

1. Allgemeine Bemerkungen
Remarques générales
Parère generale

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
1	Lichtraumprofil	Zu den Lichtraumprofilen EBV 2, 3 und 4 sind die genauen, vollständigen Code für den Kombiverkehr anzugeben.	z. B. für EBV 3: P80/449 – C80/408 – NT70/398 Sie auch Bemerkungen in Ziffer 6.	Wird nicht übernommen. AB 18 N ist nicht Gegenstand der laufenden Weiterentwicklung für 2014. Wird für entsprechende Weiterentwicklung vorgemerkt.
2	Geometrische Gestaltung der Fahrbahn	Exakte Definition der Gleisüberhöhung		Siehe „2. Detailbemerkungen.“ Bemerkungen zu L-Nr. 38/39.
3	Änderungen vom 01.07.2012	Bei der letzten Revision wurde irrtümlicherweise im Kapitel „Bauten und Anlagen“ (Register 4) ein Abschnitt „Elektrische Teile von Fahrzeugen“ eingefügt (AB 44.g). Wenn man Bestimmungen zu den Fahrzeugen sucht, wird dieser Abschnitt übersehen, weil er am falschen Ort ist.	AB 44.g ins Kapitel „Fahrzeuge“ (Register 5) verschieben.	Der Abschnitt wurde nicht irrtümlich am falschen Ort eingefügt. Es waren sich alle Beteiligten bewusst, dass dies ein Kompromis darstellt. Früher waren diese Vorgaben in der VEAB/AB-VEAB und wurde genauso übersehen. Ein einfügen in das Kapitel Fahrzeuge bedingt eine strukturelle Anpassung des Teils Fahrzeuge. Dies kann frühestens auf die Revision 2016 erfolgen. In der Revision 2012 gab es keine andere Lösung.
4	AB-EBV	Viele Verweise aus der Departementsverordnung heraus auf Verordnungen unter dem Elektrizitäts-	Diese Verordnungen unter Art. 4 EBV	Wird nicht übernommen.

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
	AB 42-46	gesetz rechtlich nicht stufengerecht	<i>Ergänzende Vorschriften</i> aufführen	Wurde im Rahmen der Totalrevision EBV 2012 zusammen mit den betroffenen Bundesstellen juristisch abgeklärt und als stufengerecht bezeichnet. Sowohl EBV als auch AB-EBV sind hoheitliche Vorschriften.
5	AB-EBV, Abo	Verschiedentlich werden Änderungen begründet mit einer Anpassung an die TSI-PRM. Das mag in gewissen Fällen sinnvoll sein, es darf aber auf keinen Fall zu Verschlechterungen der Situation für Menschen mit einer Behinderung gegenüber der heutigen gesetzlichen Regelung in der Schweiz führen. Diese gilt umso mehr dann, wenn eine gegenüber der TSI-PRM strengere Anforderung weder die Interoperabilität beeinträchtigt noch bei der Herstellung von Fahrzeugen zu speziellen und kostentreibenden Prozessen führt. In diesem Sinne sind namentlich die bei der Revision VAböV mit Bezug auf die TSI-PRM begründeten Änderungen abzulehnen, weil sie für behinderte Menschen deutliche Verschlechterungen bringen, ohne dass eine Notwendigkeit seitens TSI-PRM dafür besteht.		Grundsatz nicht übernommen. Die Harmonisierung mit dem EU-Recht (i.d.R. TSI-PRM), ist prioritär, wo dieses den Grundsätzen des BehiG nicht entgegensteht. Materiell begründete Anpassungen der zu übernehmenden EU-Vorgaben («Verbesserungen für die Betroffenen») können deshalb nicht auf nationaler Ebene (als NNTV) behandelt werden, sondern müssen auf europäischer Ebene Eingang finden. Zuständige Ansprechpartnerin für die CH-Behindertenvertretungen ist z.B. das European Disability Forum EDF (www.edf-feph.org).
6	VAböV	Bereich der Massangabe in der VAböV war 2012 zugesichert worden, dass man als kleine redaktionelle Anpassung plane, die Längenmasse nur noch inmm anzugeben(und nicht abwechselnd mit cm)	Massangabe durchgehend in mm	Vorschlag wird übernommen bei Artikeln 14 und 19 VAböV. Bei den restlichen Artikeln ist eine konsequente Änderung auf mm (statt cm) nicht angezeigt → Analogie zu AB-EBV.

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
7	AB-EBV, VAböV	<p>Verschiedentlich werden Änderungen begründet mit einer Anpassung an die TSI-PRM. Das mag in gewissen Fällen sinnvoll sein, es darf aber auf keinen Fall zu Verschlechterungen der Situation für Menschen mit einer Behinderung gegenüber der heutigen gesetzlichen Regelung in der Schweiz führen. Diese gilt umso mehr dann, wenn eine gegenüber der TSI-PRM strengere Anforderung weder die Interoperabilität beeinträchtigt noch bei der Herstellung von Fahrzeugen zu speziellen und kostentreibenden Prozessen führt.</p> <p>In diesem Sinne sind namentlich die bei der Revision VAböV mit Bezug auf die TSI-PRM begründeten Änderungen abzulehnen, weil sie für behinderte Menschen deutliche Verschlechterungen bringen, ohne dass eine Notwendigkeit seitens TSI-PRM dafür besteht.</p>		<p>Grundsatz nicht übernommen. Die Harmonisierung mit dem EU-Recht (i.d.R. TSI-PRM), ist prioritär, wo dieses den Grundsätzen des BehiG nicht entgegensteht. Materiell begründete Anpassungen der zu übernehmenden EU-Vorgaben («Verbesserungen für die Betroffenen») können deshalb nicht auf nationaler Ebene (als NNTV) behandelt werden, sondern müssen auf europäischer Ebene Eingang finden. Zuständige Ansprechpartnerin für die CH-Behindertenvertretungen ist z.B. das European Disability Forum EDF (www.edf-feph.org).</p>
8		<p>Vorweg erlauben wir uns folgende Bemerkungen: Wir danken für die Aufnahme der VBZ auf die Adressatenliste der Anhörung und für die Einladung zur Stellungnahme. Nach Durchsicht der vorliegenden Revisionsvorschläge sind wir jedoch erstaunt, dass nicht auch die Kantone und die Städte, welche z.T. (insbesondere durch die Änderung von Art. 14 VAböV) auch erheblich betroffen sind, zur Stellungnahme eingeladen wurden. Wir schlagen vor, dass diese nachträglich offiziell zur Stellungnahme eingeladen werden. Die auf Ihrer Homepage zur Verfügung gestellten Unterlagen waren unvollständig. Die Angaben zu ABEBV, AB 17 M fehlten. Wir wiesen das BAV telefonisch darauf hin. Die entsprechende Datei wurde offenbar am 10. Juni 2013 auf Ihrer Homepage</p>		<p>In der Übersicht der wichtigsten Änderungen wurde die vollständige Überarbeitung der AB zu Art. 17 M ausgewiesen. Zudem wurde in den Fachgruppen Bau und Trambahnen der Kommission Technik und Betrieb Schiene (KTBS) des VöV's über die Weiterentwicklung des Art. 16/17 M laufend informiert.</p> <p>Die verspätete Aufschaltung des Art. 17 M (ab 10.06.2013) betrifft</p>

