versorgung von ~~Babys~~ Kleinstkindern vorhanden, muss in der Universaltoilette ein Wickeltisch vorhanden sein. Dieser muss den Anforderungen in Abschnitt 5.3.2.5 entsprechen.

#### 4.2.2.6 Lichte Räume

- 1) Ab dem Einstieg in das Fahrzeug muss der Querschnitt des lichten Raums folgenden Anforderungen genügen:
  - durch das Fahrzeug: siehe Abmessungen in Anlage J Abbildung J1,
  - Wagenübergänge zwischen miteinander verbundenen Fahrzeugen eines Zugteils: siehe Abmessungen in Anlage J Abbildung J2,
  - von/zu rollstuhlgerechten Türen, Rollstuhlplätzen und rollstuhlgerechten Bereichen, einschließlich Schlafgelegenheiten und Universaltoiletten, soweit vorhanden: siehe Abmessungen in Anlage J Abbildung J3.
- 2) In folgenden Bereichen ist keine Überprüfung der Mindesthöhe erforderlich:
  - alle Bereiche in Doppelstockwagen,
  - Wagenübergänge und Türbereiche in einstöckigen Fahrzeugen.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 30 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

Aufgrund baulicher Einschränkungen (Begrenzungslinien, verfügbarer Raum) darf die lichte Höhe in diesen Bereichen geringer sein.

- 3) Neben dem Rollstuhlplatz und in anderen Bereichen, in denen Rollstuhlfahrer unter Umständen wenden müssen, ist ein Wendebereich mit einem Durchmesser von mindestens 1\_500 mm vorzusehen. Der Rollstuhlplatz kann dabei in den erforderlichen Wendekreis eingerechnet werden.
- 4) Muss der Rollstuhlfahrer seine Richtung ändern, so muss die lichte Breite in beiden Gängen den Werten in Anlage K Tabelle K1 entsprechen.

#### 4.2.2.7 Kundeninformationen

##### 4.2.2.7.1 Allgemeines

- 1) Es sind folgende Informationen bereitzustellen:
  - Sicherheitsinformationen und Sicherheitsanweisungen<sub>2</sub>
  - Akustische Sicherheitsanweisungen in Verbindung mit visuellen Signalen im Notfall<sub>2</sub>
  - Warn-, Verbots- und Gebotszeichen<sub>2</sub>
  - Informationen zum Zuglauf, einschließlich Angaben über Verspätungen und unplanmäßige Halte<sub>2</sub>
  - Informationen zum Standort zugseitiger Einrichtungen.
- 2) Visuelle Informationen müssen in Kontrast zu ihrem Hintergrund stehen.
- 3) Die für Text verwendete Schriftart muss gut lesbar sein.
- 4) Für Uhrzeitangaben in Ziffern ist das 24-Stunden-System zu verwenden. ~~Digitale Uhrzeiten sind im 24-Stunden-Modus anzugeben.~~

##### 4.2.2.7.2 Zeichen, Piktogramme und taktile Informationen

- 1) Sämtliche Sicherheits-, Warn-, Gebots- und Verbotsszeichen müssen Piktogramme enthalten und gemäß der in Anlage A Ziffer 7 genannten Spezifikation gestaltet sein.
- 2) Es dürfen nicht mehr als fünf Piktogramme und ein Richtungspfeil, in eine Richtung weisend, gemeinsam an einem Ort angebracht werden.
- 3) Die folgenden spezifischen Piktogramme sind mit dem Rollstuhlsymbol gemäß Anlage N zu versehen:
  - Richtungsinformationen für rollstuhlgerechte Einrichtungen<sub>2</sub>
  - Kennzeichnung der Position von rollstuhlgerechten Türen außen am Zug<sub>2</sub>
  - Kennzeichnung von Rollstuhlplätzen im Zug<sub>2</sub>
  - Kennzeichnung der Universaltoiletten.

Diese Symbole dürfen mit anderen Symbolen (z. B. Wagennummer, Toiletten usw.) kombiniert werden.

- 4) Sind Induktionsschleifen installiert, müssen diese durch ein Piktogramm gemäß Anlage N gekennzeichnet sein.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 31 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

- 5) Sind in Universaltoiletten klappbare ~~Handläufe~~ Haltestangen vorhanden, so ist ein Piktogramm anzubringen, das den Handlauf sowohl in ein- wie auch in ausgeklappter Position zeigt.
- 6) Sind im Fahrzeug Sitzplatzreservierungen möglich, so ist die Nummer oder der Buchstabe des Fahrzeugs (analog zur Verwendung im Reservierungssystem) auf oder neben jeder Einstiegstür anzuzeigen. Die Nummer oder der Buchstabe ist in mindestens 70 mm hohen Zeichen anzuzeigen und muss bei geöffneter und bei geschlossener Tür sichtbar sein.
- 7) Sind die Sitze durch Nummern oder Buchstaben gekennzeichnet, so muss die Nummer bzw. der Buchstabe des Sitzes auf oder neben jedem Sitz durch mindestens 12 mm hohe Zeichen angezeigt werden. Die Nummern und Buchstaben müssen in Kontrast zu ihrem Hintergrund stehen.
- 8) ~~An folgenden Orten sind t~~ Taktile Zeichen sind anzubringen in:
  - Toiletten und rollstuhlgerechten Schlafgelegenheiten (gegebenenfalls Funktionsinformationen und ~~gegebenenfalls Notrufinformationen~~ Hilferufvorrichtung)
  - Fahrzeugen (Vorrichtungen zum Öffnen/Schließen von für Reisende zugänglichen Türen und Hilfe ~~Notruf~~vorrichtungen).

#### 4.2.2.7.3 Dynamische visuelle Informationen

- 1) Der Zielbahnhof oder der Zuglauf ist außen am Zug auf Bahnsteigseite neben mindestens einer der Einstiegstüren für Reisende an mindestens jedem zweiten Fahrzeug des Zuges anzuzeigen.
- 2) Verkehren die Züge in einem System, in dem auf den Bahnsteigen in Abständen von maximal 50 m dynamische visuelle Informationen angezeigt werden, und sind außerdem Informationen über den Zielbahnhof oder den Zuglauf an der Zugspitze vorhanden, so müssen an den Fahrzeugseiten keine Informationen angezeigt werden.
- 3) Der Zielbahnhof oder der Zuglauf des Zuges muss in jedem Fahrzeug angezeigt werden.
- 4) Außerdem ist der nächste Halt des Zuges so anzuzeigen, dass diese Information von mindestens 51 % der Fahrgastsitzplätze in jedem Fahrzeug, einschließlich 51 % der ~~Behindertensitze~~ Vorrangsitze, sowie von allen Rollstuhlplätzen aus ~~in jedem Fahrzeug~~ gelesen werden kann.
- 5) Diese Information muss mindestens zwei Minuten vor dem Eintreffen am entsprechenden Bahnhof angezeigt werden. Beträgt die planmäßige Reisezeit zum nächsten Bahnhof weniger als zwei Minuten, muss dieser Bahnhof sofort nach der Abfahrt vom vorangegangenen Bahnhof angezeigt werden.
- 6) Die Anforderung, den Zielbahnhof und den nächsten Halt so anzuzeigen, dass diese Information von mindestens 51 % der Fahrgastsitzplätze aus einsehbar ist, gilt nicht für Abteilwagen, deren Abteile maximal 8 Sitzplätze haben und von einem Gang aus erreicht werden. Die Anzeige muss jedoch für Personen, die im Gang außerhalb eines Abteils stehen, sowie für Reisende auf einem Rollstuhlplatz sichtbar sein.
- 7) Die Information über den nächsten Halt kann auf der gleichen Anzeige wie der Zielbahnhof angezeigt werden. Sobald der Zug zum Stillstand kommt, muss jedoch der Zielbahnhof angezeigt werden.
- 8) Bei Verwendung eines automatischen Systems muss es möglich sein, falsche oder irreführende Informationen zu unterdrücken oder zu korrigieren.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 32 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

- 9) Innen- und Außenanzeigen müssen den Anforderungen in Abschnitt 5.3.2.7 entsprechen. Unter „Anzeige“ ist in diesem Zusammenhang jeder Träger von dynamischen Informationen zu verstehen.

#### 4.2.2.7.4 Dynamische akustische Informationen

- 1) Der Zug muss mit einer Lautsprecheranlage ausgestattet sein, die für Routine- oder Notfalldurchsagen durch den Triebfahrzeugführer oder ein anderes Mitglied des Personals mit besonderer Verantwortung für die Reisenden ~~einen anderen für die Reisenden zuständigen Bediensteten~~ zu verwenden ist.
- 2) Die Lautsprecheranlage kann manuell, automatisch oder vorprogrammiert betrieben werden. Bei Verwendung einer automatischen Lautsprecheranlage muss es möglich sein, falsche oder irreführende Informationen zu unterdrücken oder zu korrigieren.
- 3) Die Lautsprecheranlage muss es erlauben, an jedem Halt oder bei der Abfahrt an jedem Halt den Zielbahnhof sowie den nächsten Halt des Zuges anzusagen.
- 4) Die Lautsprecheranlage muss es ~~erlauben~~ermöglichen, den nächsten Halt des Zuges mindestens zwei Minuten vor der Ankunft des Zuges an diesem Bahnhof anzusagen. Ist der nächste Bahnhof weniger als zwei Minuten geplanter Reisezeit entfernt, muss dieser Bahnhof sofort nach der Abfahrt vom vorangegangenen Bahnhof angesagt werden.
- 5) Der STI-PA-Wert gesprochener Informationen muss gemäß der in Anlage A Ziffer 5 genannten Spezifikation mindestens 0,45 betragen. Die Anforderungen an die Lautsprecheranlage sind an jedem Sitzplatz und jedem Rollstuhlplatz zu erfüllen.

#### 4.2.2.8 Niveauwechsel

- 1) Stufen im Innern des Zuges (mit Ausnahme der Stufen für den Einstieg von außen) dürfen maximal 200 mm hoch und müssen mindestens 280 mm tief sein, gemessen auf der Mittelachse der Stufen. Bei doppelstöckigen Zügen kann dieser Wert für die zum oberen und unteren Deck führenden Stufen auf 270 mm reduziert werden.
- 2) Mindestens die erste und die letzte Stufe sind durch ein kontrastierendes Band mit einer ~~Breite-Tiefe~~ zwischen 45 mm und 55 mm zu kennzeichnen, das sich über die gesamte Breite der Stufen erstrecken muss und an der Vorderseite und der Oberseite der Stufenkante anzubringen ist.
- 3) Treppen mit mehr als drei Stufen sind auf beiden Seiten und auf zwei ~~Ebenen~~Höhen mit Handläufen auszustatten. Der ~~untere-obere~~ Handlauf ist in einer Höhe zwischen 850 mm und 1\_000 mm über dem Boden anzubringen. Der untere Handlauf ist in einer Höhe zwischen 500 mm und 750 mm über dem Boden anzubringen.
- 4) Treppen mit einer, zwei oder drei Stufen sind auf beiden Seiten mit mindestens einem Handlauf oder einer anderen Vorrichtung, die für einen sicheren Halt genutzt werden kann, auszustatten.
- 5) Handläufe müssen den Anforderungen in Abschnitt 4.2.2.9 entsprechen.
- 6) Zwischen dem Vorraum einer rollstuhlgerechten Außentür, dem Rollstuhlplatz, einer Universalschlafkabine und der Universaltoilette sind keine Stufen zulässig, ausgenommen Türschwellen bis zu einer Höhe von 15 mm, oder wenn ein Hublift zur Überwindung der Stufe vorhanden ist. Der Hublift muss den Anforderungen in Abschnitt 5.3.2.10 entsprechen.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 33 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

7) Sind im Fahrzeug Rampen vorhanden, so dürfen folgende Neigungen nicht überschritten werden:

*Tabella 6: Maximale Neigung von Rampen in Fahrzeugen*

<u>Länge der Rampe</u>	<u>Maximale Neigung (in Grad)</u>	<u>Maximale Neigung (in Prozent)</u>
Gänge zwischen dem Vorraum einer rollstuhlgerechten Außentür, dem Rollstuhlplatz, einer rollstuhlgerechten Schlafgelegenheit und der Universaltoilette		
<b>b</b> Bis 840 mm in einstockigen Wagen	6,84	12
<b>b</b> Bis 840 mm in Doppelstockwagen	8,5	15
> 840 mm	3,58	6,25
<b>a</b> Andere Bereiche im Zug		
> 1000 mm	6,84	12
600 mm bis 1000 mm	8,5	15
unter 600 mm	10,2	18

*Tabella 6: Maximale Neigung von Rampen in Fahrzeugen*

Anmerkung: Die Neigung ist bei stillstehendem Fahrzeug auf ebenem, geradem Gleis zu messen.

#### 4.2.2.9 ~~Handläufe~~Haltestangen

- 1) In Fahrzeugen angebrachte ~~Handläufe~~Haltestangen müssen einen runden Querschnitt und einen Außendurchmesser zwischen 30 mm und 40 mm haben. Der lichte Abstand zu angrenzenden Flächen mit Ausnahme der ~~Halteungen~~Befestigungen muss mindestens 45 mm betragen.
- 2) Ist die Haltestange ~~er~~Handlauf gebogen, muss der Radius zur Innenfläche der Biegung mindestens 50 mm betragen.
- 3) Alle ~~Handläufe~~Haltestangen müssen in Kontrast zu ihrem Hintergrund stehen.
- 4) Außentüren sind mit ~~Handläufen~~Haltestangen auf beiden Seiten der Türöffnung auszustatten, die im Innern so dicht wie möglich an die Außenwand des Fahrzeugs reichen müssen. Ausnahmen auf einer Seite der Türöffnung sind zulässig, wenn auf dieser Seite Vorrichtungen, z. B. ein fahrzeugseitiger Hublift, installiert sind.
- 5) Für ~~Handläufe~~Haltestangen gelten die folgenden Anforderungen:
  - Bei allen Außentüren müssen sich vertikale Haltestangen über einen Bereich zwischen 700 mm und 1.200 mm über der Schwelle der ersten Stufe erstrecken.
  - Bei Türöffnungen mit mehr als zwei Einstiegsstufen müssen zusätzliche Handläufe in einer Höhe zwischen 800 mm und 900 mm über der ersten beim Einstieg in den Zug nutzbaren Stufe

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 34 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

angebracht sein; die Handläufe sind parallel zur Verbindungslinie der Stufenkanten zu montieren.

- 6) Von Reisenden genutzte Wagenübergänge mit einer lichten Breite unter 1.000 mm und einer Länge über 2.000 mm müssen im oder angrenzend an den Wagenübergang über ~~Handläufe~~ Haltestangen oder Haltegriffe verfügen.
- 7) Bei Wagenübergängen mit einer lichten Breite von 1.000 mm oder mehr müssen innerhalb des Übergangs ~~Handläufe~~ Haltestangen oder Haltegriffe vorhanden sein.

#### 4.2.2.10 Rollstuhlgerechte Schlafgelegenheiten

- 1) Ist ein Zug mit Schlafgelegenheiten für Reisende ausgestattet, muss ein Fahrzeug vorhanden sein, das über mindestens eine rollstuhlgerechte Schlafgelegenheit verfügt.
- 2) Verfügt ein Zug über mehrere Fahrzeuge mit Schlafgelegenheiten für Reisende, müssen im Zug mindestens zwei rollstuhlgerechte Schlafgelegenheiten vorhanden sein.
- 3) Sind in einem Fahrzeug rollstuhlgerechte Schlafgelegenheiten vorhanden, so müssen die Außenseite der entsprechenden Fahrzeugtür und die Tür der rollstuhlgerechten Schlafgelegenheit mit einem Zeichen gemäß Anlage N gekennzeichnet sein.
- 4) Bei der ~~Bemessung~~ Abmessungen des Innenraums der rollstuhlgerechten Schlafgelegenheit sind die Anforderungen in Abschnitt 4.2.2.6 bezüglich der erwarteten Handlungen von Rollstuhlfahrern ~~Bewegungsfreiheit von Rollstuhlfahrern~~ zu berücksichtigen.
- 5) Die Schlafgelegenheit muss über mindestens zwei ~~Notrufeinrichtungen~~ Hilferufvorrichtungen verfügen, die bei Betätigung ein Signal an eine Person sendet, die geeignete Maßnahmen einleiten kann; eine Kommunikationsverbindung muss dabei nicht hergestellt werden.
- 6) Die Bedienschnittstelle von ~~Notrufeinrichtungen~~ Hilferufvorrichtungen muss den Anforderungen in Abschnitt 5.3.2.6 entsprechen.
- 7) Eine der ~~Notrufeinrichtungen~~ Hilferufvorrichtungen ist in maximal 450 mm Höhe über dem Boden anzubringen, gemessen von der FußBodenoberfläche bis zur Mitte der ~~Einrichtung~~ Vorrichtung. Sie ist so anzubringen, dass sie von einer am Boden liegenden Person erreicht werden kann.
- 8) Die andere ~~Notrufeinrichtung~~ Hilferufvorrichtung ist in einer Höhe zwischen 600 mm und 800 mm über dem Boden anzubringen, gemessen von der FußBodenoberfläche bis zur Mitte der ~~Einrichtung~~ Vorrichtung.
- 9) Die beiden ~~Notrufeinrichtungen~~ Hilferufvorrichtungen müssen sich an unterschiedlichen vertikalen Flächen der Schlafgelegenheit befinden.
- 10) Die ~~Notrufeinrichtungen~~ Hilferufvorrichtungen müssen sich von allen anderen Einrichtungen der Schlafgelegenheit unterscheiden, eine andere Farbe haben und in Kontrast zu ihrem Hintergrund stehen.



4.2.2.11 Position von Stufen zum Ein- und Ausstieg

4.2.2.11.1 Allgemeine Anforderungen

- 1) Es ist nachzuweisen, dass der Punkt in der Mitte der Vorderkante der Einstiegsstufe an jeder Einstiegsstufe ~~Stufenvorderkante an jeder Einstiegsstufe~~ auf beiden Seiten eines Fahrzeugs innerhalb der in Abbildung 1 als „Position der Stufe“ angegebenen Fläche liegt. Das Fahrzeug muss hierbei in betriebsbereitem Zustand und mit neuen Rädern mittig auf den Schienen stehen.

Abbildung 1

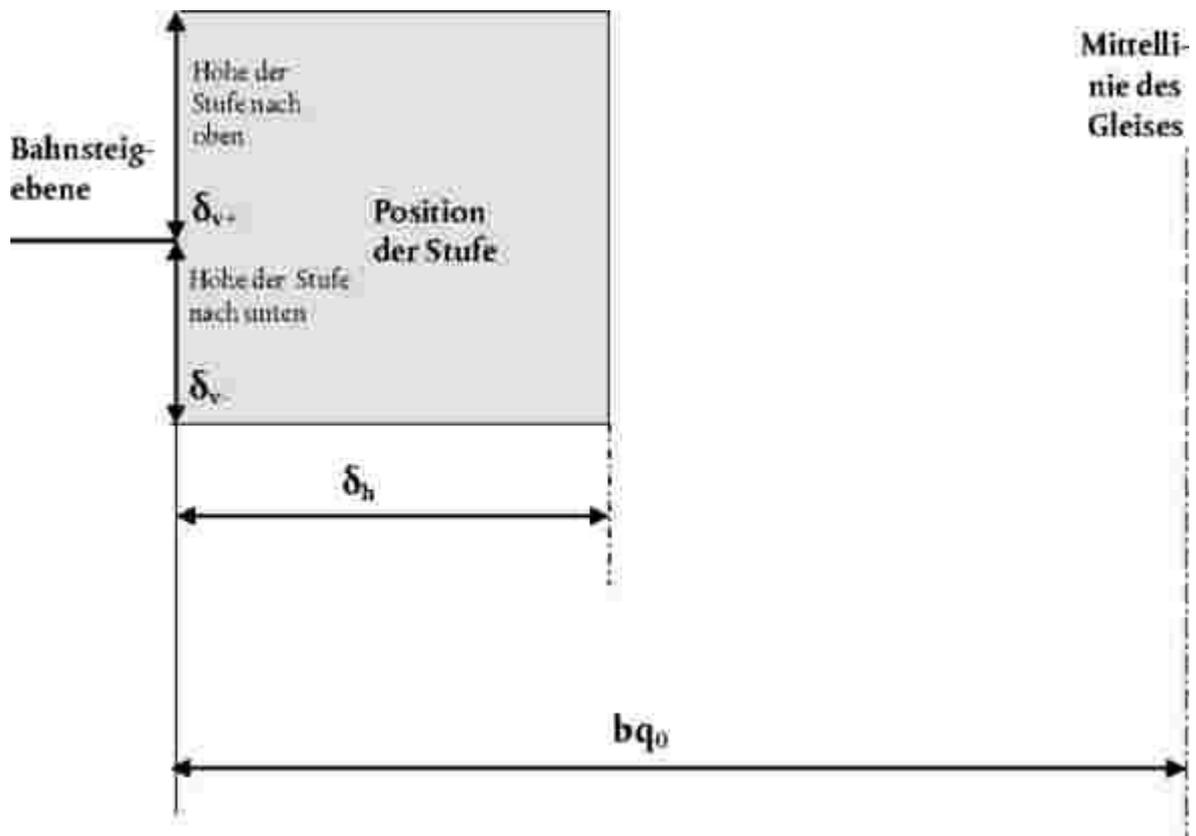


Abbildung 1

- 2) Die Werte für  $b_{q0}$ ,  $\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  und  $\delta_{v-}$  hängen von der Art der Bahnsteige ab, an denen das Fahrzeug planmäßig hält. Dabei gilt Folgendes:

- $b_{q0}$  ist basierend auf der Begrenzungslinie der Strecke ~~anhand der Spurweite~~, auf der der Zug betrieben werden soll, gemäß der in Anlage A Ziffer 8 genannten Spezifikation zu berechnen.

Bei der Berechnung muss/müssen auch die Spurweite ~~Begrenzungslinie(n)~~ der Strecke(n) berücksichtigt werden, auf der/denen das Fahrzeug betrieben werden soll.

Die ~~Spurweiten~~ Begrenzungslinien sind in Abschnitt 4.2.3.1 der TSI INF festgelegt.

- Die Abmessungen  $\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  und  $\delta_{v-}$  sind in den Tabellen 7—9 festgelegt.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 36 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

**Tabelle 7 für alle Fahrzeuge, die im Normalbetrieb planmäßig an Bahnsteigen mit einer Höhe von 550 mm halten:**

*Tabelle 7: Werte für  $\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  und  $\delta_{v-}$  für Bahnsteige mit einer Höhe von 550 mm*

	$\delta_h$ (mm)	$\delta_{v+}$ (mm)	$\delta_{v-}$ (mm)
<u>a</u> Auf geradem, ebenem Gleis	200	230	160
<u>a</u> Auf einem Gleis mit Bogenhalbmesser 300 m	290	230	160

*Tabelle 7: Werte für  $\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  und  $\delta_{v-}$  für Bahnsteige mit einer Höhe von 550 mm*

**Tabelle 8 für alle Fahrzeuge, die im Normalbetrieb planmäßig an Bahnsteigen mit einer Höhe von 760 mm halten:**

*Tabelle 8: Werte für  $\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  und  $\delta_{v-}$  für Bahnsteige mit einer Höhe von 760 mm*

	$\delta_h$ (mm)	$\delta_{v+}$ (mm)	$\delta_{v-}$ (mm)
<u>a</u> Auf geradem, ebenem Gleis	200	230	160
<u>a</u> Auf einem Gleis mit Bogenhalbmesser 300 m	290	230	160

*Tabelle 8: Werte für  $\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  und  $\delta_{v-}$  für Bahnsteige mit einer Höhe von 760 mm*

**Tabelle 9 für alle Fahrzeuge, die im Normalbetrieb planmäßig an Bahnsteigen mit einer Höhe von 760 mm und an Bahnsteigen mit einer Höhe von 550 mm halten und mindestens zwei Einstiegsstufen haben.**

Eine Stufe muss den Werten in obiger Tabelle 7 entsprechen, und für die nächste, in das Innere des Fahrzeugs führende Stufe gelten die folgenden Werte, basierend auf einer Bahnsteig-Nennhöhe von 760 mm:

*Tabelle 9: Werte für  $\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  und  $\delta_{v-}$  für die zweite Stufe bei Bahnsteigen mit einer Höhe von 760 mm*

	$\delta_h$ (mm)	$\delta_{v+}$ (mm)	$\delta_{v-}$ (mm)
<u>a</u> Auf geradem, ebenem Gleis	380	230	160
<u>a</u> Auf einem Gleis mit Bogenhalbmesser 300 m	470	230	160

*Tabelle 9: Werte für  $\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  und  $\delta_{v-}$  für die zweite Stufe bei Bahnsteigen mit einer Höhe von 760 mm*

3) In den technischen Unterlagen nach Abschnitt 4.2.12 der

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 37 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

ETV LOC&PAS

**TSI LOC&PAS**

müssen Höhe und Abstand des theoretischen Bahnsteigs angegeben sein, bei denen sich auf geradem, ebenem Gleis zur Mitte der Vorderkante der niedrigsten Stufe des Fahrzeugs ein vertikaler Spalt ( $\delta_{v+}$ ) von 230 mm und ein horizontaler Spalt ( $\delta_{h-}$ ) von 200 mm ergeben.

