

Zum Problem der Bremsfähigkeit und des passiven Unfallschutzes bei Stadtbahnfahrzeugen

1991, pp. 75 - 82 (#3)

Ausgehend von den ungünstigen Kraftschlußbedingungen, denen Stadtverkehrs-Schienenfahrzeuge unterworfen sind, werden die technischen Hilfseinrichtungen zur Angleichung ihrer Bremsfähigkeit an diejenige der Kraftfahrzeuge beschrieben, wobei sich die vor einigen Jahren modernisierten, schnell ansprechenden Sandstreueinrichtungen in Verbindung mit den Magnetschienenbremsen als sehr wirkungsvoll erwiesen haben. Jedoch müssen diese Einrichtungen auf die einzelnen Drehgestelle der im Stadtbahnbetrieb üblichen Gelenkfahrzeuge so aufgeteilt werden, daß auch bei extrem kurzen Bremswegen möglichst viele Bremsradsätze auf die »griffig gemachten« Gleisabschnitte gelangen. Die aus dem Zusammenwirken der Radsatzbremse, Magnetschienenbremse und Sandstreueinrichtung hervorgehenden Überlagerungseffekte und Optimierungsmöglichkeiten werden anhand von Geschwindigkeits/Bremsweg-Diagrammen erörtert. Was die Maßnahmen der passiven Sicherheit anbetrifft, so müssen bei den Stadtbahnfahrzeugen gleich drei miteinander verknüpfte Probleme im Rahmen eines Forschungsauftrages des Bundesministers für Verkehr gelöst werden, und zwar

- die Minimierung der eisenbahnspezifischen Unfallfolgen
- die Minimierung der kraftfahrzeugspezifischen Unfallfolgen und
- die Verbesserung des Passantenschutzes.

Aus den ersten Untersuchungsergebnissen zeichnen sich durchaus praktikable Lösungsansätze ab.

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Weitere Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [4 Weitere Infos zum Thema](#)

Zitat

[Bugarcic, H.](#): Zum Problem der Bremsfähigkeit und des passiven Unfallschutzes bei Stadtbahnfahrzeugen. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 29 (1991), pp. 75 - 82 (#3)

Inhaltsangabe

Der Artikel behandelt das Zusammenspiel der Radsatzbremse, der [Magnetschienenbremse](#) und des Sandstreuers bei der [Gefahrbremsung](#) von Straßenbahnen / U-Bahnen oder anderen Schienenfahrzeugen.

Es werden auch die Einrichtungen der passiven Sicherheit und des Passantenschutzes behandelt.

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

- 1993 #1 [Konstruktionsempfehlungen zur Frontpartiegestaltung bei Stadtbahnfahrzeugen](#)
- 2001 #11 [Das Bremsvermögen der Eisenbahnzüge - Teil I](#)
- 2002 #2 [Das Bremsvermögen der Eisenbahnzüge - Teil II](#)

Weitere Infos zum Thema

- [BOStrab](#)