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
		ergänzt, ohne jedoch die Adressaten darauf hinzuweisen. Wir gehen davon aus, dass die meisten Adressaten die Ergänzung nicht beachtetten und sich entsprechend auch nicht dazu äussern konnten. Auch wir haben die Ergänzung nur per Zufall und wenige Tage vor Ablauf der Eingabe-Frist entdeckt. Eine seriöse Prüfung und Stellungnahme ist innert so kurzer Zeit nicht möglich. Wir schlagen vor, dass alle Adressaten Gelegenheit erhalten, auch zu diesem Dokument innert einer angemessenen Frist Stellung nehmen zu können		nur die deutsche Version. Die interessierten Bahnen waren somit über die vollständige Überarbeitung des Art. 17 M genügend informiert. Auf eine Nach-Anhörung des Art. 17 M (Version d) wird aus diesem Grund verzichtet.
9	VAböV	Siehe unten Bemerkungen zu Art. 14 VAböV.		
10	Änderungen vom 01.07.2012	Bei der letzten Revision wurde irrtümlicherweise im Kapitel „Bauten und Anlagen“ (Register 4) ein Abschnitt „Elektrische Teile von Fahrzeugen“ eingefügt (AB44.g)	Änderungen vom 01.07.2012	Der Abschnitt wurde nicht irrtümlich am falschen Ort eingefügt. Es waren sich alle Beteiligten bewusst, dass dies ein Kompromis darstellt. Früher waren diese Vorgaben in der VEAB/AB-VEAB und wurde genauso übersehen. Ein einfügen in das Kapitel Fahrzeuge bedingt eine strukturelle Anpassung des Teils Fahrzeuge. Dies kann frühestens auf die Revision 2016 erfolgen. In der revision 2012 gab es keine andere Lösung.
11	AB-EBV	Abstimmung Inhalte TSI und Inhalte AB-EBV bisher: Es ist nicht erkennbar, dass eine Abstimmung erfolgt ist. Damit ist es jedem Anwender überlassen, sich in beide Regulatorien einzuarbeiten und dann die	Vorschlag: Für alle Textteile, welche im Juli 2014 eine Aenderung erfahren, mindestens ein Kennzeichen mit TSI-Angabe einführen, dass	Fahrzeuge Entweder wird zukünftig nach EBV oder nach TSI + NNTV gebaut. Es gibt keine

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
		Schlüsse zu ziehen	zu dieser AB eine Aussage in einer best. TSI enthalten ist.	Mischformen Die Strukturelle Anpassung der EBV und AB-EBV erfolgt auf 2016. Die Revision 2014 hatte nie zum Ziel, diese Anpassungen bereits vorzunehmen.
12	AB-EBV	Venweise auf TSI EBV (2013) legt in Anh. 7 11 TSI mit Datum fest. AB-EBV (2014): In 3 AB [4, 31, 44] und in Anh. 4 werden TSI erwähnt. Im Anhang 3 mit allen Normen ist hingegen nur eine TSI erwähnt. Für den Anwender ist diese Situation in den AB-EBV unvollständig	Vorschlag: Einleitend zu Anhang 3 darauf hinweisen, dass die TSI-Angaben in Anhang 7 der EBV festgelegt sind. Keine Zeile mit TSI in Anhang 3 selber	tlw. übernehmen; da die TSI's neu im Anh-7 der EBV aufgeführt sind, wird auf eine weitere referenzierung in Anh-3 der AB-EBV verzichtet Gem. KTS vom 23.8.2013 wird der Verweis auf die TSI-ENE im Anh-3 der AB-EBV gestrichen.
13	AB-EBV	Noch immer viele Seiten mit Begriff „Station“ Wie mehrfach angeregt soll der Wechsel zum neueren Begriff „Bahnhof konsequent vorangetrieben werden	Alle Seiten, welche teilweise angepasst werden, sollen auch konsequent umgestellt werden. Alternative: Alle Erlasse inkl FDV auf „Station“ umstellen.	AB-EBV, Anhang 4, Begriffe: Station – Bahnhof sind gleichbedeutend. (EBV braucht das Wort „Stationen“). Dringlichkeit für diese Harmonisierung nicht gegeben. Evtl. längerfristig mit Kontext zu EU-Vorgaben (in dt.) prüfen.
14	AB-EBV viele der 343 Seitem	Verwirrung im Titelbereich Weiterentwicklungen von Dokumenten verlangen nach einer einfachen, aber tragfähigen Versionenverwaltung. Der Entwurf AB-EBV in der Anhörung kann im Feld „Ausgabe“ (oben rechts, 3. Zeile) etwa folgendes Datum enthalten: „01.05.2013“ oder früher. 2 Angaben sind u.E. unmöglich:	Wichtig für eine Anhörung ohne Missverständnisse: - einheitlich die gleichen Einträge, - nicht 1.7.2014. Vorschlag: „E01.05.2013	

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
		1.7.2014 oder 1.7.2012 (reserviert für Blätter ohne Anpassung)		
15	VAböV, Art. 14	Für den Busverkehr ist die undifferenzierte Priorisierung des niveaugleichen Einstieges abzulehnen. Diese Priorisierung ist nur sinnvoll, wenn die Haltestelle von vielen Fahrgästen benützt wird. Nur dann rechtfertigen sich Aufwand und Nutzen für die Erstellung einer hohen Perronkante, sowie die damit verbundenen Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmende (Velofahrende und Fussgänger). Die Rampen und andere technische Hilfsmittel haben sich kombiniert mit allfälliger Hilfestellung durch den/die Fahrer/in in der Praxis als wirkungsvoll und effizient erwiesen und können daher bei weniger frequentierten Haltestellen weiterhin problemlos angewendet werden. Ebenfalls müssen Haltestellen in Kurven und Haltebuchten von der Priorisierung ausgenommen werden. Wichtig ist, dass die niveaugleichen Haltestellen gerade und ohne zu überstreichen angefahren werden können und so auch wieder weggefahren werden kann. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Festlegung der Niveaudifferenz und der Spaltbreite für Busse, problematisch ist, wenn die Kantenhöhe der Haltestelle nicht definiert ist. Ohne diese Festlegung ist es nicht möglich, in der Fahrzeugbeschaffung konkrete Anforderungen an den Fahrzeughersteller zu stellen. Deshlab sollte in der VAböV die Kantenhöhe der Haltestelle festgeschrieben werden, um Rechtssicherheit zu erlangen	Art. 14 Ein- und Ausstieg von Personen im Rollstuhl oder mit Rollator Der Ein- und Ausstieg ist zu gewährleisten: a. für Personen im Rollstuhl oder mit Rollator, indem bei Haltestellen mit bedeutendem Fahrgastaufkommen prioritär zwischen dem Perron und dem Einstiegsbereich des Fahrgastraums: 1. eine Niveaudifferenz und eine Spaltbreite von maximal je 5 cm erreichbar sind, oder 2. eine Niveaudifferenz von maximal 3 cm und eine Spaltbreite von maximal 7 cm erreichbar sind. Ausgenommen sind Haltestellen in Kurven und Haltebuchten. b. bei allen anderen Haltestellen für Personen im Rollstuhl subsidiär durch eine fahrzeuggebundene oder mobile Rampe, einen Hublift oder eine andere technische Lösung; Das BAV legt die Höhe der Haltestellenkante bei Bussen fest und ab welcher Anzahl von einsteigenden Fahrgästen an einer Haltestelle der niveaugleiche Ein- und Ausstieg gemäss lit.a zu gewährleisten ist	Die Begriffe "prioritär" (Art. 14 Bst. a) und "subsidiär" (Art. 14 Bst. b) des Revisionsentwurfs werden gestrichen, es gilt das Verhältnismässigkeitsprinzip gem. Art. 11 BehiG. Es ist nicht in der Kompetenz des BAV, die Höhe der Haltekante bei Bussen festzulegen -> Strassenrecht. Es gilt diesbezüglich die künftige VSS-Norm "Hindernisfreier Verkehrsraum".