#### 4.2.2.11.2 Stufen zum Ein- und Ausstieg

- 1) Alle Einstiegs- und Ausstiegsstufen müssen rutschfest sein und über eine nutzbare lichte Breite entsprechend der Breite der Türöffnung verfügen.
- 2) Stufen im Innern des Zuges für den Einstieg von außen dürfen maximal 200 mm hoch und müssen zwischen den vertikalen Kanten der Stufe mindestens 240 mm tief sein (Auftritt). Die Höhe jeder Stufe kann auf maximal 230 mm erhöht werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass dadurch eine der insgesamt erforderlichen Stufen eingespart wird.
- 3) Alle Stufen müssen dieselbe Steighöhe haben.
- 4) Mindestens die erste und die letzte Stufe sind durch ein kontrastierendes Band mit einer Breite zwischen 45 mm und 55 mm zu kennzeichnen, das sich über mindestens 80 % der Breite der Stufen erstrecken muss und an der Oberseite der Stufenkante anzubringen ist. Die Vorderseite der letzten Einstiegsstufe ist ebenfalls mit einem entsprechenden Band zu kennzeichnen.
- 5) Außen liegende Stufen für den Einstieg ~~von außen~~ dürfen eine maximale Höhe von 230 mm zwischen den Stufen haben und müssen mindestens 150 mm tief sein (Auftritt), unabhängig davon, ob es sich um feste oder bewegliche Trittstufen handelt.
- 6) Ist ein Trittbrett als Verlängerung einer Türschwelle außerhalb des Fahrzeugs montiert und besteht kein Niveauwechsel zwischen dem Trittbrett und dem Boden des Fahrzeugs, so gilt dies nicht als Stufe im Sinne dieser Spezifikation. Eine zur Führung und zum dichten Schließen der Tür erforderliche geringfügige Verringerung der Höhe um maximal 60 mm zwischen dem Boden an der Türschwelle und dem Boden außerhalb des Fahrzeugs ist ebenfalls zulässig und gilt nicht als Stufe.
- 7) Der Vorraum des Fahrzeugs muss über maximal vier Stufen zu erreichen sein, von denen sich eine außerhalb des Fahrzeugs befinden kann.
- 8) Fahrzeuge, die im Normalbetrieb planmäßig an bereits vorhandenen Bahnsteigen mit einer Höhe unter 380 mm halten und deren Einstiegstüren über dem Drehgestell angeordnet sind, müssen nicht den Anforderungen der Nummern 2 und 5 entsprechen, wenn nachgewiesen werden kann, dass auf diese Weise eine gleichmäßigere Stufenhöhe erreicht wird.

#### 4.2.2.12 Einstiegshilfen

- 1) Es muss ein sicheres Verstaueungssystem vorhanden sein, das so ausgelegt ist, dass Einstiegshilfen, einschließlich mobiler Rampen, bei einem plötzlichen Halt weder den Rollstuhl oder die Mobilitätshilfe eines Fahrgasts beschädigen noch eine Gefahr für die Fahrgäste darstellen.
- 2) Im Einklang mit den Bestimmungen in Abschnitt 4.4.3 dürfen folgende Arten von Einstiegshilfen in Fahrzeugen mitgeführt werden:

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 38 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

#### 4.2.2.12.1 Bewegliche Trittstufen und Überfahrbrücken

- 1) Eine bewegliche Trittstufe ist eine in das Fahrzeug unterhalb der Türschwelle integrierte ausfahrbare Vorrichtung, die vollautomatisch und in Verbindung mit dem Öffnungs- und Schließvorgang der Tür aktiviert wird.
- 2) Eine Überfahrbrücke ist eine ausfahrbare Vorrichtung, die so nah wie möglich an der Türschwelle in das Fahrzeug integriert ist und die vollautomatisch und in Verbindung mit dem Öffnungs- und Schließvorgang der Tür aktiviert wird.
- 3) Ragt die bewegliche Trittstufe oder die Überfahrbrücke über die zulässige Begrenzungslinie hinaus, so darf der Zug bei ausgefahrener Trittstufe oder Überfahrbrücke nicht bewegt werden können.
- 4) Erst wenn die bewegliche Trittstufe oder die Überfahrbrücke vollständig ausgefahren sind, darf es für die Reisenden möglich sein, diese durch die Türöffnung zu passieren. Gleichermaßen darf die Trittstufe oder die Überfahrbrücke erst eingefahren werden, wenn durch die Türöffnung ein Ein- und Aussteigen der Reisenden nicht mehr möglich ist~~wenn sie nicht mehr durch die Türöffnung passiert werden können.~~
- 5) Bewegliche Trittstufen und Überfahrbrücken müssen den Anforderungen in Abschnitt 5.3.2.8 entsprechen.

#### 4.2.2.12.2 Fahrzeugseitige Rampen

- 1) Eine fahrzeugseitige Rampe ist eine Vorrichtung, die zwischen die Türschwelle des Fahrzeugs und den Bahnsteig platziert wird. Zulässig sind manuelle, halbautomatische oder automatische Rampen.
- 2) Fahrzeugseitige Rampen müssen den Anforderungen in Abschnitt 5.3.2.9 entsprechen.

#### 4.2.2.12.3 Fahrzeugseitige Hublifte

- 1) Ein fahrzeugseitiger Hublift ist eine in die Türöffnung eines Fahrzeugs integrierte Vorrichtung, die es ermöglichen muss, den größten vorhandenen Höhenunterschied zwischen dem Boden des Fahrzeugs und dem Bahnsteig, an dem es eingesetzt wird, zu überbrücken.
- 2) Befindet sich der Hublift in verstaumtem Zustand, muss die nutzbare lichte Mindestbreite der Türöffnung den Anforderungen in Abschnitt 4.2.2.3.2 entsprechen.
- 3) Fahrzeugseitige Hublifte müssen den Anforderungen in Abschnitt 5.3.2.10 entsprechen.

### 4.3 Funktionale und technische Spezifikationen der Schnittstellen

Die Tabellen in Abschnitt 4.3 haben ein 5-Spalten-Layout. Die von links aus gesehen erste Spalte erscheint nur in dieser ETV und nicht im EU-Recht; sie erklärt die rechtlichen Verweise im Rahmen des COTIF.~~Die erste Spalte von links ist nicht Teil der TSI. Die Titel der Spalten wurden durch das Hinzufügen von „ETV“ angepasst.~~



### 4.3.1 Schnittstellen zum Teilsystem „Infrastruktur“

*Tabelle 10: Schnittstelle mit dem Teilsystem „Infrastruktur“*

Verweis auf die <del>nationalen oder COTIF-Vorschriften</del>	Schnittstelle <del>mit dem</del> zum Teilsystem „Infrastruktur“			
	<del>ETV PRM / TSI PRM</del>		<del>TSI ETV INF</del>	
	Parameter	Abschnitt	Parameter	Abschnitt
<del>Die OTIF-Vorschriften enthalten keine Infrastrukturanforderungen.</del> Gemäß Artikel 6 § 2 ATMF ist es Aufgabe des Eisenbahnverkehrsunternehmens, die Kompatibilität des Fahrzeugs mit der Infrastruktur, auf der es betrieben wird, sicherzustellen.  <del>Auslegung und Planung der Spur liegen in der Verantwortung des Vertragsstaates.</del>	Position von Stufen zum Ein- und Ausstieg	4.2.2.11	Bahnsteige	4.2.9
	Sonderfälle bezüglich der Position von Stufen zum Ein- und Ausstieg	7.3.2.6	Sonderfälle für Bahnsteige	7.7

*Tabelle 10: Schnittstelle mit dem Teilsystem „Infrastruktur“*

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 40 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

#### 4.3.2 Schnittstellen zum Teilsystem „Fahrzeuge“

*Tabelle 11: Schnittstelle zum Teilsystem „Fahrzeuge“*

<i>Verweis auf die nationalen-oder COTIF-Vorschriften</i>	<i>Schnittstelle zum Teilsystem „Fahrzeuge“</i>			
	<b>ETV PRM-/<del>TSI PRM</del></b>		<b><del>TSI</del> ETV LOC&amp;PAS</b>	
	<b>Parameter</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Parameter</b>	<b>Abschnitt</b>
Beschrieben in der ETV LOC&PAS (Abschnitt 4.2.5) und in dieser ETV	Teilsystem „Fahrzeuge“	4.2.2	Fahrgastspezifische Aspekte	4.2.5

*Tabelle 11: Schnittstelle zum Teilsystem „Fahrzeuge“*

#### 4.3.3 Schnittstellen zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ (TAP)

*Tabelle 12: Schnittstellen zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“*

<i>Verweis auf die nationalen-oder COTIF-Vorschriften</i>	<i>Schnittstelle zum Teilsystem TAP</i>			
	<b>ETV PRM-/<del>TSI PRM</del></b>		<b><del>TSI</del> TAP Telematikanwendungen</b>	
	<b>Parameter</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Parameter</b>	<b>Abschnitt</b>
Innerhalb der OTIF gibt es keine harmonisierten Anforderungen für Telematikanwendungen für den Personenverkehr. <u>In den Mitgliedsstaaten können Telematikanwendungen für Fahrgäste</u>	<del>Barrierefreiheit</del> <u>Zugänglichkeit</u> von Bahnhöfen  Hilfeleistung beim Ein- und Aussteigen	4.4.1	<del>Verarbeitung</del> <u>Handhabung</u> von Informationen über die Beförderung und Betreuung von <del>behinderten</del> Menschen <u>mit Behinderung</u> und <del>Personen</del> <u>Menschen</u> mit eingeschränkter Mobilität	4.2.6



Verweis auf die <del>nationalen oder</del> <u>COTIF-Vorschriften</u>	Schnittstelle zum Teilsystem TAP			
	<del>ETV PRM / TSI PRM</del>		<del>TSI TAP</del> <u>Telematikanwendungen</u>	
	Parameter	Abschnitt	Parameter	<del>Abschnitt</del>
<u>betreffende gesetzliche Bestimmungen gelten, einschließlich der TSI TAP in den Staaten, die EU-Recht anwenden. Es liegt in der Verantwortung des die Fahrzeuge verwendenden Eisenbahnunternehmens, sicherzustellen, dass die Schnittstellen in Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften funktionieren.</u>	Hilfeleistung beim Ein- und Aussteigen	4.4.2	Verarbeitung von Informationen über die Beförderung und Betreuung von <del>behinderten</del> Menschen <u>mit Behinderung</u> und <del>Personen</del> <u>Menschen</u> mit eingeschränkter Mobilität	4.2.6
	Zugang und Reservierung	4.4.2	<del>Verarbeitung</del> <u>Handhabung</u> von Verfügbarkeits-/Buchungsanfragen	<del>4.2.9</del>
	Visuelle Informationen	4.2.1.10	<u>Handhabung von bereitgestellten Informationen</u> in Bahnhöfen	<del>4.2.12</del>
	Gesprochene Informationen	4.2.1.11	<u>Handhabung von bereitgestellten Informationen</u> in Bahnhöfen	<del>4.2.12</del>
	Kundeninformationen	4.2.2.7	<u>Handhabung von bereitgestellten Informationen</u> in den Zügen	<del>4.2.13</del>

*Tabelle 12: Schnittstellen zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“*

#### 4.4 ~~Betriebsvorschriften~~ Betriebliche Regelungen

~~Folgende betriebliche Regelungen sind nicht Teil der Bewertung von Teilsystemen.~~

~~In dieser~~

~~ETV~~

~~TSI~~

~~sind keine betrieblichen Regelungen für die Evakuierung in gefährlichen Situationen festgelegt, sondern lediglich die relevanten technischen Anforderungen. Die technischen Anforderungen an die Infrastruktur~~



~~und die Fahrzeuge dienen dazu, die Evakuierung aller Personen, einschließlich behinderter Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, zu erleichtern.~~

~~Wie in Abschnitt 2.1.3 dieser ETV erwähnt, sind die anwendbaren Betriebsvorschriften in Anlage K<sup>40</sup> der ETV LOC&PAS enthalten. Die Anwendung der in dieser ETV PRM enthaltenen Betriebsvorschriften bedarf nationaler Umsetzungsmaßnahmen und ist für den Anwendungsbereich dieser ETV nicht verbindlich. Bei der Verwendung von Fahrzeugen im Anwendungsbereich dieser ETV im internationalen Verkehr müssen die Eisenbahnunternehmen die in dem betreffenden Staat geltenden Vorschriften einhalten, einschließlich der in der rechten Spalte wiedergegebenen EU-Vorschriften in Staaten, die EU-Recht anwenden. Im Allgemeinen werden betriebliche Regelungen im Anwendungsbereich dieser ETV nicht harmonisiert, mit Ausnahme derjenigen, die sich direkt auf die Fahrzeuge beziehen und die für die sichere und korrekte Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr unerlässlich sind.~~

Folgende betriebliche Regelungen sind nicht Teil der Bewertung von Teilsystemen.

In dieser TSI sind keine betrieblichen Regelungen für die Evakuierung in gefährlichen Situationen festgelegt, sondern lediglich die relevanten technischen Anforderungen. Die technischen Anforderungen an die Infrastruktur und die Fahrzeuge dienen dazu, die Evakuierung aller Personen, einschließlich Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, zu erleichtern.

#### 4.4.1 Teilsystem „Infrastruktur“

~~[bleibt offen] In Bezug auf die Barrierefreiheit für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ergeben sich für das Teilsystem „Infrastruktur“ unter Berücksichtigung der grundlegenden Anforderungen in Abschnitt 3 die folgenden betrieblichen Regelungen:~~

~~– Allgemeines~~

~~Der Infrastrukturbetreiber oder der Bahnhofsbetreiber muss über eine schriftlich festgehaltene Strategie verfügen, die sicherstellt, dass Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu allen Betriebszeiten Zugang zur Infrastruktur für Reisende gemäß den technischen Anforderungen dieser TSI haben.~~

In Bezug auf die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität ergeben sich für das Teilsystem „Infrastruktur“ unter Berücksichtigung der grundlegenden Anforderungen in Abschnitt 3 die folgenden betrieblichen Regelungen:

– Allgemeines

Der Infrastrukturbetreiber oder der Bahnhofsbetreiber muss über eine schriftlich festgehaltene Strategie verfügen, die sicherstellt, dass Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu allen Betriebszeiten Zugang zur Infrastruktur für Reisende gemäß den technischen Anforderungen dieser TSI haben.

<sup>40</sup>—Anlage K der ETV LOC&PAS enthält Vorschriften zur Zugbildung und zur sicheren Verwendung von Fahrzeugen. Die Bestimmungen der ETV PRM sind insbesondere in Bezug auf die Zugbildung relevant, z. B. für die Anzahl an Rollstühlen, zugänglichen Toiletten und die Anzahl an Behindertensitzen im Zug.



~~Außerdem muss die Strategie, soweit erforderlich, mit der Strategie von Eisenbahnunternehmen vereinbar sein, die die Einrichtungen zu nutzen beabsichtigen (siehe Abschnitt 4.4.2). Zur Umsetzung der Strategie sind für das Personal in ausreichendem Maße Informationen, Verfahren und Schulungen bereitzustellen. Die Strategie für die Infrastruktur muss betriebliche Regelungen unter anderem, aber nicht nur, für folgende Bereiche umfassen:~~

~~• Zugänglichkeit des Bahnhofs~~

~~Es sind betriebliche Regelungen zu erstellen, die gewährleisten, dass für alle Bahnhöfe Informationen zum Grad ihrer Zugänglichkeit verfügbar sind.~~

~~• Unbesetzte Bahnhöfe – Fahrkartenverkauf für sehbehinderte Reisende~~

~~Für unbesetzte Bahnhöfe, auf denen ausschließlich Fahrkartenverkaufsautomaten zur Verfügung stehen (siehe Abschnitt 4.2.1.8), müssen schriftliche betriebliche Regelungen festgelegt und umgesetzt werden. Für sehbehinderte Reisende muss in diesen Fällen jederzeit eine alternative Möglichkeit zum Fahrkartenkauf bestehen (z. B. im Zug oder am Zielbahnhof).~~

~~• Fahrkartenkontrolle – Drehkreuze~~

~~Werden Drehkreuze zur Fahrkartenkontrolle verwendet, müssen betriebliche Regelungen umgesetzt werden, nach denen an solchen Kontrollpunkten alternative Durchgänge für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität bereitzustellen sind. Diese besonderen Durchgänge müssen für Rollstuhlfahrer geeignet sein; die Kontrolle kann durch Personal oder automatisch erfolgen.~~

~~• Beleuchtung auf Bahnsteigen~~

Außerdem muss die Strategie, soweit erforderlich, mit der Strategie von Eisenbahnunternehmen vereinbar sein, die die Einrichtungen zu nutzen beabsichtigen (siehe Abschnitt 4.4.2). Zur Umsetzung der Strategie sind für das Personal in ausreichendem Maße Informationen, Verfahren und Schulungen bereitzustellen. Die Strategie für die Infrastruktur muss betriebliche Regelungen unter anderem, aber nicht nur, für folgende Bereiche umfassen:

– [Zugänglichkeit des Bahnhofs](#)

Es sind betriebliche Regelungen zu erstellen, die gewährleisten, dass für alle Bahnhöfe Informationen zum Grad ihrer Zugänglichkeit verfügbar sind.

– [Unbesetzte Bahnhöfe – Fahrkartenverkauf für sehbehinderte Reisende](#)

Für unbesetzte Bahnhöfe, auf denen ausschließlich Fahrkartenverkaufsautomaten zur Verfügung stehen (siehe Abschnitt 4.2.1.8), müssen schriftliche betriebliche Regelungen festgelegt und umgesetzt werden. Für sehbehinderte Reisende muss in diesen Fällen jederzeit eine alternative Möglichkeit zum Fahrkartenkauf bestehen (z. B. im Zug oder am Zielbahnhof).

– [Fahrkartenkontrolle – Drehkreuze](#)

Werden Drehkreuze zur Fahrkartenkontrolle verwendet, müssen betriebliche Regelungen umgesetzt werden, nach denen an solchen Kontrollpunkten alternative Durchgänge für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität bereitzustellen sind. Diese besonderen Durchgänge müssen für Rollstuhlfahrer geeignet sein; die Kontrolle kann durch Personal oder automatisch erfolgen.



~~Die Beleuchtung darf auf Bahnsteigen in den Zeiten, in denen kein Zug erwartet wird, ausgeschaltet werden.~~

– [Beleuchtung auf Bahnsteigen](#)

Die Beleuchtung darf auf Bahnsteigen in den Zeiten, in denen kein Zug erwartet wird, ausgeschaltet werden.

• ~~Übereinstimmung visueller und gesprochener Informationen~~

~~Es sind betriebliche Regelungen umzusetzen, die die Kohärenz zwischen wesentlichen visuellen und gesprochenen Informationen gewährleisten (siehe Abschnitte 4.2.1.10 und 4.2.1.11). Bedienstete, die Ansagen machen, müssen sich nach standardisierten Verfahren richten, um die vollständige Kohärenz wesentlicher Informationen sicherzustellen.~~

– [Übereinstimmung visueller und gesprochener Informationen](#)

Es sind betriebliche Regelungen umzusetzen, die die Kohärenz zwischen wesentlichen visuellen und gesprochenen Informationen gewährleisten (siehe Abschnitte 4.2.1.10 und 4.2.1.11). Bedienstete, die Ansagen machen, müssen sich nach standardisierten Verfahren richten, um die vollständige Kohärenz wesentlicher Informationen sicherzustellen.

~~Informationen zur Wegeleitung dürfen nicht mit Werbung kombiniert werden.~~

Informationen zur Wegeleitung dürfen nicht mit Werbung kombiniert werden.

~~Anmerkung: Allgemeine Informationen über öffentliche Verkehrsdienste gelten nicht als Werbung im Sinne dieses Abschnitts.~~

Anmerkung: Allgemeine Informationen über öffentliche Verkehrsdienste gelten nicht als Werbung im Sinne dieses Abschnitts.

• ~~System zum bedarfsgesteuerten Abruf gesprochener Reiseinformationen~~

~~Werden gesprochene Informationen auf einem Bahnhof nicht über eine Lautsprecheranlage verbreitet (siehe Abschnitt 4.2.1.11), so sind betriebliche Regelungen umzusetzen, die ein alternatives Informationssystem vorsehen, über das sich Reisende die gleichen Informationen auf dem Bahnhof ansagen lassen können (z. B. durch Personal oder automatische Telefoninformationsdienste).~~

– [System zum bedarfsgesteuerten Abruf gesprochener Reiseinformationen](#)

Werden gesprochene Informationen auf einem Bahnhof nicht über eine Lautsprecheranlage verbreitet (siehe Abschnitt 4.2.1.11), so sind betriebliche Regelungen umzusetzen, die ein alternatives Informationssystem vorsehen, über das sich Reisende die gleichen Informationen auf dem Bahnhof ansagen lassen können (z. B. durch Personal oder automatische Telefoninformationsdienste)

• ~~Bahnsteig – Betriebsbereich von Einstiegshilfen für Rollstühle~~

~~Das Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber oder der Bahnhofsbetreiber müssen gemeinsam den/die Bereich(e) des Bahnsteigs festlegen, in dem die Einstiegshilfe voraussichtlich genutzt wird, wobei Änderungen der Zugbildung zu berücksichtigen sind.~~

– [Bahnsteig – Betriebsbereich von Einstiegshilfen für Rollstühle](#)

Das Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber oder der Bahnhofsbetreiber müssen gemeinsam den/die Bereich(e) des Bahnsteigs festlegen, in dem die Einstiegshilfe



~~Es sind betriebliche Regelungen umzusetzen, um den Haltepunkt der Züge nach Möglichkeit an diesem Bereich bzw. diesen Bereichen auszurichten.~~

voraussichtlich genutzt wird, wobei Änderungen der Zugbildung zu berücksichtigen sind.

Es sind betriebliche Regelungen umzusetzen, um den Haltepunkt der Züge nach Möglichkeit an diesem Bereich bzw. diesen Bereichen auszurichten.

• ~~Sicherheit von manuell und elektrisch betriebenen Einstiegshilfen~~

~~Es sind betriebliche Regelungen bezüglich der Bedienung von Einstiegshilfen durch das Bahnhofspersonal umzusetzen (siehe Abschnitt 4.2.1.14).~~

– Sicherheit von manuell und elektrisch betriebenen Einstiegshilfen

Es sind betriebliche Regelungen bezüglich der Bedienung von Einstiegshilfen durch das Bahnhofspersonal umzusetzen (siehe Abschnitt 4.2.1.14).

~~Es ist eine betriebliche Regelung für die Betätigung der an Hubliften (siehe Abschnitt 4.2.1.14) montierten beweglichen Sicherheitsbarriere durch das Personal umzusetzen.~~

Es ist eine betriebliche Regelung für die Betätigung der an Hubliften (siehe Abschnitt 4.2.1.14) montierten beweglichen Sicherheitsbarriere durch das Personal umzusetzen.

~~Außerdem sind betriebliche Regelungen umzusetzen, die gewährleisten, dass das Personal in der Lage ist, Einstiegsrampen sicher in Betrieb zu nehmen, zu befestigen, hochzufahren, abzusenken und zu verstauen (siehe Abschnitt 4.2.1.14).~~

Außerdem sind betriebliche Regelungen umzusetzen, die gewährleisten, dass das Personal in der Lage ist, Einstiegsrampen sicher in Betrieb zu nehmen, zu befestigen, hochzufahren, abzusenken und zu verstauen (siehe Abschnitt 4.2.1.14).

• ~~Hilfeleistung beim Ein- und Aussteigen~~

~~Es sind betriebliche Regelungen umzusetzen, die gewährleisten, dass das Personal sich darüber im Klaren ist, dass Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität möglicherweise Hilfe beim Ein- und Aussteigen benötigen. Außerdem müssen diese Regelungen gewährleisten, dass das Personal bei Bedarf diese Hilfe leistet.~~

– Hilfeleistung beim Ein- und Aussteigen

Es sind betriebliche Regelungen umzusetzen, die gewährleisten, dass das Personal sich darüber im Klaren ist, dass Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität möglicherweise Hilfe beim Ein- und Aussteigen benötigen. Außerdem müssen diese Regelungen gewährleisten, dass das Personal bei Bedarf diese Hilfe leistet.

~~Die Voraussetzungen, unter denen Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität Hilfe zu leisten ist, sind in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 (4) festgelegt.~~

Die Voraussetzungen, unter denen Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität Hilfe zu leisten ist, sind in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007<sup>11</sup> festgelegt.

<sup>11</sup> Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14–41).



• ~~Beaufsichtigte schienengleiche Bahnübergänge~~

~~Sind — beaufsichtigte — schienengleiche Bahnübergänge erlaubt, so müssen betriebliche Regelungen erstellt werden, die gewährleisten, dass das Personal an beaufsichtigten — schienengleichen Bahnübergängen Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität angemessene Hilfe leistet. Dazu gehört auch die Information, wann der Übergang sicher überquert werden kann.~~

– Beaufsichtigte schienengleiche Bahnübergänge

Sind beaufsichtigte schienengleiche Bahnübergänge erlaubt, so müssen betriebliche Regelungen erstellt werden, die gewährleisten, dass das Personal an beaufsichtigten schienengleichen Bahnübergängen Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität angemessene Hilfe leistet. Dazu gehört auch die Information, wann der Übergang sicher überquert werden kann

#### 4.4.2 Teilsystem „Fahrzeuge“

In Bezug auf die Barrierefreiheit Zugänglichkeit für ~~behinderte~~ Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität gelten für das Teilsystem „Fahrzeuge“ unter Berücksichtigung der grundlegenden Anforderungen in Abschnitt 3 die folgenden betrieblichen Regelungen:

• ~~Allgemeines~~

~~Das Eisenbahnunternehmen muss über eine schriftlich festgehaltene Strategie verfügen, die sicherstellt, dass Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu allen Betriebszeiten Zugang zu den Fahrzeugen des Personenverkehrs im Sinne der technischen Anforderungen dieser ETV haben.~~

~~Außerdem muss die Strategie, soweit erforderlich, mit der Strategie des Infrastrukturbetreibers oder des Bahnhofsbetreibers vereinbar sein (siehe Abschnitt 4.4.1). Zur Umsetzung der Strategie sind für das Personal in ausreichendem Maße Informationen, Verfahren und Schulungen bereitzustellen. Die Strategie für Fahrzeuge muss betriebliche Regelungen unter anderem, aber nicht nur, für folgende Bereiche umfassen:~~

– Allgemeines

Das Eisenbahnunternehmen muss über eine schriftlich festgehaltene Strategie verfügen, die sicherstellt, dass Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu allen Betriebszeiten Zugang zu den Fahrzeugen des Personenverkehrs im Sinne der technischen Anforderungen dieser TSI haben.

Außerdem muss die Strategie, soweit erforderlich, mit der Strategie des Infrastrukturbetreibers oder des Bahnhofsbetreibers vereinbar sein (siehe Abschnitt 4.4.1). Zur Umsetzung der Strategie sind für das Personal in ausreichendem Maße Informationen, Verfahren und Schulungen bereitzustellen. Die Strategie für Fahrzeuge muss betriebliche Regelungen unter anderem, aber nicht nur, für folgende Bereiche umfassen:

• ~~Vorrangsitze: Zugang und Reservierung~~

~~Vorrangsitze lassen sich in zwei Kategorien unterteilen: Vorrangsitze i) ohne Reservierung und ii) mit Reservierung (siehe Abschnitt 4.2.2.1.2). Im ersten Fall richten sich die betrieblichen Regelungen~~

– Vorrangsitze: Zugang und Reservierung

Vorrangsitze lassen sich in zwei Kategorien unterteilen: Vorrangsitze i) ohne Reservierung und ii) mit Reservierung (siehe Abschnitt



~~an die anderen Reisenden (Anbringung von Zeichen), die gehalten sind, Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, die Anspruch auf einen Vorrangssitz haben, Vorrang zu geben und besetzte Vorrangssitze bei Bedarf frei zu machen. Im zweiten Fall muss das Eisenbahnunternehmen betriebliche Regelungen umsetzen, die sicherstellen, dass das Fahrkartenreservierungssystem den Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität gerecht wird. Mit diesen Regelungen wird garantiert, dass Vorrangssitze bis zu einem bestimmten Zeitpunkt vor der Abfahrt nur von Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität reserviert werden können. Nach diesem Zeitpunkt stehen die Vorrangssitze allen Reisenden zur Verfügung, auch Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.~~

4.2.2.1.2). Im ersten Fall richten sich die betrieblichen Regelungen an die anderen Reisenden (Anbringung von Zeichen), die gehalten sind, Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, die Anspruch auf einen Vorrangssitz haben, Vorrang zu geben und besetzte Vorrangssitze bei Bedarf frei zu machen. Im zweiten Fall muss das Eisenbahnunternehmen betriebliche Regelungen umsetzen, die sicherstellen, dass das Fahrkartenreservierungssystem den Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität gerecht wird. Mit diesen Regelungen wird garantiert, dass Vorrangssitze bis zu einem bestimmten Zeitpunkt vor der Abfahrt nur von Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität reserviert werden können. Nach diesem Zeitpunkt stehen die Vorrangssitze allen Reisenden zur Verfügung, auch Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

~~• Mitführen von Begleithunden~~

~~Es sind betriebliche Regelungen umzusetzen, die gewährleisten, dass Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, die einen Begleithund mitführen, keine zusätzlichen Entgelte entrichten müssen.~~

– Mitführen von Begleithunden

Es sind betriebliche Regelungen umzusetzen, die gewährleisten, dass Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, die einen Begleithund mitführen, keine zusätzlichen Entgelte entrichten müssen.

~~• Rollstuhlplätze: Zugang und Reservierung~~

~~Die Bestimmungen über den Zugang zu Vorrangssitzen und deren Reservierung gelten auch für Rollstuhlplätze, mit der Ausnahme, dass in diesem Fall ausschließlich Rollstuhlfahrer Vorrang erhalten. Die betrieblichen Regelungen müssen außerdem Sitzplätze i) ohne Reservierung oder ii) mit Reservierung für Begleitpersonen (ohne Mobilitätseinschränkungen) neben oder gegenüber dem Rollstuhlplatz vorsehen.~~

– Rollstuhlplätze: Zugang und Reservierung

Die Bestimmungen über den Zugang zu Vorrangssitzen und deren Reservierung gelten auch für Rollstuhlplätze, mit der Ausnahme, dass in diesem Fall ausschließlich Rollstuhlfahrer Vorrang erhalten. Die betrieblichen Regelungen müssen außerdem Sitzplätze i) ohne Reservierung oder ii) mit Reservierung für Begleitpersonen (ohne Mobilitätseinschränkungen) neben oder gegenüber dem Rollstuhlplatz vorsehen.

~~• Universalschlafkabinen: Zugang und Reservierung~~



~~Die Bestimmungen über die Reservierung von Vorrangsitzen gelten auch für Universalschlafkabinen (siehe Abschnitt 4.2.2.10). Die betrieblichen Regelungen müssen jedoch sicherstellen, dass Universalschlafkabinen nur mit Reservierung belegt werden können (d. h. obligatorische Vorausbuchung).~~

[– Universalschlafkabinen: Zugang und Reservierung](#)

Die Bestimmungen über die Reservierung von Vorrangsitzen gelten auch für Universalschlafkabinen (siehe Abschnitt 4.2.2.10). Die betrieblichen Regelungen müssen jedoch sicherstellen, dass Universalschlafkabinen nur mit Reservierung belegt werden können (d. h. obligatorische Vorausbuchung).

- Betätigung von Außentüren durch das Zugpersonal

Es sind betriebliche Regelungen für das Verfahren zur Betätigung der Außentüren durch das Zugpersonal umzusetzen, um die Sicherheit aller Reisenden, einschließlich **behinderter Menschen mit Behinderung** und **Personen-Menschen** mit eingeschränkter Mobilität, zu gewährleisten (siehe Abschnitt 4.2.2.3.2).

- ~~Notrufeinrichtungen~~ Hilfsvorrichtungen auf Rollstuhlplätzen, in Universaltoiletten und rollstuhlgerechten Schlafgelegenheiten

Es sind betriebliche Regelungen umzusetzen, die gewährleisten, dass das Personal bei Aktivierung der ~~Notrufeinrichtung~~ Hilfsvorrichtung angemessen reagiert und geeignete Maßnahmen ergreift (siehe Abschnitte 4.2.2.2, 4.2.2.5 und 4.2.2.10). Die Reaktion und die Maßnahmen können je nach Ort, an dem die ~~Notrufeinrichtung~~ Hilfsvorrichtung aktiviert wurde, unterschiedlich sein.

- Akustische Sicherheitsanweisungen im Notfall

Es sind betriebliche Regelungen für die Übertragung akustischer Sicherheitsanweisungen für Reisende im Notfall umzusetzen (siehe Abschnitt 4.2.2.7.4). In diesen Regelungen sind auch die Art der Anweisungen und ihrer Übertragung zu bestimmen.

- ~~Visuelle und akustische Informationen~~ Werbebeschränkung

~~Es sind genaue Informationen über den Zuglauf oder das Netz, in dem der Zug verkehrt, bereitzustellen (über die Art der Bereitstellung dieser Informationen entscheidet das Eisenbahnunternehmen).~~

~~Informationen zum Zuglauf dürfen nicht mit Werbung kombiniert werden.~~

~~Anmerkung: Allgemeine Informationen über öffentliche Verkehrsdienste gelten nicht als Werbung im Sinne dieses Abschnitts.~~

[– Visuelle und akustische Informationen – Werbebeschränkung](#)

Es sind genaue Informationen über den Zuglauf oder das Netz, in dem der Zug verkehrt, bereitzustellen (über die Art der Bereitstellung dieser Informationen entscheidet das Eisenbahnunternehmen).

Informationen zum Zuglauf dürfen nicht mit Werbung kombiniert werden.

Anmerkung: Allgemeine Informationen über öffentliche Verkehrsdienste gelten nicht als Werbung im Sinne dieses Abschnitts.

- ~~Automatische Informationssysteme~~ manuelle Korrektur unrichtiger oder irreführender Informationen



OTIF

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

**ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT**

ETV PRM

Seite 49 von 107

Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

Datum: 1.3.2021

~~Es sind betriebliche Regelungen umzusetzen, die gewährleisten, dass unrichtige automatische Informationen vom Zugpersonal überprüft und korrigiert werden können (siehe Abschnitt 4.2.2.7).~~

– [Automatische Informationssysteme – manuelle Korrektur unrichtiger oder irreführender Informationen](#)

Es sind betriebliche Regelungen umzusetzen, die gewährleisten, dass unrichtige automatische Informationen vom Zugpersonal überprüft und korrigiert werden können (siehe Abschnitt 4.2.2.7).

~~• Regelungen für die Ansage des Zielbahnhofs und des nächsten Halts~~

~~Es sind betriebliche Regelungen umzusetzen, die gewährleisten, dass der nächste Halt des Zuges mindestens zwei Minuten vor der Ankunft am betreffenden Bahnhof angesagt wird (siehe Abschnitt 4.2.2.7).~~

– [Regelungen für die Ansage des Zielbahnhofs und des nächsten Halts](#)

Es sind betriebliche Regelungen umzusetzen, die gewährleisten, dass der nächste Halt des Zuges mindestens zwei Minuten vor der Ankunft am betreffenden Bahnhof angesagt wird (siehe Abschnitt 4.2.2.7).

- Regelungen für die Zugzusammenstellung, um Einstiegshilfen für Rollstühle an Bahnsteigen nutzen zu können

Es sind betriebliche Regelungen umzusetzen, damit Veränderungen der Zusammenstellung von Zügen berücksichtigt und anhand ihrer Haltepunkte die sicheren Betriebsbereiche für Einstiegshilfen bestimmt werden können.

- Sicherheit von manuell und elektrisch betriebenen Einstiegshilfen

Es sind betriebliche Regelungen für die Bedienung von Einstiegshilfen durch das Zug- und das Bahnhofspersonal umzusetzen. Für manuelle Einrichtungen sind Verfahren vorzusehen, die sicherstellen, dass der Kraftaufwand für das Personal möglichst gering ist. Für elektrisch betriebene Einrichtungen muss durch geeignete Verfahren die Ausfallsicherheit bei unterbrochener Stromversorgung gewährleistet werden. Es ist eine betriebliche Regelung für die Betätigung der an Hubliften montierten beweglichen Sicherheitsbarriere durch das Zug- oder Bahnhofspersonal umzusetzen.

Außerdem sind betriebliche Regelungen umzusetzen, die gewährleisten, dass das Zug- und Bahnhofspersonal in der Lage ist, Einstiegsrampen sicher in Betrieb zu nehmen, zu befestigen, hochzufahren, abzusenken und zu verstauen.

- Hilfeleistung beim Ein- und Aussteigen

Es sind betriebliche Regelungen umzusetzen, die gewährleisten, dass das Personal sich darüber im Klaren ist, dass Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität möglicherweise Hilfe beim Ein- und Aussteigen benötigen. Außerdem müssen diese Regelungen gewährleisten, dass das Personal bei Bedarf diese Hilfe leistet.

~~Die Voraussetzungen, unter denen Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität Hilfe zu leisten ist, sind in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 festgelegt.~~

Die Voraussetzungen, unter denen Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität Hilfe zu leisten ist, sind in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 festgelegt.



~~Das COTIF beinhaltet keine äquivalenten Bestimmungen und Vertragsstaaten, die die EU-Verordnung nicht anwenden, wird empfohlen, äquivalente nationale Vorschriften umzusetzen.~~

~~• Bahnsteig – Betriebsbereich von Einstiegshilfen für Rollstühle~~

~~Das Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber oder Bahnhofsbetreiber müssen gemeinsam den Bereich des Bahnsteigs festlegen, in dem die Einstiegshilfe voraussichtlich genutzt wird, und dessen Gültigkeit nachweisen. Dieser Bereich muss mit den vorhandenen Bahnsteigen, an denen der Zug voraussichtlich hält, kompatibel sein.~~

~~Infolge dieser Bestimmung muss der Haltepunkt des Zuges in bestimmten Fällen so angepasst werden, dass die Anforderung erfüllt wird.~~

~~Es sind betriebliche Regelungen umzusetzen, damit Veränderungen der Zusammenstellung von Zügen (siehe Abschnitt 4.2.1.12) berücksichtigt und anhand ihrer Haltepunkte die sicheren Betriebsbereiche für Einstiegshilfen bestimmt werden können.~~

– [Bahnsteig – Betriebsbereich von Einstiegshilfen für Rollstühle](#)

Das Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber oder Bahnhofsbetreiber müssen gemeinsam den Bereich des Bahnsteigs festlegen, in dem die Einstiegshilfe voraussichtlich genutzt wird, und dessen Gültigkeit nachweisen. Dieser Bereich muss mit den vorhandenen Bahnsteigen, an denen der Zug voraussichtlich hält, kompatibel sein.

Infolge dieser Bestimmung muss der Haltepunkt des Zuges in bestimmten Fällen so angepasst werden, dass die Anforderung erfüllt wird.

Es sind betriebliche Regelungen umzusetzen, damit Veränderungen der Zusammenstellung von Zügen (siehe Abschnitt 4.2.1.12) berücksichtigt und anhand ihrer Haltepunkte die sicheren Betriebsbereiche für Einstiegshilfen bestimmt werden können.

– Verfahren für die Verwendung beweglicher Trittstufen im Notfall

Es sind betriebliche Regelungen umzusetzen, die gewährleisten, dass die Überfahrbrücke auch bei einem Stromausfall verstaut oder verwendet werden kann.

~~• Zusammenstellungen aus ETV-konformen und anderen Fahrzeugen~~

~~Bei der Zusammenstellung von Zügen, die nur zum Teil aus ETV-konformen Fahrzeugen bestehen, sind Betriebsverfahren anzuwenden, die gewährleisten, dass im Zug mindestens zwei Rollstuhlplätze vorhanden sind, die dieser ETV entsprechen. Sind im Zug Toiletten vorhanden, so ist sicherzustellen, dass Rollstuhlfahrer Zugang zu einer Universaltoilette haben.~~

~~Für solche Fahrzeugkombinationen sind Verfahren vorzusehen, die gewährleisten, dass in allen Fahrzeugen visuelle und~~

– [Zusammenstellung aus TSI-konformen und anderen Fahrzeugen](#)

Bei der Zusammenstellung von Zügen, die nur zum Teil aus TSI-konformen Fahrzeugen bestehen, sind Betriebsverfahren anzuwenden, die gewährleisten, dass im Zug mindestens zwei Rollstuhlplätze vorhanden sind, die dieser TSI entsprechen. Sind im Zug Toiletten vorhanden, so ist sicherzustellen, dass Rollstuhlfahrer Zugang zu einer Universaltoilette haben.

Für solche Fahrzeugkombinationen sind Verfahren vorzusehen, die gewährleisten, dass in



~~akustische Streckeninformationen verfügbar sind.~~

allen Fahrzeugen visuelle und akustische Streckeninformationen verfügbar sind.

~~Dabei wird akzeptiert, dass dynamische Informationssysteme sowie Hilferufvorrichtungen an Rollstuhlplätzen, in Universaltoiletten und rollstuhlgerechten Schlafgelegenheiten in solchen Fahrzeugkombinationen unter Umständen nicht den vollen Funktionsumfang aufweisen.~~

Dabei wird akzeptiert, dass dynamische Informationssysteme sowie Hilferufvorrichtungen an Rollstuhlplätzen, in Universaltoiletten und rollstuhlgerechten Schlafgelegenheiten in solchen Fahrzeugkombinationen unter Umständen nicht den vollen Funktionsumfang aufweisen

- Zusammenstellungen aus [ETV](#)-konformen Einzelfahrzeugen

~~ETV-konformen Einzelfahrzeugen~~

~~TSI-konformen Einzelfahrzeugen~~

Bei Zugzusammenstellungen aus Fahrzeugen, die gemäß Abschnitt 6.2.7 einzeln bewertet wurden, sind Betriebsverfahren vorzusehen, die sicherstellen, dass der vollständige Zug den Anforderungen in Abschnitt 4.2 dieser [ETV entspricht](#).

~~ETV entspricht.~~

~~TSI entspricht.~~

### 4.4.3 Bereitstellung von Einstiegshilfen und Hilfeleistung

~~[bleibt offen] Der Infrastrukturbetreiber oder der Bahnhofsbetreiber sowie das Eisenbahnunternehmen müssen sich in Bezug auf die Bereitstellung und das Management von Einstiegshilfen sowie die Erbringung von Hilfeleistung und alternativen Beförderungsdiensten im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 darüber einigen, wer für die Bereitstellung von Einstiegshilfen und die Durchführung alternativer Beförderungsdienste zuständig ist. Der Infrastrukturbetreiber (oder der/die Bahnhofsbetreiber) und das Eisenbahnunternehmen müssen sicherstellen, dass die vereinbarte Zuständigkeitsverteilung die bestmögliche Gesamtlösung darstellt.~~

Der Infrastrukturbetreiber oder der Bahnhofsbetreiber sowie das Eisenbahnunternehmen müssen sich in Bezug auf die Bereitstellung und das Management von Einstiegshilfen sowie die Erbringung von Hilfeleistung und alternativen Beförderungsdiensten im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 darüber einigen, wer für die Bereitstellung von Einstiegshilfen und die Durchführung alternativer Beförderungsdienste zuständig ist. Der Infrastrukturbetreiber (oder der/die Bahnhofsbetreiber) und das Eisenbahnunternehmen müssen sicherstellen, dass die vereinbarte Zuständigkeitsverteilung die bestmögliche Gesamtlösung darstellt.

~~In den Vereinbarungen ist Folgendes festzulegen:~~

In den Vereinbarungen ist Folgendes festzulegen:

- ~~– die Bahnsteige, an denen der Infrastrukturbetreiber oder der Bahnhofsbetreiber die Einstiegshilfe zu bedienen hat, sowie die Fahrzeuge, für die die Einstiegshilfe verwendet wird;~~
- ~~– die Bahnsteige, an denen das Eisenbahnunternehmen die Einstiegshilfe zu bedienen hat, sowie die Fahrzeuge, für die die Einstiegshilfe verwendet wird,;~~

- die Bahnsteige, an denen der Infrastrukturbetreiber oder der Bahnhofsbetreiber die Einstiegshilfe zu bedienen hat, sowie die Fahrzeuge, für die die Einstiegshilfe verwendet wird;
- die Bahnsteige, an denen das Eisenbahnunternehmen die Einstiegshilfe zu bedienen hat, sowie die Fahrzeuge, für die die Einstiegshilfe verwendet wird;



~~die Fahrzeuge, in denen das Eisenbahnunternehmen die Einstiegshilfe bereitzustellen und zu bedienen hat, sowie die Bahnsteige, an denen die Einstiegshilfe verwendet wird;~~

~~die Fahrzeuge, in denen die Einstiegshilfe vom Eisenbahnunternehmen bereitzustellen und vom Infrastrukturbetreiber oder vom Bahnhofsbetreiber zu bedienen ist, sowie die Bahnsteige, an denen die Einstiegshilfe verwendet wird;~~

~~die Bedingungen für die Durchführung alternativer Beförderungsdienste, wenn~~

~~kein hindernisfreier Weg zum Bahnsteig besteht, oder~~

~~bei der Verwendung einer Einstiegshilfe zwischen Bahnsteig und Fahrzeug keine Hilfe geleistet werden kann.~~

– die Fahrzeuge, in denen das Eisenbahnunternehmen die Einstiegshilfe bereitzustellen und zu bedienen hat, sowie die Bahnsteige, an denen die Einstiegshilfe verwendet wird;

– die Fahrzeuge, in denen die Einstiegshilfe vom Eisenbahnunternehmen bereitzustellen und vom Infrastrukturbetreiber oder vom Bahnhofsbetreiber zu bedienen ist, sowie die Bahnsteige, an denen die Einstiegshilfe verwendet wird;

– die Bedingungen für die Durchführung alternativer Beförderungsdienste, wenn

– kein hindernisfreier Weg zum Bahnsteig besteht, oder

– bei der Verwendung einer Einstiegshilfe zwischen Bahnsteig und Fahrzeug keine Hilfe geleistet werden kann.

## 4.5 Instandhaltungsvorschriften

### 4.5.1 Teilsystem „Infrastruktur“

Die Anforderung dieses Abschnitts betrifft die Betriebsleistung der Infrastruktur während der Instandhaltung. Die Einhaltung dieses Abschnittes wird den Nicht-EU-Vertragsstaaten zwar empfohlen, ist jedoch aufgrund des nicht verbindlichen Charakters dieser ETV auf das Teilsystem „Infrastruktur“ nicht verbindlich.

Der Infrastrukturbetreiber oder der Bahnhofsbetreiber muss Verfahren vorsehen, die sicherstellen, dass ~~behinderte~~ Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität während Instandhaltungs-, Austausch- oder Reparaturarbeiten an Einrichtungen, die von ~~behinderten~~ Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität genutzt werden, alternative Hilfeleistungen erhalten.

### 4.5.2 Teilsystem „Fahrzeuge“

Im Fall eines Defekts von Einrichtungen, die für ~~behinderte~~ Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität installiert wurden (einschließlich taktiler Zeichen), hat das Eisenbahnunternehmen Verfahren vorzusehen, die sicherstellen, dass die betreffende Einrichtung innerhalb von sechs Werktagen nach Meldung des Defekts repariert oder ausgetauscht wird.

## 4.6 Berufliche Qualifikationen

Die Anforderungen dieses Abschnitts gelten für die beruflichen Qualifikationen des Personals, dessen Aufgaben den technischen Zustand der Fahrzeuge und deren Verwendung beeinflussen können. Die



Anwendung dieses Abschnitts ist im Rahmen der Instandhaltung der Fahrzeuge verbindlich. Im Rahmen des Betriebs der Fahrzeuge wird die Anwendung dieses Abschnitts empfohlen.

Nachstehend werden die beruflichen Qualifikationen beschrieben, die in Bezug auf diese [ETV für den Betrieb und die Instandhaltung](#)

~~ETV für den Betrieb und die Instandhaltung~~ des Teilsystemes „Fahrzeuge“

~~TSI für den Betrieb und die Instandhaltung~~ der Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Fahrzeuge“

im Sinne des technischen Anwendungsbereichs gemäß Abschnitt 1.1 sowie im Sinne der betrieblichen Regelungen in Abschnitt 4.4 erforderlich sind.