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
16	AB-EBV, VAböV	<p>Verschiedentlich werden Änderungen begründet mit einer Anpassung an die TSI-PRM. Das mag in gewissen Fällen sinnvoll sein, es darf aber auf keinen Fall zu Verschlechterungen der Situation für Menschen mit einer Behinderung gegenüber der heutigen gesetzlichen Regelung in der Schweiz führen.</p> <p>Diese gilt um so mehr dann, wenn eine gegenüber der TSI-PRM strengere Anforderung weder die Interoperabilität beeinträchtigt noch bei der Herstellung von Fahrzeugen zu speziellen und kostentreibenden Prozessen führt.</p> <p>In diesem Sinne sind namentlich die bei der Revision VAböV mit Bezug auf die TSI-PRM begründeten Änderungen abzulehnen, weil sie für behinderte Menschen deutliche Verschlechterungen bringen, ohne dass eine Notwendigkeit seitens TSI-PRM dafür besteht</p>		<p>Grundsatz nicht übernommen. Die Harmonisierung mit dem EU-Recht (i.d.R. TSI-PRM), ist prioritär, wo dieses den Grundsätzen des BehiG nicht entgegensteht. Materiell begründete Anpassungen der zu übernehmenden EU-Vorgaben («Verbesserungen für die Betroffenen») können deshalb nicht auf nationaler Ebene (als NNTV) behandelt werden, sondern müssen auf europäischer Ebene Eingang finden. Zuständige Ansprechpartnerin für die CH-Behindertenvertretungen ist z.B. das European Disability Forum EDF (www.edf-feph.org).</p>
17	VböV	2. Abschnitt: Etappierung und Grobnetz		
18	VböV, Art. 12 (Neuformulierung) VböV, Art. 13–16	<p>Es trifft zu, dass die Etappierungsfrist abgelaufen ist. Deren Vorgaben konnten teilweise, aber nur ungenügend umgesetzt werden. Gerade deshalb ist es wichtig, dass in den kommenden Jahren, der noch nicht realisierte Teil des Grobnetzes prioritär behandelt wird.</p> <p>Art. 13-16 halten zudem wichtige Grundsätze und Kriterien für die Umsetzung fest, die mit einer Streichung unnötigerweise verloren gingen. Dieser Teil ist für Personen im Rollstuhl von sehr grosser</p>	<p>Neuformulierung: Art. 12 Etappierung</p> <p>„Massnahmen zur Realisierung des Grobnetzes (Art. 13–16) sollen in der Umsetzung hohe Priorität haben.“</p> <p>Art. 13–16 sind zu belassen.</p>	<p>Vorschlag nicht übernommen. Die VböV (SR 151.34) ist nicht Gegenstand der vorliegenden Vernehmlassung.</p>

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
		Relevanz		
19		Die von ACS in Verkehr gebrachten Produkte (Fahrscheinautomaten, Entwerter,..) sind von den Ausführungsbestimmungen nicht (oder allenfalls ganz am Rande) betroffen.. Wir haben deshalb zu den folgenden Themen keine weiteren Anmerkungen		
20		Da der Trolleybus dem EBV unterstellt ist, muss in der SR 151.342, Art. 14, a, Punkt 1 eine Niveaudifferenz (Kante zu Buseinstieg von max. 12 cm und eine Spaltbreite von min. 5 cm (bis max. 10 cm) für den Trolleybus vermerkt werden		Vorschlag nicht übernommen, Trolleybusgesetz ist Gegenstand des BehiG-Geltungsbereichs (Art. 3 Bst. b Ziff. 4 BehiG) und somit ist – übrigens seit 2006 – die VAböV als BehiG-Ausführungsverordnugn auch für Trolleybusse relevant (vgl. auch Titel des 3. Abschnitts der VAböV).
21	AB-EBV	Im Grossen und Ganzen bewerten wir den Entwurf der AB-EBV 2014 als echte Verbesserung. Wir sind mit den meisten der vorgeschlagenen Änderungen einverstanden und begrüssen die Systematisierung. Einige wenige Details für eine Klärung und weitere Vereinheitlichungen der Begriffe sind im Folgenden aufgeführt	siehe nachfolgende Seiten	
22	Anhörungs- adressaten	Die AB-EBV und die VAböV umfassen vor allem technische Vorschriften mit teilweise massiven Auswirkungen auf die Kosten. Demzufolge sollten auch die bei Kostensteigerungen betroffenen Kantone und	Anhörung bei den Kantonen und Städten nachholen	

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
		Städte (Trambahnen) Stellung nehmen können. Falls dies nicht durch die Ämten/ernehmlassung erfolgt, sind die Kantone und Städten ebenfalls in der Anhörung zu berücksichtigen.		
23	Anhörung bei den Kantonen und Städten nachholen	Die erst am 10.06.13 ohne spezielle Mitteilung publizierte Artikel konnten kaum seriös begutachtet werden. Das Feedback aus der gemeinsamen AGr 17M/RTE 22546 verlangt aber keine zusätzlichen Aktivitäten. Allerdings sind die speziellen Bedürfnisse der Spezialbahnen (Zahnrad- und Strassenbahnen) noch zu überprüfen bzw. Spielraum für Abweichungen zu ermöglichen	Spezialbahnverhältnisse sind noch zu prüfen und ggf. Abweichungsmöglichkeiten in der AB-EBV und/oder RTE zu verankern.	Konkrete Vorschläge fehlen. Zahnrad- und Strassenbahnen sind abgehandelt.
24	Kosten-Nutzen Prognose	Ihre Beurteilung der Kosten-Nutzen-Prognose deckt sich weitgehend mit unseren Überlegungen. Abweichung stellen wir wie folgt fest: - AB 23.1 Die Anwendung der SN 671 253 wird bei Neubauten sicher Kostensteigerungen zur Folge haben. Insbesondere werden Tramneubaustrecken mit Eigentrasse mehr Platz benötigen und deshalb teurer werden. - AB 27 / Ah 1 Die Anpassung von bestehenden Bauten hat seither höhere Kosten zur Folge. - AB 50.3.2 / 83.3 Je nach Umsetzungspraxis bzgl. Bremsleuchten ergeben sich hier Mehrkosten nicht bezifferbarer Höhe. Auch bei Neufahrzeugen entstehen Mehrkosten. Zur Einführung des Nationalen Standards Zugbeeinflussung ZBMS gem. AB 38.2 haben wir die Mehrkosten seit längerem (Anhörung AB-EBV 2012) mit 320 Mio CHF geschätzt, in Einzelfällen können diese Investitionen in die Sicherheit, die keinerlei Ertragssteigerung oder Aufwandminderung zur Folge		Zu AB 23.1: Die in AB 23.1 festgelegten Anwendungsfälle der Norm SN 671 253 führen nicht generell zu einer Kostensteigerung. Massgebend ist die Betriebsart und Fahrgeschwindigkeit. Für Fahrten im Eisenbahnbetrieb und Fahrten im Strassenbahn-betrieb gelten unterschiedliche Sicherheitsabstände. Zu AB 27: Die Einschätzung des Anhörungsteilnehmers beruht auf einer nicht zutreffenden Voraussetzung. Der Anhang Nr. 1 gilt für Neubauten (vgl. AB 27.1 Für bestehende Bauten sind allfällige Schutzmassnahmen (schon seit längerer Zeit) anhand einer Risikoanalyse zu

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
		haben, zu grundsätzlichen Überlegungen bezüglich der Aufhebung einzelner Bahnstrecken führen, was nicht im Sinne der Sicherheit (Bus statt Bahn) und des Gesamtsystems öV-Schweiz ist.		bestimmen (vgl. AB 27.2) Zu AB 38.2 Die Bemerkung wird zur Kenntnis genommen.
24a	Verfahren	Die Konsultation der Kantone und Gemeinden hätte gemäss Art. 3 Abs. 2 und 3 VIG im Vernehmlassungsverfahren und nicht im Anhörungsverfahren erfolgen müssen, da die finanziellen Auswirkungen der Revision von Art. 14 VAböV für die betroffenen Gemeinwesen von grosser Tragweite sind (vgl. Begleitschreiben).		Bemerkung obsolet, weil materiell keine Änderung erfolgt: Die im Vernehmlassungsentwurf vermerkten Begriffe "prioritär" und "subsidiär" werden gestrichen. Es gilt das Verhältnismässigkeitsprinzip nach Art. 11 BehiG. Hingegen bleibt die redaktionelle Anpassung (Umkehr Reihenfolge von Bst a und b) wegen besserer Lesbarkeit bestehen.
25	Anmerkung	Die tpg äussert in ihrer Stellungnahme vom 30.07.2013 ihre Bedenken für die Umsetzung OET Hand, bei Tralley-Bussen.		