~~Die berufliche Ausbildung von Bediensteten, die Züge begleiten, auf Bahnhöfen Dienst- und Hilfeleistungen für Reisende erbringen oder Fahrkarten verkaufen, muss eine Sensibilisierung für Behinderten- und Gleichbehandlungsfragen, einschließlich der besonderen Bedürfnisse von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, beinhalten.~~

~~Die berufliche Ausbildung von Technikern und Betreibern, die für die Instandhaltung und den Betrieb der~~

[Die berufliche Ausbildung von Bediensteten, die Züge begleiten, auf Bahnhöfen Dienst- und Hilfeleistungen für Reisende erbringen oder Fahrkarten verkaufen, muss eine Sensibilisierung für Behinderten- und Gleichbehandlungsfragen, einschließlich der besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, beinhalten.](#)

[Die berufliche Ausbildung von Technikern und Betreibern, die für die Instandhaltung und den Betrieb](#)

Infrastruktur oder der [Fahrzeuge](#)

~~Fahrzeuge~~ verantwortlich sind, muss eine Sensibilisierung für Behinderten- und Gleichbehandlungsfragen, einschließlich der besonderen Bedürfnisse von ~~behinderten~~ Menschen [mit Behinderung](#) und ~~Personen~~ [Menschen](#) mit eingeschränkter Mobilität, beinhalten.

#### 4.7 ~~Arbeitsschutz und –Sicherheit~~ [Bedingungen für den Arbeitsschutz](#)

Im Rahmen dieser

ETV

~~TSI~~

bestehen weder für das Personal, das für den Betrieb der Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Fahrzeuge“ erforderlich ist, noch für die Umsetzung der

ETV spezifische Arbeitsschutzbedingungen.

~~TSI spezifische Arbeitsschutzbedingungen.~~

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 54 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

## 4.8 Infrastruktur- und Fahrzeugregister

### 4.8.1 Infrastrukturregister

[\[bleibt offen\]](#)

Die Infrastrukturmerkmale, die im Eisenbahn-Infrastrukturregister vermerkt sein müssen, sind im Durchführungsbeschluss 2011/633/EU der Kommission<sup>12</sup> aufgeführt.

### 4.8.2 Fahrzeugregister

[\[bleibt offen\]](#)

Die Fahrzeugmerkmale, die im Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen vermerkt sein müssen, sind im Durchführungsbeschluss 2011/665/EU der Kommission<sup>13</sup> aufgeführt.

## 5. INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN

### 5.1 Begriffsbestimmung

~~Bauelemente~~ oder Interoperabilitätskomponenten (IK) sind in Artikel 2 Buchst. g) ATMF beschrieben.

Gemäß Artikel 2 Buchstabe f der Richtlinie 2008/57/EG sind „Interoperabilitätskomponenten“ Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialgruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt.

Der Begriff „Komponenten“ umfasst sowohl materielle als auch immaterielle Produkte wie Software.

Eine IK muss die technischen Spezifikationen dieses Kapitels erfüllen, egal ob sie separat als IK bewertet wird oder als integraler Bestandteil eines Teilsystems.

Die separate Bewertung von IK ist laut COTIF nicht obligatorisch, Vertragsstaaten oder regionale Organisationen<sup>14</sup> können aber gemäß den Abschnitten 5.3 und 6.1. dieser ETV eine obligatorische separate Bewertung verlangen.

Separate Bewertung einer IK:

<sup>12</sup> Durchführungsbeschluss 2011/633/EU der Kommission vom 15. September 2011 zu den gemeinsamen Spezifikationen des Eisenbahn-Infrastrukturregisters (ABl. L 256 vom 1.10.2011, S. 1–25).

<sup>13</sup> Durchführungsbeschluss 2011/665/EU der Kommission vom 4. Oktober 2011 über das Europäische Register genehmigter Schienenfahrzeugtypen (ABl. L 264 vom 8.10.2011, S. 32–54).

<sup>14</sup> Bei der Einführung einer IK auf dem Markt der Europäischen Union muss insbesondere die Übereinstimmung mit dem EU-Recht sichergestellt sein.



Wenn die IK dieser ETV entspricht und dies vom Hersteller in Form einer Konformitätserklärung bzw. Gebrauchstauglichkeitserklärung gemäß Abschnitt 6.1 dieser ETV und Kapitel 2 der ETV GEN-D beurkundet ist, wird die IK gemäß Abschnitt 5.3 zum Gebrauch innerhalb ihres festgelegten Einsatzbereichs in allen Vertragsstaaten zugelassen.

Bewertung einer in ein Fahrzeug integrierten IK:

Bei einer Bewertung der IK als Teil eines Teilsystems, gelten die Bewertungsverfahren für Teilsysteme. Die Anforderungen sind die gleichen wie bei einer separaten Bewertung der IK, d. h. es gelten die Anforderungen der Abschnitte 5.3 und 6.1.

## 5.2 Innovative Lösungen

Wie in Abschnitt 4.1 ausgeführt, können innovative Lösungen unter Umständen neue Spezifikationen und/oder neue Bewertungsmethoden notwendig machen. Diese Spezifikationen und Bewertungsmethoden sind nach dem in

~~Abschnitt 4.1 Punkt 2) dieser~~ der ETV beschriebenen Verfahren zu entwickeln ~~LOC&PAS beschriebenen Verfahren zu entwickeln.~~

Artikel 6 der Verordnung beschriebenen Verfahren zu entwickeln<sup>15</sup>.

## 5.3 Liste und Merkmale der Komponenten

Die Interoperabilitätskomponenten unterliegen den einschlägigen Bestimmungen der

APTU und ATMF

Richtlinie 2008/57/EG

und sind nachstehend aufgeführt.

### 5.3.1 Infrastruktur

Die Anwendung dieser ETV auf die Infrastruktur ist nicht verbindlich. Folglich ist ihre Anwendung auch für Interoperabilitätskomponenten der Infrastruktur nicht verbindlich.

Die folgenden Elemente gelten als Interoperabilitätskomponenten des Teilsystems „Infrastruktur“:

#### 5.3.1.1 Anzeigen

- 1) Anzeigen müssen so bemessen sein, dass ~~die Namen von~~ einzelne Bahnhöfen ~~Bahnhofsnamen~~ oder ~~kurze~~ die Wörter von ~~Mitteilungen~~ in einzelnen Wörtern angezeigt werden können. Bahnhofsnamen ~~bzw~~ oder ~~Wörter von~~ kurze Mitteilungen müssen mindestens zwei Sekunden lang sichtbar sein.

<sup>15</sup> Diese Bestimmungen befinden sich in Artikel 6 der die TSI PRM in Kraft setzenden Verordnung.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 56 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

- 2) Bei durchlaufenden Anzeigen (horizontal oder vertikal) muss jedes vollständige Wort mindestens zwei Sekunden lang angezeigt werden. Die horizontale Durchlaufgeschwindigkeit darf maximal sechs Zeichen pro Sekunde betragen.
- 3) Anzeigen sind für einen Einsatzbereich auszulegen und zu bewerten, der sich aus der maximalen Leseentfernung nach folgender Formel ergibt:  
 Leseentfernung in mm dividiert durch 250 = Schriftgröße (Beispiel: 10 000 mm/250 = 40 mm).

#### 5.3.1.2 Bahnsteigseitige Rampen

- 1) Rampen sind für einen Einsatzbereich auszulegen und zu bewerten, der durch den vertikalen Spalt bestimmt ist, der bei maximaler Neigung von 18 % überbrückt werden kann.
- 2) **Hublifte-Rampen** müssen für Rollstühle mit den in Anlage M beschriebenen Merkmalen geeignet sein.
- 3) Rampen müssen für eine Traglast von mindestens 300 kg ausgelegt sein, die in der Mitte aufgebracht und über eine Fläche von 660 mm mal 660 mm verteilt ist.
- 4) Rampen, die über einen Antrieb verfügen, müssen bei einem Stromausfall manuell betrieben werden können.
- 5) Die ~~Oberfläche der~~ Rampen**oberfläche** muss rutschfest sein und eine nutzbare lichte Breite von mindestens 760 mm haben.
- 6) Rampen, deren lichte Breite weniger als 1 000 mm beträgt, müssen auf beiden Seiten erhöhte Kanten haben, damit die Räder von Mobilitätshilfen nicht abrutschen können.
- 7) Die Aufkantungen an beiden Enden der Rampe müssen abgeschrägt und dürfen nicht höher als 20 mm sein. Außerdem müssen sie mit deutlich kontrastierenden Warnbändern versehen sein.
- 8) Rampen müssen mit einer Arretierung ausgestattet sein, damit sie sich während des Ein- oder Aussteigens nicht verschieben können.
- 9) Rampen müssen über selbstkontrastierende Markierungen verfügen.

#### 5.3.1.3 Bahnsteigseitige Hublifte

- 1) Hublifte sind für einen Einsatzbereich auszulegen und zu bewerten, der durch den maximal überbrückbaren vertikalen Spalt bestimmt ist.
- 2) Hublifte müssen für Rollstühle mit den in Anlage M beschriebenen Merkmalen geeignet sein.
- 3) Hublifte müssen für eine Traglast von mindestens 300 kg ausgelegt sein, die in der Mitte aufgebracht und über eine Fläche von 660 mm mal 660 mm verteilt ist.
- 4) Die Oberfläche des Hublifts muss rutschfest sein.
- 5) Die Fläche des Hublifts muss eine lichte Breite von mindestens 800 mm und eine Länge von 1,200 mm haben. Gemäß Anlage M ist ab einer Höhe von 100 mm über dem Hubliftboden eine zuzügliche Länge

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 57 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

von 50 mm für die Füße vorzusehen, wobei der Rollstuhl sowohl in Fahrzeugrichtung als auch in Bahnsteigrichtung stehen kann.

- 6) Die Überfahrbrücke zur Überbrückung des Spalts zwischen der Plattform des Hublifts und dem Boden des Fahrzeugs muss mindestens 760 mm breit sein.
- 7) Sämtliche Bedienelemente zur Inbetriebnahme sowie zum Absenken, Hochfahren und Verstauen des Hublifts dürfen, soweit vorhanden, nur durch kontinuierlichen manuellen Druck durch den Bediener zu betätigen sein. Außerdem ist sicherzustellen, dass bei besetztem Hublift keine unsachgemäße Ablaufsteuerung möglich ist.
- 8) Der Hublift muss so konstruiert sein, dass er auch bei einem Stromausfall in Betrieb genommen, in besetztem Zustand abgesenkt und in leerem Zustand hochgefahren und verstaut werden kann.
- 9) Kein Bestandteil des Hublifts darf sich beim Hochfahren bzw. Absenken einer Person schneller als 150 mm/s bewegen; bei der Inbetriebnahme und beim Verstauen darf sich kein Bestandteil schneller als 600 mm/s bewegen (es sei denn, der Hublift wird manuell in Betrieb genommen oder verstaut).
- 10) In besetztem Zustand darf die horizontale und vertikale Beschleunigung des Hublifts 0,3 g nicht überschreiten.
- 11) Der Hublift muss mit Barrieren ausgestattet sein, damit die Räder eines Rollstuhls während des Betriebs nicht von der Plattform rollen können.
- 12) Mit Hilfe einer beweglichen Barriere oder einer fest integrierten Vorrichtung muss verhindert werden, dass der Rollstuhl über die dem Fahrzeug zugewandte Kante rollen kann, bevor der Hublift vollständig hochgefahren ist.
- 13) Jede Seite des Hublifts, die in hochgefahrener Position über das Fahrzeug hinausragt, muss mit einer Barriere von mindestens 25 mm ~~hohen Barriere~~Höhe ausgestattet sein. Derartige Barrieren dürfen beim Bewegen des Rollstuhls in den Gang oder aus dem Gang kein Hindernis darstellen.
- 14) Die Barriere der Ladekante (äußere Barriere), die bei abgesenktem Hublift als Laderampe dient, muss in hochgeklapptem oder geschlossenem Zustand ausreichen, um zu verhindern, dass ein Elektro-Rollstuhl die Barriere überfährt, öffnet oder herunterklappt. Alternativ kann ein zusätzliches System vorgesehen werden, das dies verhindert.
- 15) Der Hublift muss so ausgelegt sein, dass der Rollstuhl sowohl in Fahrzeugrichtung als auch in Bahnsteigrichtung stehen kann.
- 16) Der Hublift muss über selbstkontrastierende Markierungen verfügen.

### 5.3.2 Fahrzeuge

Die folgenden Elemente gelten als Interoperabilitätskomponenten des Teilsystems „Fahrzeuge“:

#### 5.3.2.1 Bedienelemente von Türen

- 1) Die Bedienelemente von Türen oder der umgebende Bereich müssen bei freigegebener Tür visuell gekennzeichnet sein und mit der Handfläche mit einem Kraftaufwand von maximal 15 N betätigt werden können.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 58 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

- 2) Bedienelemente dieser Art müssen durch Berührung identifizierbar sein (z. B. durch taktile Markierungen), wobei auch die Funktion des Bedienelements deutlich werden muss.

#### 5.3.2.2 Standard- und Universaltoiletten: Gemeinsame Parameter

- 1) Die Mitte von Türgriffen, Schlössern oder Vorrichtungen zum Betätigen der Tür innerhalb und außerhalb der Toilettenräume muss sich in einer Höhe zwischen 800 mm und 1\_100 mm über der Schwelle der Toilettentür befinden.
- 2) Wenn eine Tür verriegelt wurde, ist dies innerhalb und außerhalb der Toilette visuell und taktil (oder akustisch) kenntlich zu machen.
- 3) Alle Bedienelemente von Türen und andere Einrichtungen im Toilettenraum (mit Ausnahme von Wickeltischen und ~~Notruf~~einrichtungenHilferufvorrichtungen) müssen mit einem Kraftaufwand von maximal 20 N bedient werden können.
- 4) Alle Bedienelemente, einschließlich der Spülvorrichtung, müssen in Kontrast zum Hintergrund stehen und durch Berührung erkennbar sein.
- 5) Für alle Bedienelemente müssen eindeutige und verständliche Informationen unter Verwendung von Piktogrammen und taktilen Zeichen vorhanden sein.
- 6) Sitz und Deckel der Toilette sowie alle Haltevorrichtungen müssen in Kontrast zum Hintergrund stehen.

#### 5.3.2.3 Standardtoilette

- 1) Eine Standardtoilette ist eine Toilette, die nicht für eine rollstuhlgerechte Nutzung ausgelegt ist.
- 2) Die nutzbare Breite der Tür muss mindestens 500 mm betragen.
- 3) Neben dem Toilettenbecken und dem Waschbecken muss eine feste vertikale und/oder horizontale Haltevorrichtung gemäß Abschnitt 4.2.2.9 vorhanden sein.

#### 5.3.2.4 Universaltoilette

- 1) Eine Universaltoilette ist so ausgelegt, dass sie von allen Reisenden genutzt werden kann, einschließlich ~~behinderter~~ Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität.
- 2) Der Einsatzbereich von Universaltoiletten ist durch das zu ihrer Bewertung verwendete Verfahren (A oder B gemäß Abschnitt 6.1.3.1) definiert.
- 3) Die Zugangstür zur Toilette muss eine nutzbare lichte Breite von mindestens 800 mm haben. Automatische und halbautomatische Türen müssen die Möglichkeit bieten, nur zum Teil geöffnet zu werden, damit die Begleitpersonen von Rollstuhlfahrern das Toilettenmodul verlassen und erneut betreten können.
- 4) Die Außenseite der Tür ist durch ein Zeichen gemäß Anlage N zu markieren.



OTIF

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

**ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT**

ETV PRM

Seite 59 von 107

Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

Datum: 1.3.2021

- 5) Die Größe des Toilettenraums ist so zu wählen, dass ein Rollstuhl gemäß Anlage M in eine Position bewegt werden kann, die es ermöglicht, dass Rollstuhlfahrer sowohl seitlich ~~oder als auch~~ diagonal zum Toilettensitz gelangen können.
- 6) Bis mindestens 700 mm vor ~~Vor~~ dem Toilettensitz ist eine dem Sitzprofil ~~angepasste folgende~~ freie Fläche ~~von mindestens 700mm~~ vorzusehen.
- 7) Auf jeder Seite des Toilettensitzes muss eine horizontale Haltevorrichtung angebracht sein, die mindestens bis an die Vorderkante des Toilettensitzes reicht und den Anforderungen in Abschnitt 4.2.2.9 entspricht.
- 8) Die Halte~~stange~~vorrichtung an der für ~~den Rollstühle~~ Rollstuhl zugänglichen Seite muss so einklappbar sein, ~~damit dass~~ Rollstuhlfahrer sich ungehindert zwischen Rollstuhl und Toilettensitz bewegen können.
- 9) Die Oberfläche des Toilettensitzes muss sich in heruntergeklappten Zustand in einer Höhe zwischen 450 mm und 500 mm über dem Boden befinden.
- 10) Alle Einrichtungen müssen für Rollstuhlfahrer leicht zugänglich sein.
- 11) Die Toilettenkabine ist mit mindestens zwei ~~Notrufeinrichtungen~~ Hilferufvorrichtungen auszustatten, die bei Betätigung ein Signal an eine Person sendet, die geeignete Maßnahmen einleiten kann; eine Kommunikationsverbindung muss dabei nicht hergestellt werden.
- 12) Die Bedienschnittstelle von ~~Notrufeinrichtungen~~ Hilferufvorrichtungen muss den Anforderungen in Abschnitt 5.3.2.6 entsprechen.
- 13) Eine der ~~Notrufeinrichtungen~~ Hilferufvorrichtung ist in maximal 450 mm Höhe über dem Boden anzubringen, gemessen von der Bodenoberfläche bis zur Mitte des ~~Einrichtung~~ Bedienelementes. Sie ist so anzubringen, dass sie von einer am Boden liegenden Person erreicht werden kann.
- 14) Die andere ~~Notrufeinrichtung~~ Hilferufvorrichtung ist in einer Höhe zwischen 800 mm und 1\_100 mm über dem Boden anzubringen, gemessen von der Bodenoberfläche bis zur Mitte des ~~Einrichtung~~ Bedienelementes.
- 15) Die beiden ~~Notrufeinrichtungen~~ Hilferufvorrichtungen müssen sich an unterschiedlichen vertikalen Flächen der Toilettenkabine befinden, damit sie von mehreren Positionen aus erreicht werden können.
- 16) Das Bedienelement der ~~Notrufeinrichtungen~~ Hilferufvorrichtung muss sich von allen anderen Bedienelementen in der Toilettenkabine unterscheiden, eine andere Farbe haben und in Kontrast zu ihrem Hintergrund stehen.
- 17) Ist ein Wickeltisch vorhanden, so muss sich dessen Arbeitsfläche bei heruntergeklapptem Tisch zwischen 800 mm und 1\_000 mm über dem Boden befinden.

#### 5.3.2.5 Wickeltische

- 1) Die Arbeitsfläche des Wickeltisches muss mindestens 500 mm breit und 700 mm lang sein.
- 2) Der Wickeltisch muss so ausgelegt sein, dass ein ~~Baby~~ Kleinstkind nicht versehentlich herunterrutschen kann. Er darf keine scharfen Kanten haben und muss eine Last von mindestens 80 kg tragen können.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 60 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

- Der Wickeltisch muss einhändig und mit einem Kraftaufwand von maximal 25 N eingeklappt werden können.

#### 5.3.2.6 Bedienung der Hilferufvorrichtung~~Notrufeinrichtung~~

Hilferufvorrichtungen ~~Notrufeinrichtungen~~ müssen

- durch ein Zeichen auf grünem oder gelbem Hintergrund (gemäß der in Anlage A Ziffer 10 genannten Spezifikation) und ein weißes Glocken- oder Telefonsymbol gekennzeichnet sein. Das Zeichen kann sich auf der Taste oder der Einfassung oder auf einem separaten Piktogramm befinden;
- taktile Symbole haben;
- ein visuelles und akustisches Signal aussenden als Hinweis darauf, dass die Einrichtung betätigt wurde;
- gegebenenfalls weitere Informationen zur Bedienung enthalten;
- mit der Handfläche mit einem Kraftaufwand von maximal 30 N betätigt werden können.

#### 5.3.2.7 Innen- und Außenanzeigen

- Bahnhofsnamen bzw. Wörter von Mitteilungen sind mindestens zwei Sekunden lang anzuzeigen. Bahnhofsnamen können auch abgekürzt werden.
- Bei durchlaufenden Anzeigen (horizontal oder vertikal) muss jedes vollständige Wort mindestens zwei Sekunden lang angezeigt werden. Die horizontale Durchlaufgeschwindigkeit darf im Durchschnitt maximal sechs Zeichen pro Sekunde betragen.
- Die für Text verwendete Schriftart muss gut lesbar sein.
- Großbuchstaben und Ziffern von Außenanzeigen an der Spitze des Zuges müssen mindestens 70 mm hoch sein; für seitlich angebrachte Anzeigen gilt eine Mindesthöhe von 35 mm.
- Innenanzeigen sind für einen Einsatzbereich auszulegen und zu bewerten, der sich aus der maximalen Leseentfernung nach folgender Formel ergibt:

*Tabelle 13: Einsatzbereich von Fahrzeug-Innenanzeigen*

Leseentfernung	Höhe von Großbuchstaben und Ziffern
< 8_750 mm	(Leseentfernung / 250) mm
8_750 bis 10 000 mm	35 mm
>10_000 mm	(Leseentfernung / 285) mm

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 61 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

### 5.3.2.8 Bewegliche Trittstufen und Überfahrbrücken

- 1) Bewegliche Trittstufen und Überfahrbrücken sind für einen Einsatzbereich auszulegen und zu bewerten, der durch die Breite der Türöffnung, für die sie bestimmt sind, definiert ist.
- 2) Die mechanische Festigkeit der Vorrichtung muss der in Anlage A Ziffer 11 genannten Spezifikation entsprechen.
- 3) Ein geeigneter Mechanismus muss installiert sein, der die Stabilität der Vorrichtung sowohl in betriebsbereitem als auch in verstautem Zustand gewährleistet.
- 4) Die Oberfläche der Vorrichtung muss rutschfest sein und eine nutzbare lichte Breite entsprechend der Breite der Türöffnung haben.
- 5) Die Vorrichtung muss über eine Hinderniserkennung gemäß der in Anlage A Ziffer 11 genannten Spezifikation verfügen.
- 6) Die Vorrichtung muss bei einem Stromausfall in Betrieb genommen oder verstaut werden können.

### 5.3.2.9 Einstiegshilfen: Fahrzeugseitige Rampen

- 1) Rampen sind für einen Einsatzbereich auszulegen und zu bewerten, der durch den maximalen vertikalen Spalt bestimmt ist, der bei maximaler Neigung von 18 % überbrückt werden kann.
- 2) Rampen müssen für eine Traglast von mindestens 300 kg ausgelegt sein, die in der Mitte aufgebracht und über eine Fläche von 660 mm mal 660 mm verteilt ist.
- 3) Einstiegsrampen müssen entweder manuell durch einen Bediensteten zu positionieren sein oder auf mechanische Weise halbautomatisch durch einen Bediensteten oder den Fahrgast bedient werden können.
- 4) Elektrisch betriebene Rampen, ~~die über einen Antrieb verfügen~~, müssen bei einem Stromausfall manuell betrieben werden können.
- 5) Die Oberfläche der Rampe muss rutschfest sein und eine nutzbare lichte Breite von mindestens 760 mm haben.
- 6) Rampen, deren lichte Breite weniger als 1.000 mm beträgt, müssen auf beiden Seiten erhöhte Kanten haben, damit die Räder von Mobilitätshilfen nicht abrutschen können.
- 7) Die Aufkantungen an beiden Enden der Rampe müssen abgeschrägt und dürfen nicht höher als 20 mm sein. Außerdem müssen sie mit deutlich kontrastierenden Warnbändern versehen sein.
- 8) Während ihrer Benutzung zum Ein- oder Aussteigen ist die Rampe so zu sichern, dass sie sich beim Be- oder Entladen nicht verschieben kann.
- 9) Halbautomatische Rampen müssen über einen Mechanismus verfügen, der die Bewegung unterbricht, sobald die Vorderkante mit einem Gegenstand oder einer Person in Berührung kommt.
- 10) Rampen müssen über selbstkontrastierende Markierungen verfügen.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 62 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

### 5.3.2.10 Einstiegshilfen: Fahrzeugseitige Hublifte

- 1) Hublifte sind für einen Einsatzbereich auszulegen und zu bewerten, der durch den maximal überbrückbaren vertikalen Spalt bestimmt ist.
- 2) Die Oberfläche des Hublifts muss rutschfest sein. Die Fläche des Hublifts muss eine lichte Breite von mindestens 760mm und eine Länge von 1\_200 mm haben. Gemäß Anlage M ist ab einer Höhe von 100 mm über dem Hubliftboden eine zuzügliche Länge von 50 mm für die Füße vorzusehen, wobei der Rollstuhl sowohl in Fahrzeugrichtung als auch in Bahnsteigrichtung stehen kann.
- 3) Die Überfahrbrücke zur Überbrückung des Spalts zwischen der Plattform des Hublifts und dem Boden des Fahrzeugs muss mindestens 720 mm breit sein.
- 4) Der Hublift muss für eine Traglast von mindestens 300 kg geeignet sein, die in der Mitte der Plattform über eine Fläche von 660 mm mal 660 mm verteilt ist.
- 5) Sämtliche Bedienelemente zur Inbetriebnahme sowie zum Absenken, Hochfahren und Verstauen des Hublifts dürfen, soweit vorhanden, nur durch kontinuierlichen manuellen Druck zu betätigen sein. Außerdem ist sicherzustellen, dass bei besetztem Hublift keine unsachgemäße Ablaufsteuerung möglich ist.
- 6) Der Hublift muss so konstruiert sein, dass er auch bei einem ~~Stromausfall~~ Ausfall seiner Stromversorgung in Betrieb genommen, in besetztem Zustand abgesenkt und in leerem Zustand hochgefahren und verstaut werden kann.
- 7) Kein Bestandteil des Hublifts darf sich beim Hochfahren bzw. Absenken einer Person schneller als 150 mm/s bewegen; bei der Inbetriebnahme und beim Verstauen darf sich kein Bestandteil schneller als 600 mm/s bewegen (es sei denn, der Hublift wird manuell in Betrieb genommen oder verstaut).
- 8) In besetztem Zustand darf die horizontale und vertikale Beschleunigung des Hublifts 0,3 g nicht überschreiten.
- 9) Der Hublift muss mit Barrieren ausgestattet sein, damit die Räder eines Rollstuhls während des Betriebs nicht von der Plattform rollen können.
- 10) Mit Hilfe einer beweglichen Barriere oder einer fest integrierten Vorrichtung muss verhindert werden, dass der Rollstuhl über die dem Fahrzeug zugewandte Kante rollen kann, bevor der Hublift vollständig hochgefahren ist.
- 11) Jede Seite des Hublifts, die in hochgefahrterer Position über das Fahrzeug hinausragt, muss mit einer mindestens 25 mm hohen Barriere ausgestattet sein. Derartige Barrieren dürfen beim Bewegen des Rollstuhls in den Gang oder aus dem Gang kein Hindernis darstellen.
- 12) Die Barriere der Ladekante (äußere Barriere), die bei abgesenktem Hublift als Laderampe dient, muss in hochgeklapptem oder geschlossenem Zustand ausreichen, um zu verhindern, dass ein Elektro-Rollstuhl die Barriere überfährt, öffnet oder herunterklappt. Alternativ kann ein zusätzliches System vorgesehen werden, das dies verhindert.
- 13) Der Hublift muss so ausgelegt sein, dass der Rollstuhl sowohl in Blickrichtung des Fahrzeugs ~~richtung~~ als auch in Blickrichtung aus dem Fahrzeug zum Bahnsteig ~~richtung~~ stehen kann.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 63 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

14) Der Hublift muss über selbstkontrastierende Markierungen verfügen.

## 6. BEWERTUNG DER KONFORMITÄT UND/ODER GEBRAUCHS-TAUGLICHKEIT

Die Module für die

Bewertungsverfahren für die Prüfung der Bauelemente sind in der ETV GEN-D<sup>16</sup> beschrieben.

Verfahren zur Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie für die EG-Prüfung sind im Beschluss 2010/713/EU der Kommission<sup>17</sup> beschrieben.

### 6.1 ~~Bauelemente (IK)~~

### Interoperabilitätskomponenten (IK)

#### 6.1.1 Konformitätsbewertung

In Übereinstimmung mit ETV GEN-D kann ein Vertragsstaat die obligatorische separate Bewertung einer IK verlangen. Wenn nicht vom Vertragsstaat gefordert, kann die separate Bewertung von IK auf freiwilliger Basis erfolgen.

Im Falle einer separaten Bewertung der IK trägt der Hersteller die volle Verantwortung für die Übereinstimmung des Produkts mit der ETV innerhalb seines Einsatzbereichs.

Im Falle einer separaten Bewertung der IK ist die Bewertung

Der Hersteller einer Interoperabilitätskomponente oder sein in der Union ansässiger Bevollmächtigter muss eine EG-Konformitäts- oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung gemäß Artikel 13 Absatz 1 und Anhang IV der Richtlinie 2008/57/EG ausstellen, bevor die Interoperabilitätskomponente in Verkehr gebracht wird.

Die Konformitätsbewertung einer Interoperabilitätskomponente ist

gemäß dem/den für die betreffende Komponente vorgeschriebenen Modul(en) durchzuführen (siehe Abschnitt 6.1.2) dieser

ETV.

~~TSL~~

#### 6.1.2 Anwendung von Modulen

[In folgender Tabelle sind die](#)

~~Die~~ Bewertungsverfahren (Module) für die Prüfung von Bauelementen

~~Die~~ Module für die EG-Konformitätsbescheinigung für Interoperabilitätskomponenten

~~sind in nachstehender Tabelle~~ aufgeführt:

<sup>16</sup> Bewertungsverfahren (Module) – Allgemeine Vorschriften, ETV, APTU (A 94-01D/3.2011).

<sup>17</sup> Beschluss der Kommission 2010/713/EU vom 9. November 2010 über Module für die Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie der EG-Prüfung, die in den gemäß Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates angenommenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu verwenden sind (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2010) 7582) (ABl. L 319, 4.12.2010, S. 1–52).



*Tabelle 14: Bewertungsverfahren (Module) für die Prüfung von Bauelementen*

*Tabelle 14: Module für die EG-Konformitätsbescheinigung für Interoperabilitätskomponenten*

Modul CA	Interne Fertigungskontrolle	
Modul CA1	Interne Fertigungskontrolle und Produktprüfung durch Einzelbegutachtung	
Modul CA2	Interne Fertigungskontrolle und Produktprüfung in unregelmäßigen Abständen	
Modul CB	Baumusterprüfung	EG-Baumusterprüfung
Modul CC	Konformität mit dem Baumuster auf Grundlage einer internen Fertigungskontrolle	
Modul CD	Konformität mit dem <del>Baumuster</del> <u>Bauart</u> auf Grundlage eines Qualitätssystems für <del>die</del> <u>den</u> <del>Produktion</del> <u>prozess</u>	
Modul CF	Konformität mit <del>der</del> <u>dem Baumuster</u> <del>Bauart</del> auf Grundlage einer Produktprüfung	
Modul CH	Konformität auf <del>der</del> Grundlage eines <del>vollständigen</del> <u>umfassenden</u> Qualitätssicherungs-systems	
Modul CH1	Konformität auf <del>der</del> Grundlage eines <del>vollständigen</del> <u>umfassenden</u> Qualitätssicherungs-systems mit Entwurfsprüfung	
Modul CV	Baumustervalidierung durch Betriebsbewährung (Gebrauchstauglichkeit)	

~~*Tabelle 14: Bewertungsverfahren (Module) für die Prüfung von Bauelementen*~~

~~*Tabelle 14: Module für die EG-Konformitätsbescheinigung für Interoperabilitätskomponenten*~~

Im Falle einer separaten Bewertung der IK muss der Hersteller

Der Hersteller oder sein in der Union ansässiger Bevollmächtigter muss

je nach zu bewertender Komponente eines der Module oder eine der Modulkombinationen wählen, die in ~~der~~ folgenden n Tabelle wählen aufgeführt sind:

**OTIF**

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

**ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT**

ETV PRM

Seite 65 von 107

Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

Datum: 1.3.2021

*Tabelle 15: Modulkombinationen für die**Bewertungsverfahren (Module) für die  
Prüfung von Bauelementen**EG-Konformitätsbescheinigung für  
Interoperabilitätskomponenten*

<b>Abschnitt dieser ETV / dieses Anhangs</b>	<b>Zu bewertende -Komponenten</b>	<b>Modul CA</b>	<b>Modul CA1 oder CA2*<sup>18</sup></b>	<b>Modul CB+CC</b>	<b>Modul CB+CD</b>	<b>Modul CB+CF</b>	<b>Modul CH*<sup>17</sup></b>	<b>Modul CH1</b>
5.3.1.1	Anzeigen		X	X	X		X	X
5.3.1.2 und 5.3.1.3	Bahnsteigseitige Rampen und Hublifte		X		X	X	X	X
5.3.2.1	Bedienelemente von Türen	X		X			X	
5.3.2.2, 5.3.2.3 und 5.3.2.4	Toilettenmodule		X	X	X		X	X
5.3.2.5	Wickeltische	X		X			X	
5.3.2.6	<del>Notrufeinrich- tungen</del> <u>Hilfefrufvorrich- tungen</u>	X		X			X	
5.3.2.7	Innen- und Außenan- zeigen		X	X	X		X	X
5.3.2.8 to 5.3.2.10	Einstiegs-vorrichtungen		X		X	X	X	X

*Tabelle 15: Modulkombinationen für die**Bewertungsverfahren (Module) für  
die Prüfung von Bauelementen**EG-Konformitätsbescheinigung für  
Interoperabilitätskomponenten*

(\*) Die Module CA1, CA2 oder CH dürfen nur für Produkte verwendet werden, deren Herstellung ein Entwurf zugrunde liegt, der bereits vor Anwendung der einschlägigen TSI für das Inverkehrbringen von Produkten entwickelt und

<sup>18</sup> Die Module CA1, CA2 oder CH dürfen nur für Produkte verwendet werden, deren Herstellung ein Entwurf zugrunde liegt, der bereits vor Anwendung der einschlägigen ETV für das Inverkehrbringen von Produkten entwickelt und verwendet wurde, vorausgesetzt, der Hersteller weist der Bewertungsstelle nach, dass für vorherige Anwendungen unter vergleichbaren Bedingungen eine Entwurfs- und Baumusterprüfung durchgeführt wurde, die den Anforderungen der vorliegenden ETV entsprechen. Dieser Nachweis ist zu dokumentieren und liefert dasselbe Beweinsniveau wie Modul CB oder eine Entwurfsprüfung gemäß Modul CH1.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 66 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

verwendet wurde, vorausgesetzt, der Hersteller weist der benannten Stelle nach, dass für vorherige Anwendungen unter vergleichbaren Bedingungen eine Entwurfs- und Baumusterprüfung durchgeführt wurde, die den Anforderungen der vorliegenden TSI entsprechen. Dieser Nachweis ist zu dokumentieren und liefert dasselbe Beweismiveau wie Modul CB oder eine Entwurfsprüfung gemäß Modul CH1.

Bei der Bewertung anzuwendende Sonderverfahren sind in Abschnitt 6.1.3 spezifiziert.

### 6.1.3 Besondere Bewertungsverfahren

#### 6.1.3.1 Universaltoilettenmodul

Die Größe des Toilettenraums, die es ermöglicht, einen Rollstuhl gemäß Anlage M in eine Position zu bewegen, von der aus Rollstuhlfahrer seitlich oder diagonal zum Toilettensitz gelangen können, ist nach dem Verfahren A zu bewerten, das in der in Anlage A Ziffer 9 genannten Spezifikation beschrieben ist.

Ist die Anwendung des Verfahrens A nicht möglich, so kann alternativ das Verfahren B angewendet werden, das in der in Anlage A Ziffer 9 genannten Spezifikation beschrieben ist. Zulässig ist dies allerdings nur

- bei Fahrzeugen mit einer verfügbaren Fußbodenbreite von weniger als 2\_400 mm;
- bei Erneuerung oder Umrüstung existierender Fahrzeuge.

#### 6.1.3.2 Toilettenmodul und Universaltoilettenmodul

Werden Toilettenmodule oder Universaltoilettenmodule nicht als separate Kabinen hergestellt, so können ihre Merkmale auf Ebene des Teilsystems bewertet werden.

## 6.2 Teilsysteme

### 6.2.1 OTIF-Prüfung (allgemein)

Das OTIF-Verfahren zur Ausstellung technischer Zertifikate ist in Artikel 10 ATMF beschrieben.

~~Ein Vertragsstaat, der gleichzeitig Mitglied der Europäischen Union ist, wendet betreffend EG-Prüferklärungen Unionsrecht an.~~

Das ETV-Prüfverfahren

ist nach dem/den in Abschnitt 6.2.2 dieser

ETV spezifizierten Modul(en) durchzuführen.

### EG-Prüfung (allgemein)

Die für Teilsysteme anzuwendenden EG-Prüfverfahren sind in Artikel 18 und Anhang VI der Richtlinie 2008/57/EG beschrieben.

~~Das EG-Prüfverfahren~~

~~TSI spezifizierten Modul(en) durchzuführen.~~

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 67 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

Teilsystem „Infrastruktur“: Kann der Antragsteller nachweisen, dass die Tests oder Bewertungen eines Teilsystems oder von Teilen eines Teilsystems mit denen vorheriger Anwendungen desselben Entwurfs identisch sind oder erfolgreich durchgeführt wurden, so sind die Ergebnisse dieser Versuche und Bewertungen ~~von der~~vom

~~Bewertungsstelle~~Prüforgan

~~benannten Stelle~~

im Rahmen der

ETV-Prüfung zu berücksichtigen.

~~EG-Prüfung zu berücksichtigen.~~

Das Zulassungsverfahren und der Inhalt der Bewertung sind zwischen dem Antragsteller und einemm~~f~~

~~Bewertungsstelle~~Prüforgan

~~benannten Stelle~~

gemäß den Anforderungen dieser

ETV

~~TSI~~

sowie in Übereinstimmung mit den Bestimmungen in Abschnitt 7 dieser

ETV festzulegen.

~~TSI festzulegen.~~

## 6.2.2 Bewertungsverfahren für die Prüfung von Teilsystemen (Module)

~~EG-Prüfverfahren für Teilsysteme (Module)~~

In folgender Tabelle sind die Module für die

Bewertungsverfahren für die Prüfung von Teilsystemen aufgeführt:

~~EG-Prüfung von Teilsystemen aufgeführt:~~

Tabelle 16: Module für die Bewertungsverfahren für die Prüfung von Teilsystemen

Modul SB	OTIF-Baumusterprüfung	<del>EG-Baumusterprüfung</del>
Modul SD	Qualitätssicherungssystem für <del>die</del> <u>den</u> Produktions <u>prozess</u>	<del>EG-Prüfung aufgrund eines Qualitätssystems für die Produktion</del>
Modul SF	Prüfung <del>aufgrund</del> <u>auf Grundlage</u> einer <del>Prüfung der</del> Produkt <u>prüfungen</u>	<del>EG-Prüfung aufgrund einer Prüfung der Produkte</del>
Modul SG <sup>19</sup>	(bleibt offen)	<del>EG-Prüfung durch Einzelprüfung</del>

<sup>19</sup> Die Anwendung dieser ETV auf das Teilsystem „Infrastruktur“ ist freiwillig, daher gibt es im COTIF kein Modul SG zur Bewertungsmethode für die Prüfung des Teilsystems „Infrastruktur“.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 68 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

Modul SH1	Prüfung <del>aufgrund</del> <u>auf Grundlage</u> eines umfassenden Qualitätssicherungs-systems mit Entwurfsprüfung	<del>EG-Prüfung aufgrund eines</del> <del>umfassenden Qualitätssystems mit</del> <del>Entwurfsprüfung</del>
-----------	---	---

*Tabelle 16: Die Module für die*

*Bewertungsverfahren für die Prüfung von Teilsystemen* | *EG-Prüfung von Teilsystemen*

Der Antragsteller muss eines der Module oder eine der Modulkombinationen wählen, die in Tabelle 17 aufgeführt sind.

*Table 17: Modulkombinationen für die Bewertungsverfahren für die Prüfung von Teilsystemen*

Zu bewertendes Teilsystem	Module SB+SD	Module SB+SF	Module SG	Module SH1
Teilsystem „Fahrzeuge“	X	X		X
Teilsystem „Infrastruktur“			X	X

*Tabelle 17: Modulkombinationen für die*

*Bewertungsverfahren für die Prüfung von Teilsystemen* | *EG-Prüfung von Teilsystemen*

Die ~~Merkmale des~~ während der einzelnen Phasen zu bewertenden Merkmale des Teilsystems sind Anlage E dieser

ETV zu entnehmen,

~~TSI zu entnehmen,~~

(Tabelle E.1 für das Teilsystem „Infrastruktur“ und Tabelle E.2 für das Teilsystem „Fahrzeuge“). Der Antragsteller muss bestätigen, dass

das Teilsystem „Fahrzeuge“ (verbindlich) und/oder „Infrastruktur“ (freiwillig)

jedes produzierte Teilsystem

mit dem Baumuster übereinstimmt.

### 6.2.3 Besondere Bewertungsverfahren

#### 6.2.3.1 Rollstuhl-Transfersitze

Bei der Bewertung der Vorschrift über die Bereitstellung von Transfersitzen ist lediglich zu überprüfen, ob diese vorhanden und mit beweglichen Armlehnen ausgestattet sind. Insbesondere die Methode des Transfers ist von dieser Bewertung ausgenommen.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 69 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

### 6.2.3.2 Position von Stufen zum Ein- und Ausstieg

Die Validierung dieser Anforderung erfolgt durch Berechnung anhand der Nennwerte aus der Konstruktionszeichnung des Fahrzeugs sowie der Nennwerte der Bahnsteige, an denen das Fahrzeug planmäßig hält. Die Außenkante des Fußbodens an der Einstiegstür gilt als Stufe.

### 6.2.4 Technische Lösungen, die in der Entwurfsphase eine Konformitätsvermutung begründen

Für die Zwecke dieser

ETV

~~TSI~~

kann das Teilsystem „Infrastruktur“ als eine ~~Einheit~~ Zusammensetzung von verschiedenen wiederkehrenden Teilen verstanden werden, ~~die sich aus verschiedenen reproduzierten Teilkomponenten zusammensetzt~~, darunter

- Parkplätze
- Türen und Eingänge, ~~durchsichtige~~ transparente Hindernisse und deren Kennzeichnung,
- taktile Bodenindikatoren, taktile Informationen auf ~~barrierefreien~~ hindernisfreien Wegen,
- mit Handläufen versehene Rampen und Treppen,
- ~~Befestigungen~~ Aufbau und ~~Kennzeichnungen~~ Hervorhebung von Einrichtungsgegenständen,
- Fahrkarten-/Informationsschalter,
- Fahrkartenverkaufsautomaten und Fahrkartenkontrollgeräte,
- vVisuelle Informationen: Wegweiser, Piktogramme und dynamische Informationen,
- Bahnsteige, einschließlich der Bahnsteigenden und -kanten, Unterstellmöglichkeiten und Wartebereiche, falls vorhanden,
- sSchienengleiche Bahnübergänge.

Für diese Teilkomponenten des Teilsystems „Infrastruktur“ kann die Konformitätsvermutung bereits in der Entwurfsphase vor und unabhängig von spezifischen Projekten ~~ohne einen spezifischen Projektbezug~~ geprüft werden. In der Entwurfsphase ist ~~von~~ in ~~der benannten Stelle~~ Prüforgan eine Zwischenprüfbescheinigung (Intermediate Statement of Verification, ISV) auszustellen.

### 6.2.5 Bewertung der Instandhaltung

Das Prüforgan ~~ie Bewertungsstelle~~ ist

~~Gemäß Artikel 18 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG ist die benannte Stelle~~

dafür verantwortlich, das technische Dossier zu erstellen, das die für den Betrieb und die Instandhaltung geforderten Unterlagen enthält.

Das Prüforgan ~~ie Bewertungsstelle~~

~~Die benannte Stelle~~

muss lediglich überprüfen, dass die für den Betrieb und die Instandhaltung geforderten Unterlagen gemäß Abschnitt 4.5 dieser



ETV vorhanden sind. Die eigentlichen Informationen, die in den vorgelegten Unterlagen enthalten sind, müssen vom Prüforgan der Bewertungsstelle

~~TSI vorhanden sind. Die eigentlichen Informationen, die in den vorgelegten Unterlagen enthalten sind, müssen von der benannten Stelle~~

nicht geprüft werden.

### 6.2.6 Bewertung betrieblicher Regelungen

Das Eisenbahnunternehmen ist für den sicheren Betrieb seiner Züge verantwortlich (Artikel 6 § 2 ATMF), d.h. es hat sicherzustellen, dass jegliche Sicherheitsausrüstung des Zuges sich in einem funktionalen Zustand befindet und der Zug sicher betrieben werden kann.

Gemäß den Artikeln 10 und 11 der Richtlinie 2004/49/EG müssen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber bei Beantragung einer neuen oder der Änderung einer bestehenden Sicherheitsbescheinigung bzw. Sicherheitsgenehmigung nachweisen, dass sie im Rahmen ihres Sicherheitsmanagements die betrieblichen Anforderungen dieser TSI erfüllen.

~~Das Eisenbahnunternehmen kontrolliert alle mit der Nutzung des Fahrzeugs einhergehenden Risiken. Betriebsvorschriften zu den Aufgaben und Maßnahmen in Anlage L der ETV LOC&PAS Vorschriften für den sicheren Betrieb von Fahrzeugen<sup>20</sup> sind festzulegen<sup>21</sup>.~~

Für die Zwecke dieser

ETV prüft das Prüforgan Bewertungsstelle

~~TSI prüft die benannte Stelle~~

keine betrieblichen Regelungen, auch dann nicht, wenn solche Regelungen in Abschnitt 4.4 aufgeführt sind.~~4~~

### 6.2.7 Bewertung von Einheiten, die für den Einsatz im allgemeinen Fahrbetrieb ausgelegt sind

Werden anstatt fester Zugeinheiten Einzelfahrzeuge bereitgestellt, so sind diese Fahrzeuge auf die entsprechenden Abschnitte dieser

ETV

~~TSI~~

hin zu prüfen. Dabei wird akzeptiert, dass möglicherweise nicht jedes Fahrzeug über Rollstuhlplätze, rollstuhlgerechte Einrichtungen oder eine Universaltoilette verfügt.

Der Einsatzbereich im Hinblick auf die Art der Fahrzeuge, die an die zu bewertende Einheit gekuppelt sind, damit der Zug die

ETV vollständig erfüllt, wird vom Prüforgan der Bewertungsstelle nicht geprüft.

~~TSI vollständig erfüllt, wird von der benannten Stelle nicht geprüft.~~

<sup>20</sup> ~~Die Bestimmungen in Anlage L betreffen den korrekten Betrieb von Fahrzeugen innerhalb deren Nutzungsbedingungen und -beschränkungen. Mit Inkrafttreten einer ETV OPE soll Anlage L außer Kraft gesetzt werden.~~

<sup>21</sup> ~~Entgegen dem EU-Recht, nach dem das EVU dafür verantwortlich ist, legt das OTIF-Recht nicht fest, wer diese Betriebsvorschriften zu verfassen hat.~~

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 71 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

Nach Genehmigung der Inbetriebnahme des Fahrzeugs muss das Eisenbahnunternehmen sicherstellen, dass bei der Zugbildung mit anderen kompatiblen Fahrzeugen der gesamte Zugverband die Anforderungen in Abschnitt 4.2 dieser [ETV](#)

~~ETV~~

[TSIentsprechend den Bestimmungen in Abschnitt 4.2.2.5 \(Zugbildung\) der TSI OPE](#)

~~eErfüllt,; dabei sind auch die Bestimmungen in~~

~~Anlage L der ETV LOC & PAS—Vorschriften für den sicheren Betrieb von Fahrzeugen (Zugbildung) zu beachten.~~

[Dabei sind auch die Bestimmungen in Abschnitt 4.2.2.5 \(Zugbildung\) der TSI OPE zu beachten.](#)

## 7. UMSETZUNG DER ETV/~~TSI~~

### 7.1 Anwendung dieser ETV/~~TSI~~ auf neue Infrastruktur und Fahrzeuge

#### 7.1.1 Neue Infrastruktur

Die Anwendung der ETV auf Parameter der Infrastruktur ist freiwillig, wird aber empfohlen.

Diese

~~ETV~~

~~TSI~~

gilt für alle neuen Bahnhöfe, die in ihren Anwendungsbereich fallen.