2. Detail-Bemerkungen zu AB-EBV
Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF
Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr

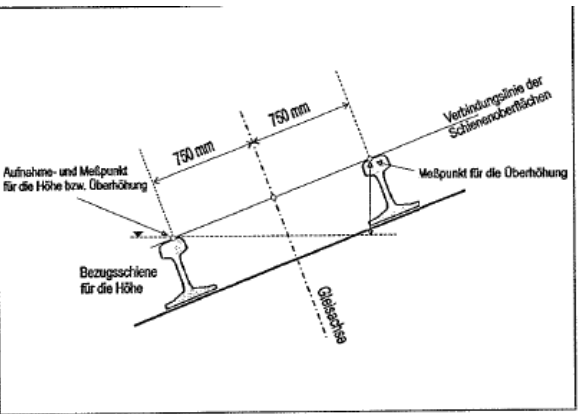
(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
25	3.4	2.1.1	Diese Angleichung an TSI-PRM stellt für behinderte Menschen eine Verbesserung dar.	vorgeschlagene Änderung wird begrüsst	
26	4	6.2	Definition des Begriffs „Dienstfahrzeuge“: Da in den Erläuterungen zu den AB-EBV-Entwürfen ausgeführt wird, dass die unter dieser Ziff veröffentlichten Regeln konkret für Dienstfahrzeuge während ihres Einsatzes als Eisenbahnfahrzeuge gelten (und nicht während eines eventuell anschliessenden Einsatzes auf einer Baustelle) liegt der Schluss nahe, dass unter „Dienstfahrzeuge“ hier nur solche Fahrzeuge zu verstehen sind, welche sowohl schienengebunden als auch strassenbebunden zum Einsatz kommen können (also z.B Zweibegefahrzeuge). Wie verhält es sich mit Dienstfahrzeugen, die nur schienengebunden verkehren können (z.B. als Oberleitungsmontagetriebwagen, Gleiskran, Gleisunterhaltungsfahrzeuge etc)? Fallen diese auch unter die Ausnahme der Ziff 6.2, oder gilt hier die unter Ziff 6 Abs 2 genannte Grundregel „Selbstzündungsmotoren sind mit Partikelfiltersystemen gemäss der BAFU- Filterliste des Bundesamts für Umwelt oder anderen, bezüglich der Emissionen gleichwertigen Systemen auszurüsten“?	11	Ziffer 6.2 wird in der endgültigen Version nicht aufgenommen. Der gesamte Bereich Diensfahrzeuge muss klarer geregelt und präzisiert werden. Entsprechende Areiten laufen dazu ab 2013 an. Ziel ist es dies in der Revision 2016 einfließen zu lassen.

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
27	4	6	Die Ausnahmeregelungen in Ziff. 6.1 und 6.2 vermindern den Gesundheitsschutz von Arbeitnehmenden, welche in einer Arbeitsumgebung gegenüber einer Belastung der Luft mit Dieselmotoremissionen (DME) exponiert sind. Beim Einsatz von dieselmotorbetriebenen Maschinen und Geräten ist im Untertagbau nicht sichergestellt, dass der Stand der Technik bezüglich DME-Emissionen eingehalten wird. In Hallen, Tunnels, langen Unterführungen u.ä. führen Dieselmotoren ohne Partikelfilter innerhalb kurzer Zeit zu Überschreitungen des MAK-Wertes für Dieselmotoremissionen (DME). Für Maschinen und Geräte, die im Untertagbau mit Dieselmotor betrieben werden, gilt seit dem Jahr 2000 das Partikelfilterobligatorium der Suva. Beim Einsatz im Übertagbau dürfte es erfahrungsgemäss nicht zur Überschreitung der MAK-Werte in der Luft am Arbeitsplatz kommen, da eine genügende natürliche Verdünnung der Schadstoffe stattfindet.	Die Ausnahmeregelungen in Ziff. 6.1 und 6.2 sind mit einer Partikelfilterpflicht im Untertagbau zu ergänzen, resp. für Untertagarbeiten nicht zuzulassen	Ziffer 6.2 gestrichen, 6.1 bleibt aus Gründen der Verhältnismässigkeit. Generell werden hier KEINE Vorgaben für den Einsatz auf der Baustelle gemacht, es geht NUR um den Weg zu oder von der Baustelle (Überfuhr als Eisenbahnfahrzeug), die Vorgaben der SUVA für den Einsatz der Fahrzeuge ALS ARBEITSMITTEL bleiben davon unberührt.
28	4	5	Es ist auf die TSI Lärm verwiesen, Ausgabe 23.12.2005	Korrigieren oder aber konsequent die Verweise a) in Anhang 3 aufnehmen oder b) nur in der EBV belassen	Gültig für die Version ist Anhang 7 der EBV Version 1.7.2013
29	4	6	Um allfälligen Missverständnissen vorzubeugen sollte darauf hingewiesen werden, dass Ziff. 6 nicht für Selbstzündermotoren von Netzersatzaggregaten gilt.	Hinweis: „Die Anforderung gilt nicht für Selbstzündermotoren von stationären oder mobilen Netzersatzaggregaten“.	Ein stationäres Netzstromaggregat ist kein Fahrzeug im Sinn der Eisenbahnverordnung. In der EBV ist definiert wofür etwas gilt. Aufzulisten, wofür die Regelung nicht gilt, ist nicht praktikabel.
30	4	6.1	Ziff 6.1 enthält keinen Hinweis auf den Geltungsbereich (Fahrzeuge), was ggf. Missverständnisse provoziert	„Selbstzündermotoren von thermischen Triebfahrzeugen ...“	Ziffer 6 beginnt mit: Die Abgasemissionen neuer Thermischer Triebfahrzeuge...

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
						Damit ist eindeutig definiert, dass alles was unter Ziffer 6 steht sich auf thermische Triebfahrzeuge bezieht. Auch Satz von 6.1 ist ein Teil von Ziffer 6.
31	14.1	1		<p>Erkenntnisse: Wir verstehen die AB E B V als Ausführungsbestimmungen für technische und planerische Grundlagen. Wir haben den Eindrck, dass mit der AB zu Art. 14 EBV in die organisatorische und unternehmerische Freiheit eingegriffen wird. Insbesondere mit der Formulierung „Erfahrungen im gleichen oder einem thematisch ähnlich gelagerten Bereich“ wird eine Beschränkung gemacht. Diese Formulierung könnte weg gelassen oder offener gestaltet werden. Damit würde die Komplexität des Bahnsystems und der Technologien reduziert und dem Führungsgrundsatz „Bahn Know-how“ besser entsprochen</p>	<p>Sind AB-EBV der richtige Erlass für „Anforderungen an Führungskräfte“? Es ist unklar, weshalb diese Ausführungen in die AB-EBV gehören. Textvorschlag: „Anforderungen an Führungskräfte sind insbesondere a) grosse Erfahrung in einem thematisch ähnlich gelagerten Bereich als Fachkraft oder Vorgesetzter (Bahn-know-how), b) Leistungsnachweis über hohe Selbstund Sozialkompetenz, c) hohes Verantwortungsbewusstsein.“ Falls die Vorgaben hier bleiben.</p>	<p>Die Aufnahme der Anforderungen an Führungskräfte ist gerechtfertigt. Aufgrund der Inputs gem. Zeilen 31 - 34 soll der Text wie folgt angepasst werden: Das Personal ist durch entsprechend qualifizierte Führungskräfte einzusetzen. Anforderungen an Führungskräfte sind insbesondere: a. grosse Erfahrung in einem thematisch ähnlich gelagerten Bereich als Fachkraft oder Vorgesetzter; b. Leistungsnachweis über hohe Selbst- und Sozialkompetenz in früheren Tätigkeiten; Die Einführung oder Instruktion ist der künftigen Arbeit und Stufe, sowie der Erfahrung der Führungskraft anzupassen. (ok)</p>
32	14	1	a	<p>Erfahrung im gleichen oder thematisch ähnlich gelagerten Bereich als Fachkraft oder Vorgesetzter. Auf Grund der Einzigartigkeit der Pilatusbahn und weiterer Bahnen mit einfachen Verhältnissen, sind entsprechend qualifizierte Führungskräfte in der Regel nicht vorhanden.</p>	Ziffer 1a streichen.	siehe Zeile 31

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				Unsere Führungskräfte müssen das Gesamtsystem überblicken, zumeist sind sie für mehrere Fachbereiche zuständig. Die nötigen Kompetenzen erarbeiten sie sich im Rahmen der Einführungsphase		
33	14	1	a	Die Anforderung der Erfahrung ist hinsichtlich Nachwuchsförderung gerade bei speziellen Verhältnissen (Spezialbahnen) oder kleineren Bahnen mit vielseitigen Aufgabengebieten kaum erfüllbar. Diese kann aber durch c) kompensiert werden.	Führungskräfte können sein: a) . . .	siehe Zeile 31
34	14.1	1		Das BAV fordert einen Leistungsausweis über hohe Selbst- und Sozialkompetenz, den es auch im Audit ggf. prüfen wird. Die Begriffe hohe Selbst- und Sozialkompetenz sind objektiv nur schwer prüfbar (im Gegensatz zu Fachkenntnissen). Zudem ist nicht ersichtlich was ein Leistungsausweis über hohe Kompetenzen in diesen Bereichen darstellen soll. Ein Leistungsausweis ist normalerweise ein Nachweis über eine erfolgreich absolvierte Aus- oder Weiterbildung. Selbst- und Sozialkompetenz lassen sich allerdings nur bedingt in Kursen lernen, daher ist ein solcher Nachweis nicht zielführend. Aus diesen Gründen empfehlen wir den Leistungsausweis über hohe Selbst- und Sozialkompetenz ersatzlos zu streichen.	Das Personal ist durch entsprechend qualifizierte Führungskräfte einzusetzen. Anforderungen an Führungskräfte sind insbesondere: a. Erfahrung im gleichen oder einem thematisch ähnlich gelagerten Bereich als Fachkraft oder Vorgesetzter; b. der künftigen Arbeit und Stufe, sowie der Erfahrung angemessene Einführung oder Instruktion.	siehe Zeile 31
35	16	3.3		<i>Das theoretische Spurspiel soll jedoch mindestens 3 mm betragen, d.h. Nennmass für die Spurweite abzüglich Nennmass für das Spurmass.</i> Die Erklärung des theoretischen Spurmasses gehört zu den Begriffserklärungen, nicht in einen Nebensatz zur Vorschrift über sein Mindestmass	In die Begriffserklärungen aufnehmen: Das theoretische Spurspiel ist die Differenz zwischen dem Nennwert der Spurweite und dem Nennwert des Spurmasses	Abgelehnt: Begriff wird nur in dieser Ziffer verwendet. Deshalb ist ein Aufnahme in die Begriffserklärung nicht erforderlich.

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
35a	16	2.1		Der Verweis in der Klammer „(siehe AB-EBV zu Art. 17, Meterspur, AB 17, Ziff. 2.2)“ macht keinen Sinn.	Kein Verweis, Klammerbemerkung löschen	Die Aufzählung der verschiedenen Gleisarten wurde gelöscht. Somit entfällt auch der Verweis.
36	16	2.1		Die Überschrift „Bei Bandagenbreiten 110 mm“ ist verwirrend. 110 mm ist kein Standard bei der Meterspur. Was gilt für die normalen Radbreiten von 120 mm und 125 mm?	Bei Radbreiten ≥ 110 mm.	Sinngemäß übernommen. Keine Änderung gegenüber Version 2004
37	16	2.1		Der Begriff „Bandagenbreite“ ist veraltet	Ersetzen durch Begriff „Radbreite“ analog RTE 29500.	Begriff „Radbreite“ übernommen
38	17	3 N	3.4.1	<p>Definition der Überhöhung fehlt!</p> <p>Die Überhöhung bezieht sich nicht auf die Spurweite gemäss Art. 16, Blatt 1 N und 1 M</p> <p>Sie bezieht sich auf den Höhenunterschied der beiden Laufkreisebenen auf den beiden Schienenoberflächen (siehe AB-EBV, zu Art. 48, Blatt Nr. 2, Ziffer 2.7)</p> <p>Die Abstände der Laufkreisebenen betragen bei der:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Normalspur = 1500mm - Meterspur = 1050mm - Spurweiten < 1 m = Spurweite + 50 mm 	<p>Definition der Gleisüberhöhung</p> <p>Die Gleisüberhöhung ist der lotrechte Höhenunterschied zwischen den beiden Laufkreisebenen eines Radsatzes auf den Schienenoberflächen eines Gleises.</p> <p>Die beiden Messpunkte für die Überhöhung (= Höhenunterschied) liegen rechtwinklig bzw. radial zur Gleisachse auf den Oberflächen beider Schienen gegenüber. Ihr Abstand zur Gleisachse beträgt jeweils gemessen auf der Verbindungslinie der Schienenoberflächen bei der:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Normalspur = 750 mm - Meterspur = 525 mm - Spurweiten < 1 m = (Spurweite + 50 mm)/2 <p>Siehe Skizze unten für Normalspur</p>	Überhöhung ist in Fachkreisen ein eindeutig definierter Begriff. Keine Erklärung in AB-EBV notwendig. (gilt auch für Art. 17 M, Ziffer 3.4.1)

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
39			 <p>Abb. 3: Definierte Gleisgradienten und Überhöhung im Querschnitt des Gleises</p>	Abb. 3 gehört zu Bemerkung 38	
40	zu Art. 17M	4.1	Was ist unter „geschwungene Rampe“ zu verstehen? Der Satz ist zu präzisieren oder wegzulassen	Der Satz ist zu präzisieren oder wegzulassen	Keine Anpassung. Im Unterschied zur 1. Alinea Übergangsbogen mit nicht linearem Krümmungsverlauf.
41	zu Art. 17M	4.3.1	Maximaler Grenzwert: Der maximale Grenzwert ist mit 72mm/s zu begrenzen. Dies entspricht den bisherigen angewendeten Grenzwerten und der Fachliteratur. Die Herabsetzung des Werts würde Konsequenzen auf den Betrieb der VBZ haben.	Der maximale Grenzwert ist mit 72mm/s zu begrenzen	übernommen
42	zu Art. 17M	5.3.2	Bei den VBZ wird heute mit einem Überhöhungsfehlbetrag in Weichen von maximal 82 mm in Zuggleisen gerechnet. Eine Reduktion auf 72 mm würde Geschwindigkeitsreduktionen insbesondere in kleinen Radien nach sich ziehen.	Der maximale Grenzwert für Strassenbahnen ist mit 82 mm anzugeben. In Radien unter 100m ist der Grenzwert auf 74 mm zu reduzieren	Der max. Grenzwert ist generell auf 82 mm angepasst worden.