Davon ausgenommen sind neue Bahnhöfe, die bei Inkrafttreten dieser

~~ETV~~

~~TSI~~

bereits über eine Baugenehmigung verfügen oder Gegenstand eines bereits unterzeichneten oder in der Endphase einer Ausschreibung befindlichen Bauauftrags sind.

Allerdings ist auch in diesen Fällen die TSI PRM von 2008<sup>22</sup> in ihrem festgelegten Anwendungsbereich maßgeblich. Bei den Bahnhofsprojekten, bei denen die TSI PRM von 2008 anzuwenden ist, ist es zulässig (wenn auch nicht vorgeschrieben), die geänderte Fassung, entweder ganz oder nur für bestimmte Abschnitte, zu verwenden. Ist die Anwendung nur auf bestimmte Abschnitte beschränkt, so muss der Antragsteller nachweisen und dokumentieren, dass die geltenden Anforderungen weiterhin kohärent sind, was

<sup>22</sup> Entscheidung 2008/164/EG der Kommission vom 21. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich eingeschränkt mobiler Personen im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem (ABl. L 64 vom 7.3.2008, S. 72.)

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 72 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

wiederum von der benannten Stelle **anerkannt**  
[bestätigt](#) werden muss.

Die erneute Inbetriebnahme von Bahnhöfen, die lange Zeit für den Personenverkehr geschlossen waren, kann als eine Erneuerung oder Umrüstung im Sinne von Abschnitt 7.2 betrachtet werden.

Bei sämtlichen Neubauvorhaben sollte sich der Bahnhofsbetreiber mit den für die Verwaltung des umgebenden Geländes zuständigen Stellen beraten, um sicherzustellen, dass die Anforderungen an die **Barrierefreiheit-Zugänglichkeit** nicht nur innerhalb des Bahnhofs, sondern auch auf den Zugangswegen erfüllt werden. Bei multimodalen Bahnhöfen sollten in Bezug auf die Verbindungen zwischen der Eisenbahn und den anderen Verkehrsträgern auch andere Verkehrsverwaltungen konsultiert werden,

### 7.1.2 Neue Fahrzeuge

Diese ETV gilt für alle Einheiten an Fahrzeugen, die in ihren Anwendungsbereich oder denjenigen der ETV LOC&PAS fallen.

Diese TSI gilt für alle in ihren Anwendungsbereich fallenden Fahrzeuge, die nach ihrem Inkrafttreten in Betrieb genommen werden, außer in den in Abschnitt 7.1.1.2 (Übergangszeitraum) und 7.1.3.1 (Teilsystem „Fahrzeuge“) der TSI LOC&PAS genannten Fällen.

## 7.2 Anwendung dieser ETV/~~TSI~~ auf bestehende Infrastruktur und Fahrzeuge

### 7.2.1 Etappen bis zum Erreichen des Zielsystems

Diese

ETV gilt für alle Einheiten von Teilsystemen wenn diese erneuert oder umgerüstet werden.

~~TSI gilt für Teilsysteme,~~

Diese ETV ist nicht verbindlich für das Teilsystem „Infrastruktur“ und gilt, auch wenn sie angewendet wird, nicht für Erneuerungen oder Umrüstungen von Bahnhöfen, die bei Inkrafttreten dieser ETV

[Diese TSI gilt nicht für ~~Davon ausgenommen sind~~](#) Erneuerungen oder Umrüstungen von Bahnhöfen, die bei Inkrafttreten dieser TSI

bereits über eine Baugenehmigung verfügen oder Gegenstand eines bereits unterzeichneten oder in der Endphase einer Ausschreibung befindlichen Bauauftrags sind.

Diese

ETV

TSI

gilt nicht für erneuerte oder umgerüstete Fahrzeuge, die bei Inkrafttreten der

[ETV](#)

[TSI](#)

[Gegenstand eines bereits unterzeichneten oder in der Endphase einer Ausschreibung befindlichen Vertrags sind.](#)



OTIF

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

**ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT**

ETV PRM

Seite 73 von 107

Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

Datum: 1.3.2021

~~ETV-Gegenstand eines bereits unterzeichneten oder in der Endphase einer Ausschreibung befindlichen Vertrags sind.~~ Wenn ein Vertragsstaat sie auf freiwilliger Basis auf das Teilsystem Infrastruktur anwendet, besteht bezüglich der bereits vorhandenen Infrastruktur und Fahrzeuge

~~TSI-Gegenstand eines bereits unterzeichneten oder in der Endphase einer Ausschreibung befindlichen Vertrags sind.~~ Bezüglich der bereits vorhandenen Infrastruktur und Fahrzeuge besteht

das übergeordnete Ziel darin, Konformität mit der

ETV

TSI

herzustellen, indem bestehende Zugangshindernisse erfasst und schrittweise beseitigt werden.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Anlagenverzeichnisse erstellt werden, und beschließen Umsetzungspläne, um das Ziel dieser Verordnung zu erreichen.

#### 7.2.1.1 Bestandsregister – Infrastruktur

Die Anforderung in diesem Abschnitt und seinen Unterabschnitten 7.2.1.1.1 bis 7.2.1.1.4, einschließlich Anlage O, bezieht sich auf die Festlegung der Merkmale des Bestandsverzeichnisses, einschließlich der funktionalen und technischen Architektur, der Regeln für die Dateneingabe und -abfrage sowie der Regeln für die Selbstbewertung und die Benennung der für die Datenbereitstellung zuständigen Stellen.

Die Einhaltung dieses Abschnittes wird den Nicht-EU-Vertragsstaaten zwar empfohlen, ist jedoch aufgrund des nicht verbindlichen Charakters dieser ETV auf das Teilsystem „Infrastruktur“ nicht verbindlich.

##### 7.2.1.1.1 Funktionale und technische Architektur

Das Bestandsregister hat folgende Funktionen:

- 1) Feststellung der bestehenden Hindernisse und Barrieren der Zugänglichkeit,
- 2) Bereitstellung praktischer Informationen für die Nutzer,
- 3) Überwachung und Bewertung der Fortschritte auf dem Gebiet der barrierefreien Zugänglichkeit.

Das COTIF beinhaltet keine äquivalenten Bestimmungen, sodass Vertragsstaaten, die die EU-Verordnung nicht anwenden, die Umsetzung äquivalenter nationaler Vorschriften empfohlen wird.

Die Architektur für den Austausch von Barrierefreiheitsdaten ist in der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 (TSI TAP) festgelegt worden.



**OTIF**

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

**ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT**

ETV PRM

Seite 74 von 107

Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

Datum: 1.3.2021

Für das Format und den Austausch von Barrierefreiheitsdaten gelten folgende Normen:

- 1) CEN/TS 16614-1:2014 Öffentlicher Verkehr – Netzwerk- und Fahrplan-Austausch (NeTEx) – Teil 1: Austauschformat für Netzwerk-Topologie im öffentlichen Verkehr 14.5.2014
- 2) EN 12896-1:2016 Öffentlicher Verkehr – Datenreferenzmodell. Gemeinsame Konzepte (Transmodel)

Für den vorgesehenen besonderen Verwendungszweck wird ein harmonisiertes, spezifisches Transmodel-Profil gemäß den in Anlage O Index 1 genannten technischen Dokumenten verwendet.

#### 7.2.1.1.2 Vorschriften für die Eingabe und Selbstbewertung von Barrierefreiheitsdaten

[bleibt offen]

Für die Eingabe und Selbstbewertung von Barrierefreiheitsdaten gelten folgende Vorschriften:

- 1) Stellen, die Barrierefreiheitsdaten über Anlagen bzw. Einrichtungen erfassen, brauchen nicht unabhängig von der täglichen Verwaltung dieser Anlagen bzw. Einrichtungen zu sein.
- 2) Bei der ersten Erfassung von Barrierefreiheitsdaten nach dem Inkrafttreten der Durchführungsverordnung (EU) 2019/772 der Kommission<sup>23</sup> kann der Stand der Konformität der Bahnhöfe mit dieser TSI als ungeprüft ausgewiesen werden.
- 3) Werden an einem Bahnhof oder Teilen davon Umrüstungen, Erneuerungen oder sonstige Arbeiten durchgeführt, die in einem nationalen Umsetzungsplan für diese TSI vorgesehen sind, so werden gegebenenfalls die betreffenden Barrierefreiheitsdaten einschließlich des Stands der Konformität mit dieser TSI aktualisiert.
- 4) Der Stand der Konformität mit dieser TSI kann aufgrund einer Zwischenprüfbescheinigung gemäß Abschnitt 6.2.4 dieser TSI aktualisiert werden.

<sup>23</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2019/772 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 bezüglich des Bestandsregisters im Hinblick auf die Feststellung von Zugänglichkeitsbarrieren, die Information der Nutzer und die Überwachung und Bewertung der Fortschritte auf dem Gebiet der Zugänglichkeit (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 1).



5) Die Betriebsfähigkeit der Ausrüstung braucht nicht erfasst zu werden.

Ein Datenerfassungsinstrument, dessen Funktionsweise in den technischen Dokumenten gemäß Anlage O Index 2 beschrieben ist, wird von der Kommission zur Verfügung gestellt.

Alternativ können strukturierte Barrierefreiheitsdaten, falls sie vorhanden sind und in das harmonisierte Profil konvertiert werden können, nach ihrer Konvertierung übermittelt werden. Die Methodik für die Konvertierung vorhandener Barrierefreiheitsdaten und das Kommunikationsprotokoll sind in den technischen Dokumenten gemäß Anlage O Index 3 beschrieben.

#### 7.2.1.1.3 Vorschriften für die Datenabfrage

[bleibt offen]

Aus der ERSAD-Datenbank<sup>24</sup>:

- 1) Die Öffentlichkeit kann von einer öffentlich zugänglichen Website der Eisenbahnagentur der Europäischen Union auf Informationen zugreifen.
- 2) Die registrierten nationalen Behörden können alle für den Mitgliedstaat relevanten Barrierefreiheitsdaten abrufen.
- 3) Die Kommission und die Agentur können alle Barrierefreiheitsdaten abrufen.

Die von der Agentur bereitgestellte ERSAD-Datenbank darf nicht mit anderen Datenbanken verknüpft werden.

#### 7.2.1.1.4 Vorschriften für die Verwaltung von Rückmeldungen der Nutzer

[bleibt offen]

Rückmeldungen der Nutzer sind in folgender Form möglich:

- 1) Institutionelle Rückmeldungen von Nutzerverbänden, einschließlich Organisationen, die Menschen mit Behinderungen vertreten: Bestehende

<sup>24</sup> European Railway Stations Accessibility Database (ERSAD).



Strukturen können verwendet werden, soweit sie Vertreter von Organisationen von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität einschließen und die Situation auf einer geeigneten Ebene – nicht unbedingt auf nationaler Ebene – angemessen widerspiegeln. Das Verfahren für Rückmeldungen der Nutzer wird so gestaltet, dass es die gleichberechtigte Beteiligung solcher Organisationen ermöglicht.;

2) Individuelle Rückmeldungen: Website-Besucher bekommen die Möglichkeit, fehlerhafte Informationen über die barrierefreie Zugänglichkeit eines bestimmten Bahnhofs zu melden und erhalten dafür eine Eingangsbestätigung.

Die Rückmeldungen der Nutzer werden in beiden Fällen von den für Erfassung, Pflege und Austausch der Daten zuständigen Stellen angemessen berücksichtigt.

### 7.2.2 Anwendung dieser ETV auf bestehende Infrastruktur

**ETV**

**TSI**

#### **auf bestehende Infrastruktur**

Werden im Bereich der Infrastruktur Teile erneuert oder umgerüstet,

so ist die Einhaltung dieser ETV freiwillig.

so müssen diese der vorliegenden TSI entsprechen.

In der

ETV

TSI

wird allerdings eingeräumt, dass aufgrund der Merkmale des bestehenden Eisenbahnsystems die Konformität der vorhandenen Infrastruktur auch durch eine schrittweise Verbesserung der Zugänglichkeit hergestellt werden kann.

Neben diesem Stufenkonzept sind für das Zielsystem in Bezug auf die vorhandene Infrastruktur folgende Ausnahmen zulässig:

- Werden beim Bau eines ~~barrierefreien~~ hindernisfreien Weges bereits vorhandene Fußgängerüberführungen, Treppen und Unterführungen, einschließlich Türen, Aufzügen und Fahrkartenschleppgeräten, mit einbezogen, so müssen die für diese Elemente vorgeschriebenen Breiten nicht eingehalten werden.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 77 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

- An bestehenden Bahnhöfen muss die Mindestbreite der Bahnsteige nicht eingehalten werden, wenn der Grund für die Abweichung auf bestimmte Hindernisse (z. B. tragende Säulen, Treppenschächte, Aufzüge) oder vorhandene Gleise, die sich nicht versetzen lassen, zurückzuführen ist.
- Sind bestehende Bahnhöfe oder Teile davon als historische Gebäude eingestuft und durch nationale Gesetze geschützt, so dürfen die Anforderungen dieser

ETV

~~TSI~~

angepasst werden, um das mit dem betreffenden nationalen Denkmalschutzgesetz nicht zu verletzen~~in Einklang gebracht werden.~~

### 7.2.3 Anwendung dieser ETV auf bestehende Fahrzeuge

~~ETV~~

~~TSI~~

~~auf bestehende Fahrzeuge~~

Werden an Fahrzeugen Teile erneuert oder umgerüstet, so sind im Hinblick auf die Konformität mit der vorliegenden

ETV

~~TSI~~

die Anforderungen in Anlage F anwendbar.

## 7.3 Sonderfälle

### 7.3.1 Allgemeines

Die in Abschnitt 7.3.2 aufgeführten Sonderfälle sehen spezielle Bestimmungen vor, die für bestimmte Streckennetze der

Vertragsstaaten erforderlich und zulässig sind.

Mitgliedstaaten erforderlich und zulässig sind.

Die für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union geltenden Sonderfälle sind in der TSI PRM enthalten.

Die in diesem Abschnitt aufgelisteten Sonderfälle für das Netz des Vereinigten Königreichs Großbritannien<sup>25</sup> sind auch in der TSI enthalten. Aus diesem Grund erscheinen sie auf der vollen Seitenbreite.

Diese Sonderfälle gehören den folgenden Kategorien an:

- „P“-Fälle: „permanente“ Fälle;

<sup>25</sup> Sonderfälle, die für das nordirische Netz des Vereinigten Königreichs gelten, sind lediglich in der TSI aufgeführt sind, da diese mit dem Netz der Republik Irland harmonisiert sind. Sonderfälle, die für den Kanaltunnel gelten, sind in der TSI aufgeführt.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 78 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

- „T“-Fälle: „temporäre“ Fälle, bei denen vorgesehen ist, dass das Zielsystem zu einem späteren Zeitpunkt erreicht werden wird.

### 7.3.2 Liste der Sonderfälle

#### 7.3.2.1 Rollstuhl-Einstieg (4.4.1 und 4.4.2)

##### **Sonderfall Schweiz („P“)**

Dieser Sonderfall gilt für neue Fahrzeuge.

Rollstuhl-Einstieg: Mindestens ein Einstiegsbereich pro Zugeinheit sollte so konstruiert sein, dass ~~Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität der selbständige Zugang möglich ist. Bahnsteighöhe: 550 mm über Schienenoberkannte.

Ausnahmen von dieser Regel können auf der Grundlage des Proportionalitätsprinzips und in Übereinstimmung mit den geltenden nationalen Bestimmungen genehmigt werden

#### 7.3.2.2 Lichte Räume (Abschnitt 4.2.2.6)

##### **Sonderfall Vereinigtes Königreich Großbritannien („P“)**

Aufgrund des eingeschränkten Lichtraumprofils, der Gleiskrümmung und der dadurch eingeschränkten Fahrzeugbreite ist es zulässig, die Bestimmung in Abschnitt 4.2.2.6 (erster Gedankenstrich) nur auf den Zugang zu den Vorrangsitzen zu beschränken.

#### 7.3.2.3 Position von Stufen zum Ein- und Ausstieg (Abschnitt 4.2.2.11)

##### **Sonderfall Vereinigtes Königreich Großbritannien („P“)**

Für alle Fahrzeuge, die im Normalbetrieb planmäßig an Bahnsteigen mit einer Höhe von 915 mm halten:

Die Einstiegsstufen können so gestaltet sein, dass bei stillstehendem Fahrzeug an britischen Bahnsteigen mit einer Nennhöhe von 915 mm die nachstehenden Werte eingehalten werden.

Die Werte von  $\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  und  $\delta_{v-}$  entsprechen der folgenden Tabelle:

*Tabelle 25: Werte von  $\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  and  $\delta_{v-}$  für den Sonderfall Vereinigtes Königreich*

	<u><math>\delta_h</math> mm</u>	<u><math>\delta_{v+}</math> mm</u>	<u><math>\delta_{v-}</math> mm</u>
<u>auf geradem, ebenem Gleis</u>	<u>200</u>	<u>230</u>	<u>160</u>
<u>auf einem Gleis mit Bogenhalbmesser</u>	<u>290</u>	<u>230</u>	<u>160</u>

Alternativ kann die Position auch den zu diesem Zweck notifizierten nationalen technischen Vorschriften entsprechen.

**OTIF**

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

**ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT**

ETV PRM

Seite 79 von 107

Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

Datum: 1.3.2021

**Anlage A: Normen oder Dokumente mit normativem Charakter, auf die in dieser  
ETV/TSI Bezug genommen/verwiesen wird**

Ziffer	ETV / TSI		Normatives Dokument	
	Zu bewertende Merkmale	Abschnitt dieses Anhangs	Nummer des Dokuments-Nr.	Verbindliche Bestimmungen
1	Abmessungen der Hublifte	4.2.1.2.2	EN 81-70:2003+A1:2004	Abschnitt 5.3.1, Tabelle 1
	Taktile Zeichen	4.2.1.10		Anhang E.4
2	Bauweise von Fahrtreppen und Fahrsteigen	4.2.1.2.2	EN 115-1:2008+A1:2010	
3	Beleuchtung auf Bahnsteigen	4.2.1.9	EN 12464-2:2014	Tabelle 5.12, außer den Nummern 5.12.16 und 5.12.19
4	Beleuchtung auf Bahnsteigen	4.2.1.9	EN 12464-1:2011	Abschnitt 5.53.1
5	Sprachübertragungsindex, Bahnhöfe und Fahrzeuge	4.2.1.11 4.2.2.7.4	EN 60268-16:2011	Anhang B
6	Beleuchtung in Fahrzeugen	4.2.2.4	EN 13272:2012	Abschnitt 4.1.2
7	Sicherheits-, Warn-, Gebots- und Verbotsschilder	4.2.2.7.2	ISO 3864-1:2011	<a href="#">a-Alles gesamtes Dokument</a>
8	Berechnung von $b_{q0}$	4.2.2.11.1	EN 15273-1:2013	Abschnitt H.2.1.1
9	Bewertung des Universaltoilettenmoduls	6.1.3.1	TS 16635:2014	<a href="#">gesamtes Dokument</a> <del>Alle</del>
10	Farbdefinitionen	5.3.2.6	ISO 3864-1:2011 ISO 3864-4:2011	Kapitel 11
11	Mechanische Festigkeit der Einstiegsvorrichtung	5.3.2.8	FprEN 14752:2014	Abschnitt 4.2.2
	Hinderniserkennung	5.3.2.8		Abschnitt 5.4
12	Symbol für die Kennzeichnung rollstuhlgerechter Bereiche	Anlage N N.3	ISO 7000:2004 ISO 7001:2008	Symbol 0100 Symbol PIPF 006
13	Kennzeichnung von Induktionsschleifen	Anlage N N.3	ETSI EN 301 462 (2000-03)	4.3.1.2
14	Sonderfall Finnland	7.3.2.6	EN 15273-2:2013	Anhang F

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 80 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

## Anlage B: Befristete Vorrangregelung für die Umrüstung/Erneuerung von Bahnhöfen

[bleibt offen]

Werden bestehende Bahnhöfe mit einem täglichen Fahrgastaufkommen von maximal 1 000 Personen (abreisende und ankommende Fahrgäste zusammen, gemittelt über zwölf Monate) erneuert oder umgerüstet, müssen für diese Bahnhöfe keine Aufzüge oder Rampen vorgesehen werden, die andernfalls zur Bereitstellung eines stufenfreien Wegs ~~ohne Stufen~~ erforderlich wären, sofern in einem anderen Bahnhof im Umkreis von 50 km an derselben Strecke ein barrierefreier hindernisfreier Weg vorhanden ist, der den Anforderungen vollauf entspricht. In solchen Fällen müssen die Bestimmungen für die Bahnhofsgestaltung die Möglichkeit ~~zulassen~~beinhalten, Aufzüge und/oder Rampen zu einem späteren Zeitpunkt nachzurüsten, um den Bahnhof für ~~behinderte~~-Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~-Menschen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich zu machen. Für die Abwicklung der Beförderung von ~~behinderten~~-Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~-Menschen mit eingeschränkter Mobilität mit Hilfe eines zugänglichen Mittels zwischen einem nicht zugänglichen Bahnhof und dem nächsten zugänglichen Bahnhof an derselben Strecke sind die nationalen Vorschriften anzuwenden.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 81 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

### Anlage C: Vorgeschriebene Angaben im nationalen Umsetzungsplan

[bleibt offen]

#### Kontext

- Hintergrund (Zahlen und Fakten – Sozialdaten – Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse und -einschränkungen)
- Rechtlicher Hintergrund
- Methodik für die Ausarbeitung der nationalen Umsetzungspläne (konsultierte Verbände, konsultierte örtliche Verkehrsbehörden, Schnittstellen zu anderen nationalen Umsetzungsplänen usw.)

#### Aktuelle Situation

- Bestandsübersicht: Bahnhöfe
- Bestandsübersicht: Fahrzeuge
- Bestandsübersicht: Betriebliche Regelungen

#### Strategiebestimmung

- Vorrangregelung
- Kriterien, nach denen die Teilsysteme in dem Plan behandelt werden

#### Technische und betriebliche Mittel

- Umfang der Umrüstung/Erneuerung von Bahnhöfen und Fahrzeugen
- Alle sonstigen Arbeiten zur Beseitigung von Zugangsbarrieren, die nicht unter Artikel 20 der Richtlinie 2008/57/EG fallen
- Einsatz betrieblicher Maßnahmen (Hilfeleistung) als Ausgleich für noch bestehende Zugangsbarrieren

#### Finanzierung

- Verweise auf vertragliche Vereinbarungen (Artikel 30 der Richtlinie 2012/34/EU<sup>26</sup>) und öffentliche Dienstleistungsaufträge (Verordnung (EG) Nr. 1370/2007<sup>27</sup>)
- Sonstige Ressourcen

<sup>26</sup> Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 342 vom 14.12.2012, S. 32).

<sup>27</sup> Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1).



**OTIF**

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

**ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT**

ETV PRM

Seite 82 von 107

Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

Datum: 1.3.2021

Folgemaßnahmen und Feedback

- Aktualisierung des Anlagenverzeichnisses und Zielabgleich
- Aktualisierung des Plans

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 83 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

## Anlage D: Bewertung von Interoperabilitätskomponenten

### D.1 INHALT

In dieser Anlage werden die Konformitäts- und die Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Interoperabilitätskomponenten behandelt.

### D.2 MERKMALE

Die in der Entwurfs-, Entwicklungs- und Produktionsphase von Interoperabilitätskomponenten zu bewertenden Merkmale sind in Tabelle D.1 mit „X“ gekennzeichnet.

*Tabelle D.1: Bewertung von Interoperabilitätskomponenten*

1	2	3	4	5
Zu bewertende Interoperabilitätskomponenten und Merkmale	Bewertung in folgender Phase:			
	<u>Entwurfs- und Entwicklungsphase</u>			<u>Produktionsphase</u>
	Entwurfs-Review und/oder Entwurfsprüfung	Prüfung des Herstellungsprozesses	Baumusterprüfung	Prüfung der Konformität mit dem Baumuster
5.3.1.1 Anzeigen	X		X	X
5.3.1.2 Bahnsteigseitige Rampen	X		X	X
5.3.1.3 Bahnsteigseitige Hublifte	X		X	X
5.3.2.1 Bedienelemente von Türen	X		X	X
5.3.2.2 und 5.3.2.3 Standardtoiletten	X		X	X
5.3.2.2 und 5.3.2.4 Universaltoiletten	X		X	X
5.3.2.5 Wickeltische	X		X	X
5.3.2.6 <del>Notrufeinrichtungen</del> <u>Hilferufvorrichtungen</u>	X		X	X
5.3.2.7 Anzeigen	X		X	X



**OTIF**

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

**ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT**

ETV PRM

Seite 84 von 107

Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

Datum: 1.3.2021

1	2	3	4	5
Zu bewertende Interoperabilitätskomponenten und Merkmale	Bewertung in folgender Phase:			
	Entwurfs- und Entwicklungsphase			Produktionsphase
	Entwurfs-Review und/oder Entwurfsprüfung	Prüfung des Herstellungsprozesses	Baumusterprüfung	Prüfung der Konformität mit dem Baumuster
5.3.2.8 Bewegliche Trittstufen und Überfahrbrücken	X		X	X
5.3.2.9 Fahrzeugseitige Rampen	X		X	X
5.3.2.10 Fahrzeugseitige Hublifte	X		X	X

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 85 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

## Anlage E: Bewertung der Teilsysteme

### E.1 INHALT

Gegenstand dieser Anlage ist die Konformitätsbewertung ~~von der~~ Teilsystemen.