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
43	zu Art. 17M	6.2	Die Weichen bei den VBZ werden auf der Ablenkung (R<100m) mit einem Fehlbetrag von 74 mm befahren	Der Wert ist für Strassenbahnen entsprechend 5.3.2 anzupassen	Der max. Grenzwert für Strassenbahnen ist auf 82 mm angepasst worden.
44	zu Art. 17M	7.1.4	Grenzwert Neigungswechsel < 2%: der Wert ist zu präzisieren, da in Flachrillenanlagen ein Neigungswechsel von 1% umgesetzt wird.	Der Wert ist zu präzisieren	Abgelehnt: Keine Präzisierung notwendig. Neigungswechsel in Flachrillenanlagen von 1 % sind konstruktiv bedingt und haben mit Trassierung nichts zu tun.
45	zu Art. 17M	7.2 index 2	Ohne diese Änderung/Ergänzung wäre eine Ausnahmegenehmigung für das Projekt Rosengarten-Tram ausgeschlossen	Wir beantragen eine weniger rigorose Formulierung: „Die Längsneigung darf bei Neubaustrecken grundsätzlich nicht (statt: in keinem Fall)!“ Zusätzlich ist folgender Text für Neubaustrecken zu ergänzen: „Überschreitungen bedürfen im Einzelfall die Genehmigung des BAV, wobei sichergestellt sein muss, dass die Fahrzeuge für grössere Gefälle dimensioniert sind.“	Mit einer Ausnahmegenehmigung nach Art. 5 EBV kann eine Abweichung von Bestimmungen der AB-EBV beantragt werden. Keine Änderung
46	zu Art. 17M	3.2	Es geht hier nicht um eine sicherheitsrelevante Grenze. Aus diesem Grund soll auch die Möglichkeit bestehen, dass sie unterschritten werden kann. In städtischen Bereichen ist dies zum Teil unumgänglich	Wir beantragen eine weniger rigorose Formulierung: „Die Länge der Elemente Kreisbogen und Gerade soll in der Regel (statt: darf) im Hinblick	Sinngemäss übernommen
47	17		Reihenfolge der Blätter in der Datei: -AB 16 -AB 18/47 (7 Blätter) -AB 17 -AB 18 -AB 18/47 -AB 19	Bitte prüfen und korrigieren. Es dürfen nicht die fast gleichen Blätter 2x enthalten sein!	aus Sicht ea durch zr zu kontrollieren. Dies war ein rein administrativer Fehler (betrifft AB18/47) bei der Anhörungsversion.

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
48	17			Blatt Nr. 15 N und Blätter 16 N - 27 N: Hinweis „Fortsetzung Blatt Nr. 16 N“ fehlt Hinweis „Fortsetzung Blatt Nr. ...“ ist falsch (Hinweis auf aktuelle statt auf folgende Seite)	Ergänzen bzw. korrigieren.	wird bei endgültiger Version kontrolliert (Problem von Änderungsmodus)
49	17	1.1		Die Anforderung „bis 250 km/h“ kann unterschiedlich interpretiert werden.	...bis max 250 km/h oder < 250 km/h	singemämss übernommen
50	18	3 N	1.2	Genauer Code für Kombiverkehr aufführen bis Code P60/384 – C60/384 – W50/375 – NT50/375 sowie für	wird nicht übernommen. AB 18 N ist nicht Gegenstand der laufenden Weiterentwicklung für 2014. Wird für entsprechende Weiterentwicklung vorgemerkt.
51	18	4 N	3	Genauer Code für Kombiverkehr aufführen	dem Code P80/409 – C80/408 – NT70/398 herzurichten.....	wird nicht übernommen. AB 18 N ist nicht Gegenstand der laufenden Weiterentwicklung für 2014. Wird für entsprechende Weiterentwicklung vorgemerkt.
	18	4 N	3.1	Genauer Code für Kombiverkehr aufführen		
52	18	4 N	4.1	Genauer Code für Kombiverkehr aufführen	...und 10 N. Beim Lichtraumprofil EBV 4 ist der Kombiverkehr bis Code P100/430 – C100/430 – NT90/420 zugelassen.	wird nicht übernommen. AB 18 N ist nicht Gegenstand der laufenden Weiterentwicklung für 2014. Wird für entsprechende Weiterentwicklung vorgemerkt.
53	18	7N		Genauer Code für Kombiverkehr aufführen bis Code P60/384 – C60/384 – W50/375 – NT50/375	wird nicht übernommen. AB 18 N ist nicht Gegenstand der laufenden Weiterentwicklung für 2014. Wird für entsprechende Weiterentwicklung vorgemerkt.

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
54	18	8N	Genauer Code für Kombiverkehr aufführen	für Kombiverkehr bis Code P80/409 – C80/408 – NT70/398 herzurichtende	wird nicht übernommen. AB 18 N ist nicht Gegenstand der laufenden Weiterentwicklung für 2014. Wird für entsprechende Weiterentwicklung vorgemerkt.
55	18	9N	Genauer Code für Kombiverkehr aufführen	Anwendungsbereich: - - - für Kombiverkehr bis Code P100/430 – C100/430 – NT90/420	wird nicht übernommen. AB 18 N ist nicht Gegenstand der laufenden Weiterentwicklung für 2014. Wird für entsprechende Weiterentwicklung vorgemerkt.
56	18	12N	Genauer Code für Kombiverkehr aufführen	Anwendungsbereich: - - Strecken für Kombiverkehr bis Code P60/384 – C60/384 – W50/375 – NT50/375	wird nicht übernommen. AB 18 N ist nicht Gegenstand der laufenden Weiterentwicklung für 2014. Wird für entsprechende Weiterentwicklung vorgemerkt.
57	18	13N	Genauer Code für Kombiverkehr aufführen	Anwendungsbereich: - für Kombiverkehr mit dem Code P80/409 – C80/408 – NT70/398 herzurichtende	wird nicht übernommen. AB 18 N ist nicht Gegenstand der laufenden Weiterentwicklung für 2014. Wird für entsprechende Weiterentwicklung vorgemerkt.
58	18	14N	Code für Kombiverkehr Genauer aufführen	Anwendungsbereich: - - - für Kombiverkehr bis Code P100/430 – C100/430 – NT90/420	wird nicht übernommen. AB 18 N ist nicht Gegenstand der laufenden Weiterentwicklung für 2014. Wird für entsprechende Weiterentwicklung vorgemerkt.

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
59	18.4	Blatt 12 M	Das neue Mass „bw°“ fehlt in der obenstehenden Zeichnung vom Stromabnehmerraum	Zeichnung ergänzen/korrigieren.	nicht übernehmen. Das Mass bw (halbe Breite der Stromabnehmerwippe) ist ein Summand von bR (siehe in Tabellenspalte rechts: (bw + 65 [70]))
60	18	Blatt 12M	Diese Verordnungen unter Art. 4 EBV <i>Ergänzende Vorschriften</i> auführen	br verwenden	Änderungsantrag unklar.
61	18	Blatt 12M	br kommt unterschiedlich vor im Stromabnehmeraum und im Oberleitungsraum und wird von der Bezugslinie des Stromabnehmers abgeleitet. Wo ist die Bezugslinie genau definiert?	nicht nur im Text zu br definieren; sondern explizit erwähnen/ev. Zeichnung ergänzen	Änderungsantrag unklar.
62	18/47	Blatt 5M	Wieso bei den geänderten Angaben in der Zeichnung - kursive Schrift und - Bw	- nicht kursiv - bw	übernehmen. Die Kursivschrift und die uneinheitliche Gross-/Kleinschrift entstand aufgrund des Korrekturmodus
63	18/47	Blatt 5 M	Legende: bw und wippe kursiv	nicht kursiv	siehe Pkt. 62
64	18/47	Blatt 6 M	Wieso bei den geänderten Angaben in der Zeichnung - kursive Schrift und - Bw	nicht kursiv - bw	siehe Pkt. 62
65	18/47	Blatt 6 M	Legende: bw und wippe kursiv	nicht kursiv	siehe Pkt. 62