### E.2 MERKMALE UND MODULE

Die in der Entwurfs-, Entwicklungs- und Produktionsphase von Teilsystemen zu bewertenden Merkmale sind in Tabelle E.1 (Infrastruktur) und in Tabelle E.2 (Fahrzeuge) mit „X“ gekennzeichnet.

*Tabelle E.1: Bewertung des Teilsystems „Infrastruktur“ (als einzelne Einheit gebaut und geliefert)*

1	2	3
Zu bewertende Merkmale	Entwurfs- und Entwicklungsphase	Bauphase
	Entwurfs-Review und/oder Entwurfsprüfung	Prüfung vor Ort
Parkmöglichkeiten für <del>behinderte</del> Menschen <u>mit Behinderung</u> und <del>Personen</del> <u>Menschen</u> mit eingeschränkter Mobilität	X	(X)*
<del>Barrierefreie</del> <u>Hindernisfreie</u> Wege	X	(X)*
Kennzeichnung der Wege	X	(X)*
Türen und Eingänge	X	(X)*
Fußböden	X	(X)*
<del>Durchsichtige</del> <u>Transparente</u> Hindernisse	X	(X)*
Toiletten	X	(X)*
Einrichtungsgegenstände und frei stehende Objekte	X	(X)*
Fahrkartenschalter/Fahrkartenautomaten, Informationsschalter, Fahrkartenkontrollgeräte, Drehkreuze, Kundenbetreuungsschalter	X	(X)*
Beleuchtung	X	X



1	2	3
<b>Zu bewertende Merkmale</b>	<b>Entwurfs- und Entwicklungs-phase</b>	<b>Bauphase</b>
	<b>Entwurfs-Review und/oder Entwurfsprüfung</b>	<b>Prüfung vor Ort</b>
Visuelle Informationen: Wegweiser, Piktogramme und dynamische Informationen	X	(X)*
Gesprochene Informationen	X	X
Breite des Bahnsteigs und Bahnsteigkante	X	(X)*
Bahnsteigende	X	(X)*
Schienengleiche Bahnübergänge in Bahnhöfen	X	(X)*

\* Weichen die geprüften ~~Konstruktionsvorschriften~~ Entwurfsvorgaben oder Konstruktionszeichnungen und die tatsächliche Ausführung voneinander ab, so sind die Zeichnungen des Ist-Zustandes bereitzustellen oder Vor-Ort-Prüfungen durchzuführen.

Tabelle E.2: Bewertung des Teilsystems „Fahrzeuge“ (als Serienprodukte gebaut und geliefert)

1	2	3	4
<b>Zu bewertende Merkmale</b>	<b>Entwurfs- und Entwicklungs-phase</b>		<b>Produktions-phase</b>
	<b>Entwurfs-Review und/oder Entwurfsprüfung</b>	<b>Baumusterprüfung</b>	<del>Routine-ver-such</del> <u>Serienprüfung</u>
Sitze			
Allgemeines	X	X	
<del>Behindertensitze</del> <u>Vorrangsitze</u> allgemein	X		
<u>Sitze in</u> Reihenanordnung	X	X	
<u>Sitze in</u> Vis-à-vis-Anordnung	X	X	
Rollstuhlplätze	X	X	
Türen			

**OTIF**

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

**ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT**

ETV PRM

Seite 87 von 107

Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

Datum: 1.3.2021

1	2	3	4
Zu bewertende Merkmale	Entwurfs- und Entwicklungsphase		Produktionsphase
	Entwurfs-Review und/oder Entwurfsprüfung	Baumusterprüfung	<del>Routineversuch</del> <u>Serienprüfung</u>
Allgemeines	X	X	
Außentüren	X	X	
Innentüren	X	X	
Beleuchtung		X	
Toiletten	X		
Lichte Räume	X		
Kundeninformationen			
Allgemeines	X	X	
Zeichen, Piktogramme und taktile Informationen	X	X	
Dynamische visuelle Informationen	X	X	
Dynamische akustische Informationen	X	X	
Niveauwechsel	X		
Handläufe	X	X	
Rollstuhlgerechte Schlafgelegenheiten	X	X	
Position von Stufen zum Ein- und Ausstieg			
Allgemeine Anforderungen	X		
Stufen zum Ein- und Ausstieg	X		
Einstiegshilfen	X	X	X

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 88 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

## Anlage F: Erneuerung oder Umrüstung von Fahrzeugen

Bei der Erneuerung oder Umrüstung von Fahrzeugen müssen diese mit der vorliegenden

ETV	<del>TSI</del>
-----	----------------

in Einklang gebracht werden. In folgenden Fällen ist die Einhaltung der

ETV	<del>TSI</del>
-----	----------------

jedoch nicht vorgeschrieben:

### Fahrzeugstruktur

Die Konformität ist nicht vorgeschrieben, wenn die Arbeiten strukturelle Änderungen an Türportalen (innen oder außen), Drehgestellen, Fahrzeugsäulen, Wagenkästen und Überfahrtschutzvorrichtungen oder generell eine erneute Prüfung der strukturellen Integrität des Fahrzeugs erfordern würden.

### Sitze

Die Anforderungen in Abschnitt 4.2.2.1 in Bezug auf Haltegriffe an der Rückseite von Sitzen sind nur dann zu erfüllen, wenn im gesamten Fahrzeug die Sitzgestelle erneuert oder umgerüstet werden.

Die Anforderungen in Abschnitt 4.2.2.2 in Bezug auf die Abmessungen von ~~Behindertensitzen~~ Vorrangsitzen sind nur dann zu erfüllen, wenn im gesamten Zug die Sitzanordnung geändert wird und dadurch die bestehende Kapazität des Zuges nicht verringert werden muss. In letzterem Fall ist die Höchstanzahl von ~~Behindertensitzen~~ Vorrangsitzen bereitzustellen, ohne die bestehende Kapazität zu verändern.

Die Anforderungen an die lichte Höhe über den ~~Behindertensitzen~~ Vorrangsitzen müssen nicht erfüllt werden, wenn die lichte Höhe durch Gepäckablagen, die im Rahmen der Erneuerung/Umrüstung strukturell nicht verändert werden, begrenzt wird.

### Rollstuhlplätze

Die ~~Anforderungen in Bezug auf~~ Bereitstellung von Rollstuhlplätze sind nur dann ~~zu erfüllen~~ gefordert, wenn im gesamten Zug die Sitzplatzanordnung geändert wird. Ist es jedoch nicht möglich, die Einstiegstür oder die lichten Räume rollstuhlgerecht anzupassen, so muss bei einer Änderung der Sitzanordnung kein Rollstuhlplatz vorgesehen werden. In vorhandenen Fahrzeugen geschaffene Rollstuhlplätze dürfen gemäß Anlage I Abbildung I4 angeordnet werden.

~~Notrufeinrichtungen~~ Hilferufvorrichtungen an Rollstuhlplätzen sind nicht vorgeschrieben, wenn das Fahrzeug über kein elektrisches Kommunikationssystem verfügt, das an eine solche ~~Notrufeinrichtung~~ Hilferufvorrichtung angepasst werden kann.

Die Bereitstellung eines Transfersitzes ist nur dann vorgeschrieben, wenn die Anordnung eines vorhandenen Rollstuhlplatzes dadurch nicht verändert werden muss.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 89 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

### Außentüren

Die Vorschrift, die Position von Außentüren im Fahrzeuginnern durch eine kontrastierende Bodenmarkierung zu kennzeichnen, ist nur dann zu erfüllen, wenn der Fußbodenbelag erneuert oder umgerüstet wird.

Die Anforderungen an die Signalgebung beim Öffnen und Schließen von Türen sind nur dann zu erfüllen, wenn die Türsteuerungsanlage erneuert oder umgerüstet wird.

Die Anforderungen an die Position und die Beleuchtung von Türbedienelementen sind nur dann vollständig zu erfüllen, wenn die Türsteuerungsanlage erneuert oder umgerüstet wird und die Bedienelemente ohne Veränderung des Fahrzeugrahmens oder der Tür neu positioniert werden können. Allerdings sind in diesem Fall die erneuerten oder umgerüsteten Bedienelemente so nah wie möglich an der vorgeschriebenen Stelle anzubringen.

### Innentüren

Die Anforderungen bezüglich des Kraftaufwands zum Betätigen der Türbedienelemente und bezüglich ihrer Position sind nur dann zu erfüllen, wenn die Tür und der Türmechanismus und/oder die Türbedienelemente erneuert oder umgerüstet werden.

### Beleuchtung

Die Anforderungen müssen nicht erfüllt werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass die Kapazität der elektrischen Anlage zur Aufnahme einer zusätzlichen Last nicht ausreicht oder dass die Beleuchtung nur durch bauliche Veränderungen (Türöffnungen usw.) realisiert werden kann.

### Toiletten

Die Anforderungen an die Bereitstellung einer vollständig konformen Universaltoilette sind nur dann zu erfüllen, wenn vorhandene Toiletten vollständig erneuert oder umgerüstet werden, ein Rollstuhlplatz vorhanden ist und eine konforme Universaltoilette ohne bauliche Veränderungen des Wagenkastens installiert werden kann.

Eine ~~Notrufeinrichtung~~-Hilferufvorrichtung in Universaltoiletten ist nicht vorgeschrieben, wenn das Fahrzeug über kein elektrisches Kommunikationssystem verfügt, das an eine solche ~~Notrufeinrichtung~~-Hilferufvorrichtung angepasst werden kann.

### Lichte Räume

Die Anforderungen in Abschnitt 4.2.2.6 sind nur dann zu erfüllen, wenn im gesamten Fahrzeug die Sitzanordnung geändert wird und ein Rollstuhlplatz vorhanden ist.

Die Anforderungen in Bezug auf die lichten Räume zwischen miteinander verbundenen Fahrzeugen sind nur dann zu erfüllen, wenn der Wagenübergang erneuert oder umgerüstet wird.

### Informationen

Die Anforderungen in Abschnitt 4.2.2.7 in Bezug auf Streckeninformationen müssen bei Erneuerungs- oder Umrüstungsmaßnahmen nicht erfüllt werden. Wird im Rahmen eines Erneuerungs- oder

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 90 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

Umrüstungsprogramms jedoch ein automatisches Streckeninformationssystem installiert, so muss dieses den Anforderungen des genannten Abschnitts entsprechen.

Die übrigen Anforderungen des Abschnitts 4.2.2.7 sind zu erfüllen, wenn Zeichen oder Inneneinrichtungen erneuert oder umgerüstet werden.

#### Niveauwechsel

Die Anforderungen in Abschnitt 4.2.2.8 müssen bei Erneuerungs- oder Umrüstungsmaßnahmen nicht erfüllt werden, mit der Ausnahme, dass bei der Erneuerung oder Umrüstung von Stufenbelägen die Stufenkanten mit kontrastierenden Warnbändern zu versehen sind.

#### Handläufe

Die Anforderungen in Abschnitt 4.2.2.9 sind nur dann zu erfüllen, wenn bereits vorhandene Handläufe erneuert oder umgerüstet werden.

#### Rollstuhlgerechte Schlafgelegenheiten

Die Anforderungen an die Bereitstellung rollstuhlgerechter Schlafgelegenheiten sind nur dann zu erfüllen, wenn bereits vorhandene Schlafgelegenheiten erneuert oder umgerüstet werden.

~~Notrufeinrichtungen~~ Hilferufvorrichtungen in rollstuhlgerechten Schlafgelegenheiten sind nicht vorgeschrieben, wenn das Fahrzeug über kein elektrisches Kommunikationssystem verfügt, das an eine solche ~~Notrufeinrichtung~~ Hilferufvorrichtung angepasst werden kann.

#### Stufenposition, Stufen und Einstiegshilfen

Die Anforderungen in den Abschnitten 4.2.2.11 und 4.2.2.12 müssen bei Erneuerungs- oder Umrüstungsmaßnahmen nicht erfüllt werden, mit der Ausnahme, dass beim Einbau beweglicher Trittstufen oder anderer integrierter Einstiegshilfen diese den jeweiligen Unterabschnitten der genannten Abschnitte entsprechen müssen.

Wird im Rahmen der Erneuerung oder Umrüstung jedoch ein Rollstuhlplatz gemäß Abschnitt 4.2.2.3 eingerichtet, so muss eine den Anforderungen in Abschnitt 4.4.3 entsprechende Einstiegshilfe bereitgestellt werden.



## **Anlage G: Akustische Warnsignale für Fahrgast-Außentüren**

### **Öffnen der Tür – Merkmale**

Langsam pulsierender (bis zu zwei Impulse pro Sekunde) Mehrklangton aus zwei aufeinander folgenden Tönen.

Frequenzen

– 2\_200 Hz  $\pm$ 100 Hz

und

– 1\_760 Hz  $\pm$ 100 Hz

Schalldruckpegel

- Entweder durch
  - eine geregelte akustische Warneinrichtung, eingestellt auf mindestens 5 dB  $L_{Aeq}$  über Umgebungsgeräusch bis max. 70 dB  $L_{Aeq,T}$  (+ 6/- 0),
  - oder eine unregelte Warneinrichtung, eingestellt auf 70 dB  $L_{Aeq,T}$  (+ 6/- 0).
- Im Innern gemessen am Mittelpunkt des Vorraums 1,5 m über dem Boden. (T = Gesamtdauer des Signals) Verwendung einer Messanordnung (horizontal und anschließend vertikal) und gemittelter Messwerte.
- Außerhalb des Fahrzeugs gemessen 1,5 m von der Mittellinie der Türaußenseite entfernt in einer Höhe von 1,5m über dem Bahnsteig. (T = Gesamtdauer des Signals) Verwendung einer (horizontalen) Messanordnung und gemittelter Messwerte.

### **Schließen der Tür – Merkmale**

Schnell pulsierender Ton (sechs bis zehn Impulse pro Sekunde)

Frequenz

– 1\_900 Hz  $\pm$ 100 Hz

Schalldruckpegel

- Entweder durch
  - eine geregelte akustische Warneinrichtung, eingestellt auf mindestens 5 dB  $L_{Aeq}$  über Umgebungsgeräusch bis max. 70 dB  $L_{Aeq,T}$  (+ 6/- 0),
  - oder eine unregelte Warneinrichtung, eingestellt auf 70 dB  $L_{Aeq,T}$  (+ 6/- 0).
- Im Innern gemessen am Mittelpunkt des Vorraums 1,5 m über dem Boden. (T = Gesamtdauer des Signals) Verwendung einer Messanordnung (horizontal und anschließend vertikal) und gemittelter Messwerte.
- Außerhalb des Fahrzeugs gemessen 1,5 m von der Mittellinie der Türaußenseite entfernt in einer Höhe von 1,5m über dem Bahnsteig. (T = Gesamtdauer des Signals) Verwendung einer (horizontalen) Messanordnung und gemittelter Messwerte.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 92 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

### Messung akustischer Warnsignale für Fahrgasttüren (Öffnen und Schließen) im Innern

Die Versuche sind ~~im Vorraum~~ unter Verwendung des Mittelwerts aus einer Messanordnung mit mehreren Mikrofonen durchzuführen (wie bei Messung des Signalhorn-Schalldrucks im Führerstand gemäß der

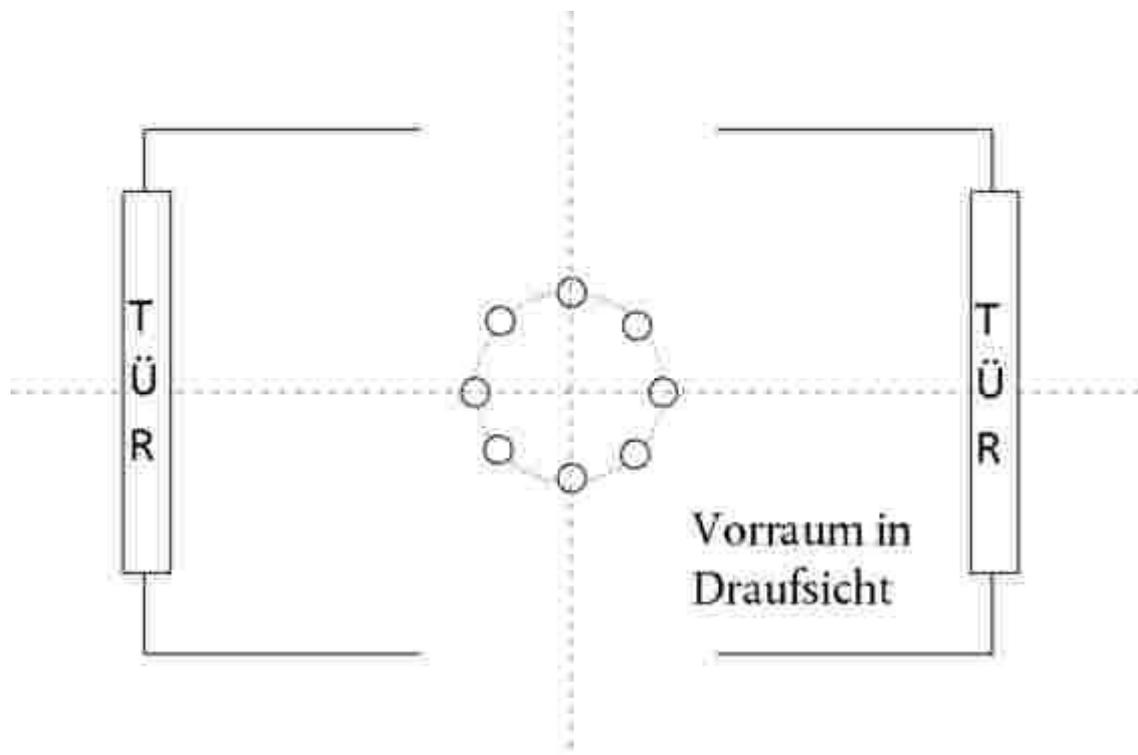
ETV ~~NOI~~, Lärm<sup>28</sup>;

TSI „Lärm“, Entscheidung 2006/66/EG);

die Messanordnung besteht aus acht Mikrofonen, die auf einem Kreis mit einem Durchmesser von 250 mm gleichmäßig verteilt sind.

Die Messungen sind mit horizontaler Messanordnung durchzuführen (alle Mikrofone auf gleicher Höhe über dem Boden, siehe Abb. G1). Zur Bewertung wird der aus den Werten aller acht Mikrofone bestimmte Mittelwert herangezogen.

*Abbildung G1: Horizontale Messanordnung*



*Abbildung G1: Horizontale Messanordnung*

### Messung akustischer Warnsignale für Fahrgasttüren (Öffnen und Schließen) außerhalb des Fahrzeugs

Die Versuche sind unter Verwendung des Mittelwerts aus einer Messanordnung mit mehreren Mikrofonen durchzuführen (wie bei Messung des Signalhorn-Schalldrucks im Führerstand gemäß der

ETV ~~NOI~~, Lärm<sup>28</sup>;

TSI „Lärm“, Entscheidung 2006/66/EG);

<sup>28</sup> FAHRZEUGE – LÄRM, Allgemeine Vorschriften, ETV NOI 2015 vom 1. Dezember 2015, ~~-APTU~~

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 93 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

die Messanordnung besteht aus acht Mikrofonen, die auf einem Kreis mit einem Durchmesser von 250 mm gleichmäßig verteilt sind.

Bei der Außenmessung sollte sich die zugrunde gelegte Bahnsteighöhe nach der Strecke richten, auf der das Fahrzeug eingesetzt werden soll (bei verschiedenen Bahnsteighöhen ist die geringere Höhe zu verwenden; befinden sich an der Strecke zum Beispiel 760 mm und 550 mm hohe Bahnsteige, so ist der Versuch für die geringere Bahnsteighöhe von 550 mm durchzuführen).

Die Messungen sind mit horizontaler Messanordnung durchzuführen (alle Mikrofone auf gleicher Höhe über dem Bahnsteig). Zur Bewertung wird der aus den Werten aller acht Mikrofone bestimmte Mittelwert herangezogen.

Bei Verwendung einer geregelten akustischen Warneinrichtung muss diese vor Aussendung des Warntons zunächst den Schallpegel der Umgebungsgeräusche bestimmen, und zwar in einem Frequenzbereich von 500 Hz bis 5.000 Hz.

Die Messungen für den Konformitätsnachweis müssen an drei verschiedenen Türen im Zug durchgeführt werden.

Anmerkung: Für den Schließversuch muss die Tür vollständig geöffnet und für den Öffnungsversuch vollständig geschlossen sein.