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
66	18/47		Blatt 7 M	Wieso bei den geänderten Angaben in der Zeichnung - kursive Schrift und - Bw	- nicht kursiv - bw	siehe Pkt. 62
67	18/47		Blatt 7 M	Legende: bw und wippe kursiv	nicht kursiv	siehe Pkt. 62
68	18/47	7 8 9	Zeich nung	In der Zeichnung ist die halbe Breite der Stromabnehmerwippe mit Bw bezeichnet, in der Legende mit bw	Schreibweise vereinheitlichen (auch in der Zeichnung bw schreiben).	siehe Pkt. 62
69	18/47	7 8 9		Auf den Blättern 5M, 6M, 7M war die Breite der Wippenabschrägung bisher mit 145mm eingetragen (Bs+75 für die untere, Bs-70 für die obere Ecke). Auf dem neuen Blatt 12M zu Art 18 ist diese Breite jetzt mit 150mm angegeben (bR-150). Auf den neuen Blättern 5M, 6M, 7M zu Art 18/47 steht jetzt für die obere Ecke Bw+70 und für die untere Ecke Bw+75 Damit wäre die Abschrägung nur noch 5mm breit	Vermassung der Abschrägung des Stromabnehmers korrigieren Statt Bw+70 muss stehen bw-75 Statt Bw+75 muss stehen bw+75	Teilweise übernehmen Die erste Aussage " <i>Statt Bw+70 muss stehen bw-75</i> " ist <u>nicht</u> korrekt (s.a. Pkt 74). Die zweite Aussage " <i>Statt Bw+75 muss stehen bw+75</i> " ist korrekt.
70	Zu Art.1 8 Blatt 16 M			Spurweite: 1030 mm	Die Maximalwerte sind entsprechend AB EBV zu Art. 16, Blatt 1M 2.1 anzugeben: Banda genbreite kleiner 110 mm: Spurweite 1020mm	Nicht übernommen. Die Berechnung des LRP geht von den maximal zulässigen Toleranzen aus, unabhängig der Bandagenbreite.
71	EBV 18			Wir unterstützen die vorgeschlagenen Änderungen, weil damit das Regelwerk konsistent wird. Die Anpassung der Symbole an die einschlägigen UICMerklblätter wird begrüsst.	keine	Merci.
72	18		12 M	Il n'existe pas dans les DE-OCF de tableau de référence normatif des constructions et dimensions actuels des pantographes (exemple type S1,S2, etc).	Il serait utile d'avoir un tableau de référence avec les côtes bR et bw. <i>(es wäre sinnvoll eine Referenztabelle mit den Grenzwerten bR und bw zu erstellen)</i>	nicht übernehmen Die Herleitung des Meterspur- Stromabnehmer- und Ober- leitungsraumes unterscheidet

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
						sich grundsätzlich von demjenigen der Normalspur. Deshalb ist eine Darstellung wie zB. in AB 18; Bl.16N nicht möglich. Eine praktische Anwendungshilfe dazu bietet aber die R RTE 20512.
73	18/47	5-7M		In den Zeichnungen sind die Begriffe Bw z.T. gross geschrieben	In den Zeichnungen sollen die Begriffe bw wie in der Legende klein geschrieben werden (bw)	siehe Pkt. 62
74	18/47	5-7M		In den Zeichnungen ist die Vermassung Bw+70 falsch.	Das Mass soll bw-70 heissen	übernehmen. bw + 75 bw - 70 bw + 40
75	18	12M		Die angegebenen Werte gelten für Fahrdrathöhen bis 5'500 mm [Werte in Klammer bis 5'700 mm]. Welche Fahrdrathöhe ist gemeint? Die angegebenen Werte gelten für die Anhublage des Fahrdrathes hfo bis 5'500 mm [Werte in Klammer bis 5'700 mm].	Die angegebenen Werte gelten für die Anhublage des Fahrdrathes hfo bis 5'500 mm [Werte in Klammer bis 5'700 mm].	tlw. übernehmen. Die angegebenen Werte gelten für die <u>Nennhöhe des Fahrdrathes</u> hf (nicht hfo) bis 5'500 mm [Werte in Klammer gelten bis 5'700 mm].
76	18.4	Blatt 12 M		Das neue Mass „bw“ fehlt in der obenstehenden Zeichnung vom Stromabnehmerraum.	Zeichnung ergänzen/korrigieren.	nicht übernehmen Das Mass bw (halbe Breite der Stromabnehmerwippe) ist ein Summand von bR (siehe in Tabellenspalte rechts: (bw + 65 [70])
77	18/47			Blatt Nr. 1 M AB 18.2/ 47.2 Ziffer 2.5: Falsche Formulierung (kein Gegenstand einer	Die seitlichen Verschiebungen infolge quasistatischer Seitenneigung, die bei der Wankpolhöhe und dem	wird nicht übernommen.

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				Korrektur 2014, aber im Rahmen der Anhörung entdeckt	Neigungskoeffizienten des vorliegenden Fahrzeuges auftreten, abzüglich der Werte für die Wankpolhöhe von 0.50 m über SOK und den Neigungskoeffizienten von 0.40 (0.225 für den Stromabnehmerbereich), sofern diese übertroffen werden.	Dieser Teil der AB 18/47 ist nicht Gegenstand der laufenden Weiterentwicklung für 2014. Wird für entsprechende Weiterentwicklung vorgemerkt.
78	18/47		5M 6M 7M 13M	Der Wert „bw“ wird in der Zeichnung nicht dargestellt	Zeichnung ergänzen.	nicht übernehmen Das Mass bw ist die halbe Breite der Stromabnehmerwippe des jeweiligen Fahrzeuges. 18/47, Blatt 13M ist unbekannt
79	21.2	2.2		Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb Reihe N nicht generell massgebend ist. Beispiel: Wegen Bremsverhältnis beträgt vR 120 und vN 150 -> Genügt 2.3m bei dieser Duchfahrgeschwindigkeit für Reihe N?		- Ziff. 2.2 ist nicht Bestandteil der vorliegenden Revision bzw. Vernehmlassung (in Kraft seit dem 02.07.2006) - Durchaus erklärlich, siehe Forschungsbericht – Abstände auf perrons, BAV 2011. (Antwort zur Frage ist „ja“).
80	21.2	2.3		Die Anforderung „Druck- oder Sogwirkung auf Personen“ kann unterschiedlich interpretiert werden Sind Kinder & Kinderwagen auch „Personen“ im Sinne der Anforderung?.	Bitte das Schutzziel präzisieren	- Das Schutzziel wird präzisiert, jedoch in der Ziff. 1 (z.Zt. nicht Bestandteil der Revision) und deswegen erst zusammen mit der Angleichung an die TSI (Revision 2016). - Zur Frage: Kinder sind Personen. Kinderwagen sind keine Personen, weil ihr Verhalten ggn. aerodynamischen Effekten deutlich anders als jenes

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
						von Personen ist.
81	21.2	3.3		Mit dieser Formulierung sind die Einzelhindernisse massgebend und nicht der gesamte Bereich, wie dies bis heute teilweise beurteilt wurde -> Berücksichtigung durch PL muss sichergestellt werden. Damit resultieren weniger v-Reduktionen, allenfalls mit der Ergänzung einer Festhaltungsmöglichkeit		- Ziff. 3.3 ist nicht Bestandteil der vorliegenden Revision bzw. Vernehmlassung. - Bemerkung in Zusammenhang mit Ziff. 3.3 nicht verständlich. Antrag abgelehnt.
82	21.2	3.4	2N	Ganz am Schluss dieser neuen Ziffer die Verweise ergänzen mit der AB 34.3	D.h. zu Art 34, AB 34.3 und AB 34.4 durchzuführen	Abgelehnt. Die AB 34.3 stellt keine weitere Sicherheitsanforderung für den allgemeinen Fall, welcher nach AB 21.2 und 34.4 zu planen ist. Die AB 34.3 beinhaltet ihre spezifischen Sicherheitsanforderungen sowie den Verweis zu den AB 21.2 und 34.4; Die Umsetzung des Antrags würde zu Schleifenverweisen führen.
83	23	1.3		Die Anwendung der SN 671 253 bei neuen Strassenbahnlinien führt zur Verhinderung von Eigentrossierungen, was bzgl. der Sicherheit kontraproduktiv ist.	Ergänzung: 1.3.1 Bei Strassenbahnneubauten ist die Anwendung der SN 671 256 risikoorientiert zu überprüfen	Vorschlag abgelehnt. Er steht im Widerspruch zum Geltungsbereich und den Regelungen der Norm. Für Strassenbahnen ist die Tabelle 5 anwendbar. Für Fahrten im Eisenbahnbetrieb und Fahrten im Strassenbahnbetrieb gelten unterschiedliche Sicherheitsabstände.