OTIF

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT

ETV PRM

Seite 94 von 107

Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

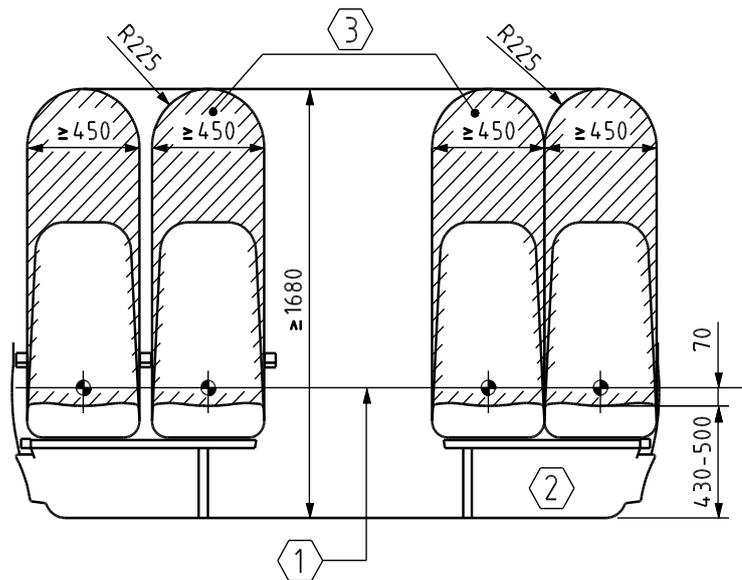
Datum: 1.3.2021

## Anlage H: Schematische Darstellung von **Behindertensitzen** **Vorrangsitzen**

Legende zu den Abbildungen H1 bis H4

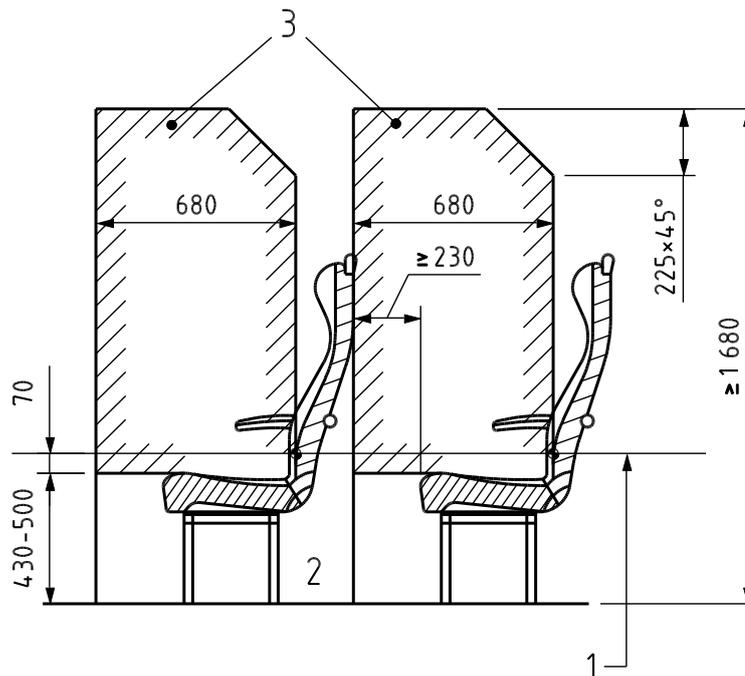
- 1 Höhe der Sitzflächen
- 2 Abstand zwischen Vis-à-vis-Sitzen
- 3 Lichte Höhe über den Sitzen

*Abb. H1: Lichte Höhe über den Vorrangsitzen*



*Abb. H1: Lichte Höhe über den Behindertensitzen*

*Abb. H2: Vorrangsitze in Reihenanzordnung*





OTIF

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT

ETV PRM

Seite 95 von 107

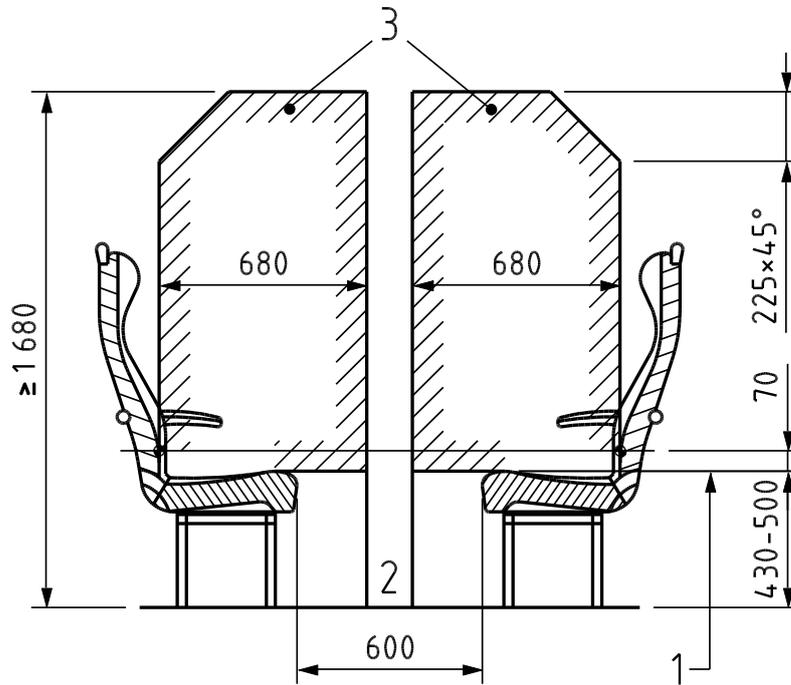
Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

Datum: 1.3.2021

*Abb. H3: Vorrangsitze in Vis-à-vis-Anordnung*



*Abb. H3: Behindertensitze in Vis à vis Anordnung*



OTIF

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT

ETV PRM

Seite 96 von 107

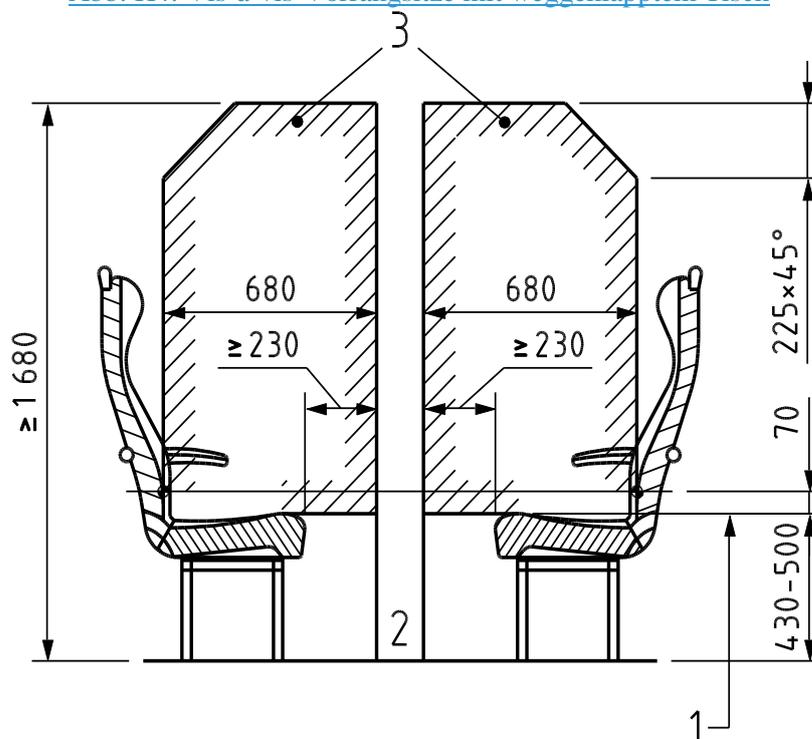
Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

Datum: 1.3.2021

Abb. H4: Vis-à-vis-Vorrangsitze mit weggeklapptem Tisch



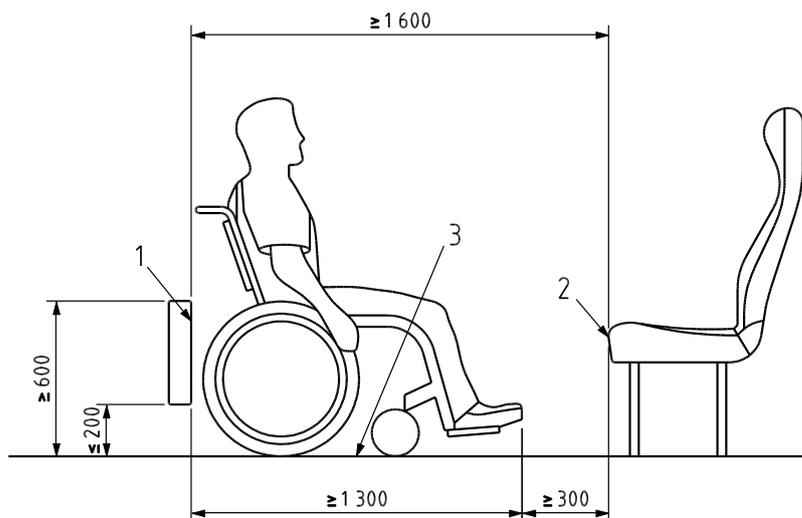
*Abb. H4: Vis-à-vis-Behindertensitze mit hochgeklapptem Tisch*



**Anlage I: Schematische Darstellung von Rollstuhlplätzen**

*Abb. 11: Rollstuhlplatz mit Vis-à-vis-Sitzanordnung*

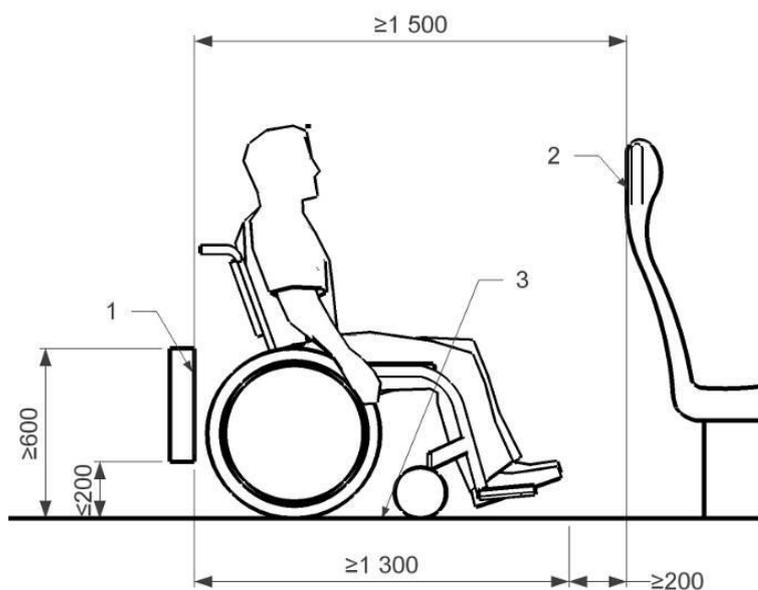
- 1 Aufbau hinter dem Rollstuhlplatz
- 2 Vorderkante des Fahrgastsitzpolsters
- 3 Rollstuhlplatz



*Abb. 11: Rollstuhlplatz mit Vis-à-vis-Sitzanordnung*

*Abb. 12: Rollstuhlplatz in Reihenanordnung*

- 1 Aufbau hinter dem Rollstuhlplatz
- 2 Rückseite des vorderen Fahrgastsitzes
- 3 Rollstuhlplatz



*Abb. 12: Rollstuhlplatz in Reihenanordnung*



OTIF

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT

ETV PRM

Seite 98 von 107

Status: **VORSCHLAG**

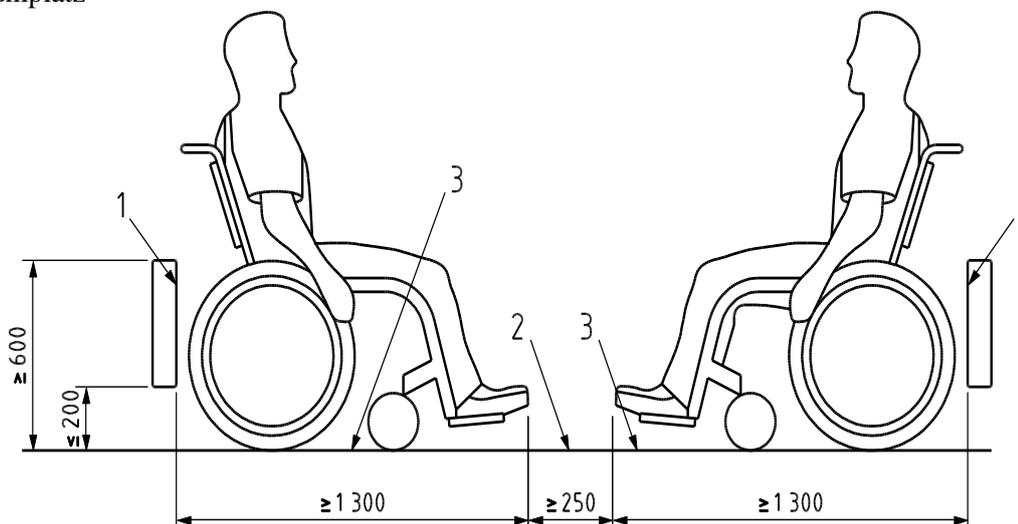
TECH-20043 Anhang

Original: EN

Datum: 1.3.2021

*Abb. 13: Zwei Vis-à-vis-Rollstuhlplätze*

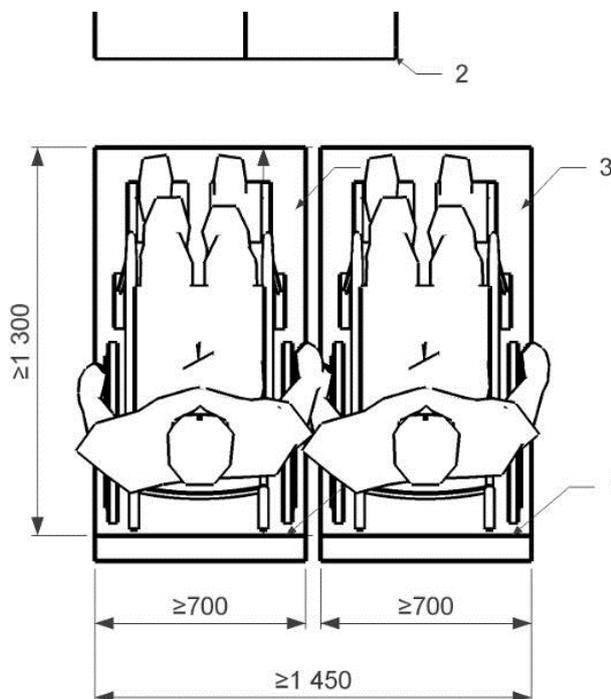
- 1 Aufbau hinter dem Rollstuhlplatz
- 2 Mindestabstand zwischen Rollstuhlplätzen 250 mm Rückseite des vorderen Fahrgastsitzes
- 3 Rollstuhlplatz



*Abb. 13: Zwei Vis-à-vis-Rollstuhlplätze*

*Abb. 14: Zwei nebeneinander angeordnete Rollstuhlplätze (gilt nur für umgerüstete/erneuerte Fahrzeuge)*

- 1 Aufbau hinter dem Rollstuhlplatz
- 2 Struktur hinter-vor dem Rollstuhlplatz
- 3 Doppelter Rollstuhlplatz



 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 99 von 107
Status: <b>VORSCHLAG</b>		TECH-20043 Anhang	Original: EN Datum: 1.3.2021

*Abb. 14: Zwei nebeneinander angeordnete Rollstuhlplätze (gilt nur für umgerüstete/erneuerte Fahrzeuge)*



OTIF

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT

ETV PRM

Seite 100 von 107

Status: VORSCHLAG

TECH-20043 Anhang

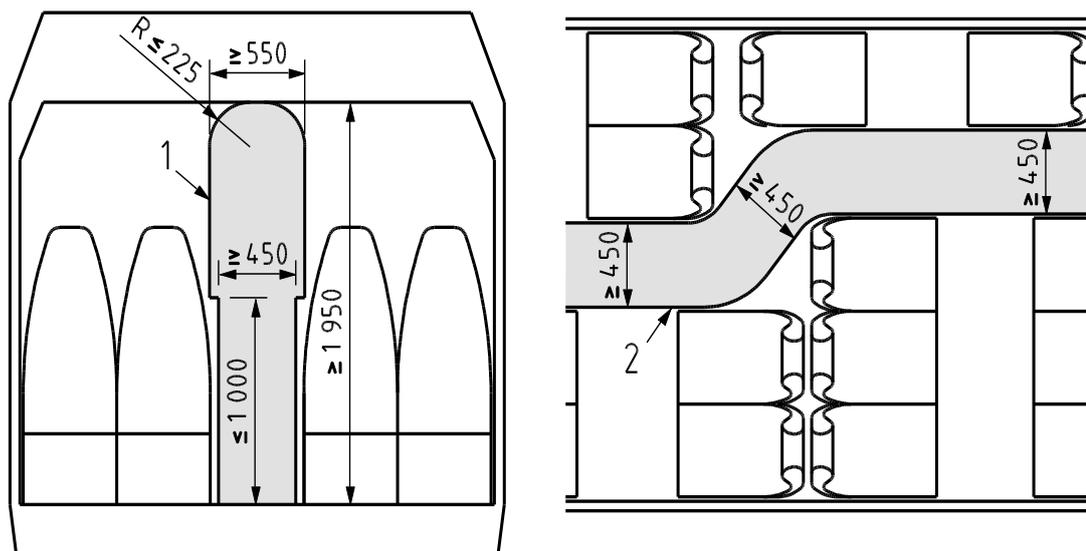
Original: EN

Datum: 1.3.2021

### Anlage J: Schematische Darstellung der lichten Räume

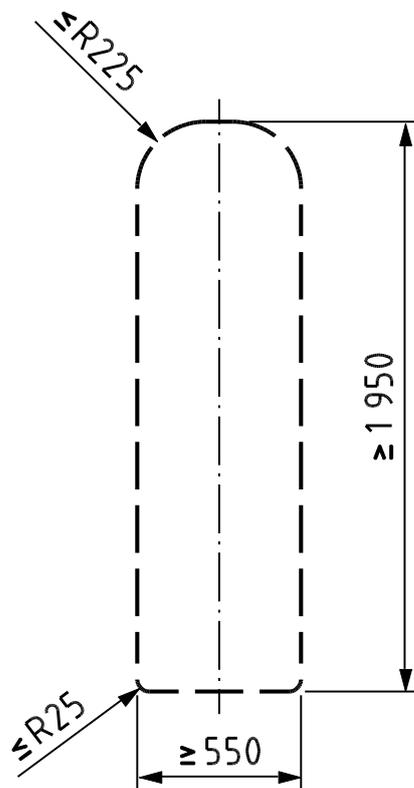
*Abb. J1: Mindestbreite des lichten Raums vom Boden bis zu einer Höhe von 1 000 mm*

- 1 Lichter Raum im Längsschnitt
- 2 Draufsicht (25–975 mm über dem Boden)



*Abb. J1: Mindestbreite des lichten Raums vom Boden bis zu einer Höhe von 1000 mm*

*Abb. J2: Mindestlichtraum der Übergänge zwischen miteinander verbundenen Wagen eines Zugteils*





OTIF

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

**ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT**

ETV PRM

Seite 101 von 107

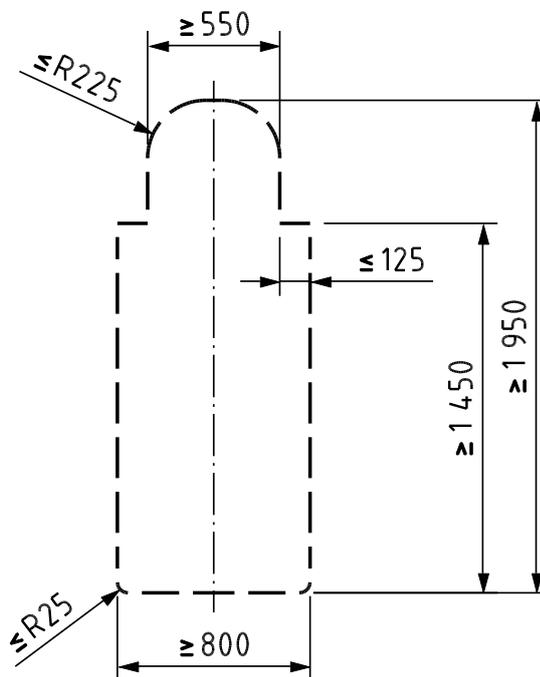
Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

Datum: 1.3.2021

*Abb. J3: Mindestlichtraum der Verbindungen zwischen Rollstuhlplätzen*



*Abb. J3: Mindestlichtraum der Verbindungen zwischen Rollstuhlplätzen*



**OTIF**

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

**ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT**

ETV PRM

Seite 102 von 107

Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

Datum: 1.3.2021

**Anlage K: Gangbreite in rollstuhlgerechten Fahrzeugbereichen**

*Tabelle K1*

Lichte Gangbreite (mm)	1_200	1_100	1_000	900	850	800
Nutzbare Türbreite oder lichte Breite des Querganges (mm)	800	850	900	1_000	1_100	1_200

*~~Tabelle K1~~*



OTIF

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

**ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT**

ETV PRM

Seite 103 von 107

Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

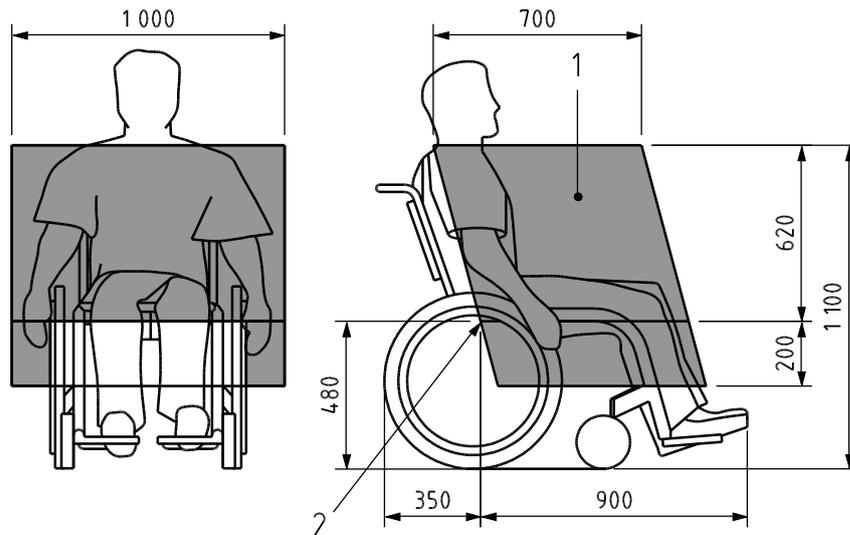
Datum: 1.3.2021

### **Anlage L: Reichweite von Rollstuhlfahrern**

*Abb. L1: Reichweite von Rollstuhlfahrern*

1 – Bequeme Reichweite

2 – Sitzbezugspunkt



*Abb. L1: Reichweite von Rollstuhlfahrern*

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 104 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

## Anlage M: Im Zug transportierbareable Rollstühle

### M.1 INHALT

Diese Anlage enthält die Grenzwerte für die technische Ausführung im Zug transportierbarerabler Rollstühle.

### M.2 MERKMALE

Technische Mindestanforderungen:

Grundlegende Abmessungen

Breite 700 mm zuzüglich 50 mm an jeder Seite für die Hände bei Fortbewegung

Länge 1\_200 mm zuzüglich 50 mm für die Füße

Räder

Das kleinste Rad muss einen Spalt mit 75 mm horizontaler und 50 mm vertikaler Abmessung überwinden können.

Höhe

Höchstens 1\_375 mm einschließlich eines männlichen Rollstuhlfahrers (95. Perzentil)

Wendekreis

1\_500 mm

Gewicht

Elektro-Rollstühle, die ohne Schiebehilfe eine Einstiegshilfe überqueren können: Höchstgewicht 300 kg für Rollstuhl mit Rollstuhlfahrer (einschließlich Gepäck)

Handrollstühle: Höchstgewicht 200 kg für Rollstuhl mit Rollstuhlfahrer (einschließlich Gepäck).

Überwindbare Hindernishöhe und Bodenfreiheit

Maximal überwindbare Hindernishöhe: 50 mm

Bei einem Steigungswinkel von 10° muss die Bodenfreiheit für die Vorwärtsfahrt am Ende der Steigung mindestens 60 mm (unter der Fußstütze) betragen.

Maximaler Neigungswinkel, bei dem der Rollstuhl stabil bleibt

Dynamische Stabilität in allen Richtungen bei einem Winkel von 6 Grad

Statische Stabilität in allen Richtungen (auch bei angezogener Bremse) bei einem Winkel von 9 Grad.

 <b>OTIF</b>	Einheitliche technische Vorschrift (ETV) <b>ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG          UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT</b>		ETV PRM Seite 105 von 107
	Status: <b>VORSCHLAG</b>	TECH-20043 Anhang	Original: EN

## Anlage N: Zeichen für ~~behinderte~~ Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität

### N.1 INHALT

In dieser Anlage werden die spezifischen Zeichen festgelegt, die sowohl im Bereich der Infrastruktur wie auch in den Fahrzeugen zu verwenden sind.

### N.2 ABMESSUNGEN DER ZEICHEN

Infrastruktur-Zeichen für ~~behinderte~~ Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität sind nach folgender Formel zu bemessen:

Leseabstand in mm geteilt durch 250, multipliziert mit 1,25 = Rahmengröße in mm, sofern ein Rahmen verwendet wird.

Zeichen für ~~behinderte~~ Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität im Fahrzeuginnern müssen eine Kantenlänge von mindestens 60 mm haben. Davon ausgenommen sind Zeichen für Toiletten- oder ~~Kleinstkind~~ Babyversorgungseinrichtungen, die kleiner sein dürfen.

Zeichen für ~~behinderte~~ Menschen mit Behinderung und ~~Personen~~ Menschen mit eingeschränkter Mobilität an der Fahrzeugaußenseite müssen eine Kantenlänge von mindestens 85 mm haben.

### N.3 AUF DEN ZEICHEN ZU VERWENDENDE SYMBOLE

Die Zeichen gemäß Abschnitt 4.2.1.10 müssen ein weißes Symbol auf nachtblauem Hintergrund haben. Der relative Kontrast von Nachtblau zu Weiß muss 0,6 betragen.

Werden die Zeichen auf einer nachtblauen Tafel angebracht, so dürfen die Farben invertiert werden, d. h. nachtblaues Symbol auf weißem Hintergrund.

#### Internationales Rollstuhlzeichen

Das Zeichen zur Markierung rollstuhlgerechter Bereiche muss ein Symbol gemäß der in Anlage A Ziffer 12 genannten Spezifikation enthalten.

#### Kennzeichnung von Induktionsschleifen

Das Zeichen, das die Lage von Induktionsschleifen anzeigt, muss ein Symbol gemäß der in Anlage A Ziffer 13 genannten Spezifikation enthalten.

#### Kennzeichnung von ~~Behindertensitzen~~ Vorrangsitzen

Das Zeichen, das die Lage von ~~Behindertensitzen~~ Vorrangsitzen anzeigt, muss auch die in Abbildung N1 gezeigten Symbole enthalten.



**OTIF**

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

**ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT**

ETV PRM

Seite 106 von 107

Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

Datum: 1.3.2021

*Abb. N1: Symbole für Vorrangsitze*



*Abb. N1: Symbole für reservierte Sitze*



**OTIF**

Einheitliche technische Vorschrift (ETV)

**ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG  
UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT**

ETV PRM

Seite 107 von 107

Status: **VORSCHLAG**

TECH-20043 Anhang

Original: EN

Datum: 1.3.2021

[Anlage O: Liste der technischen Dokumente](#)

[\[bleibt offen\]](#)