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
84	25	11.1. 3	Statt Ziff.0 sollte Ziff. 10 stehen (Redaktionsfehler)	Statt Ziff. 0 sollte Ziff. 10 stehen	korrigiert
85	25	8.1.2	erreur de référence		korrigiert
86	25	1.7 1.8	Enthält z.T. redundante Anforderungen zu Ziff. 1.7	Redundante Anforderungen vermeiden	Ziffer 1.7 wurde ergänzt und die ursprünglichen Ziffern 1.8 und 1.9 wurden gestrichen.
87	25	3.2 + 3.3	Minimale Schotterbettdicke In der Praxis wird die geforderte Schotterbettdicke oft nicht eingehalten. Dies v.a. in den untergeordneten Hauptgleisen HG4 und HG5. 1) Die konsequente Einhaltung der minimalen Schotterbettdicke bedeutet für den Grossteil der Erhaltungsprojekte „Gleise“, dass die Weichen (oftmals ganze Weichenverbindungen, da HG4 und HG5 in Bahnhöfen sind) an den Projektenden mitgehoben werden müssen. Dies führt zu unverhältnismässigen Mehrkosten aufgrund der Anpassungen (Weichenstopfmaschine anstatt Gleisstopfmaschine, Anpassungen an Fahrleitungs-, Sicherungs- und Kabelanlagen bei grösseren Hebungen, schlechtere Intervalle da Belegung von ganzen „Weichennestern“). Bisher konnte die Projektleitung in eigenem Ermessen die Anschlussbereiche an den Projektenden auf Kosten der Schotterbettdicke reduzieren, um diese unverhältnismässigen Kosten bzw. Anpassungsarbeiten zu vermeiden. Nun kann dies nur noch mittels Ausnahmegenehmigung (resp. Genehmigung im Einzelfall) erfolgen. Da dies in der Praxis mehrheitlich die Regel ist, bedeutet diese Änderung eine Flut von Ausnahmegenehmigungen (resp. Genehmigung im Einzelfall) (=Administrativer Aufwand ohne Nutzen, da die erneuerten Gleise oftmals 30-40 Jahre oder mehr genutzt	Bisher war die Rede von Regelschotterstärke. Dies impliziert, dass dieser Wert anzustreben ist, aber nicht zwingend. Dies ist in der bisherigen RTE 21110 auch entsprechend formuliert. Bei Abweichung braucht es keine Ausnahmegenehmigung. Diese Abweichungen müssen in der Kompetenz der Bahnen verbleiben.	Abgelehnt. Die Mindestwerte ergeben sich aus den grundlegenden, vom Einbringer unbestrittenen und von Fachleuten anerkannten Anforderungen von Ziff. 3.1. Sie stehen im Einklang mit den Werten der Regelung R RTE 21110, welche unter der Leitung der SBB gleichzeitig mit den Änderungen der AB-EBV erarbeitet wurde. Zudem beruhen diese Mindestwerte auf langer Erfahrung.

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
			<p>wurden und der Auslöser für die Erneuerung nie im Zustand des Schotterbetts begründet ist).</p> <p>2) Auf den Strecken sind die Schottersondagen punktuelle Aufnahmen. In der Praxis rechnet der Trassierer auf Basis dieser Sondagen (-> Schotterfehlbeträge) und den Zwangspunkten eine neue, optimale und grosszügige Geometrie (-> möglichst lange Elemente und keine an den Sondagen ausgerichtete Wellenlinie). Aufgrund dieser neuen Geometrie werden die Fehlbeträge in der Regel eliminiert, einzelne Fehlbeträge („Ausreisser“) können aber verbleiben. Für diese „Ausreisser“ eine Ausnahmegenehmigung (resp. Genehmigung im Einzelfall) zu stellen bedeutet nur einen zusätzlichen administrativen Aufwand ohne Nutzen (-> z.B. 28 cm anstatt 30 cm</p> <p>3) Die bisherige Formulierung der Regelschotterstärke gemäss R RTE 21110 und die damit verbundene Handhabung in der Praxis hat sich bewährt. Die SBB, Geschäftseinheit Projekte sehen keinen Grund, diese bewährte Praxis zu verschärfen bzw. zu verteuern. merkt das Gleis kaum).</p> <p>Gleis wird gehoben, Schotterbettdicke wird eingehalten bis auf S4 („Ausreisser“).</p> <p>i4</p>		
88	25	6.8	<p>Rohrscheitel darf nicht höher als 1.30 m ab Schwellenoberkante liegen. Holzschwelle + Schotter + P S S + Quergefälle + Min. Abstand = 15 + 30 + 30 + 15 + 20 = 1.10 m Betonschwelle + Schotter + P S S + Quergefälle + Min. Abstand = 22 + 30 + 30 + 15 + 20 = 1.17 m Diese Beispiele zeigen, dass bei Einhaltung aller Vorgaben gemäss heutiger R RTE 21110 eine niedrigere Tiefe als 1.30 m genügt. Es wäre unglücklich, wenn die Leitung unnötig 20 cm tiefer verlegt werden müsste (-> Mehraushub, mehr Füllmaterial, längere Bauzeit -> Mehrkosten!)</p>	<p>Satz weglassen. Verweis auf die Normalprofile Entwässerungstypen gemäss Anhang 8b von R RTE 21110.</p>	<p>Diese Bestimmung zielt einzig auf querende Leitungen. Entsprechend wurde eine Präzisierung vorgenommen.</p>

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				In vielen Fällen (-> Zwangspunkte bezüglich der Anschlussmöglichkeiten an bestehende Leitungen, Gleis ohne Gefälle oder Leitung mit Gegengefälle zum Gleis) muss mindestens in Anfangsbereichen der Leitungen auf den minimalen Abstand von 20cm verzichtet werden. Will man für diese Fälle wirklich eine Ausnahmegenehmigungs-Pflicht einführen?		
89	25	11	1.3	Falscher Verweis: Die unter Ziff. 0 aufgeführten steifen Stützbauwerke	Die unter Ziff. 10 aufgeführten steifen Stützbauwerke...	korrigiert
90	27	8.2.3.3 bis 8.2.3.6		Wir sind der Meinung, dass diese Lösung bedeutend teurer kommt, weil die Erneuerung(Umbauten) sehr aufwendig sind (im Gegensatz zu Neubauten)	Die Kosten-Nutzen-Prognose muss angepasst werden.	Der Anhang Nr. 1 ist nur für Neubauten zwingend anzuwenden (vgl. AB 27.1 und AB 27.2) In Ziffer 8.2.3.3 bis 8.2.3.6 wurden lediglich die Tabellenwerte für a _{QRA} feiner abgestuft. Methodisch besteht kein Unterschied zur Ausgabe 2012.
91	34	2.1.1.		Diese Angleichung an TSI-PRM stellt für behinderte Menschen eher eine Verbesserung dar, zumindest keine Verschlechterung.	Vorgeschlagene Änderung wird begrüsst	
92	34	2.1.1		Trittstufen nach unten definiert.	Vorgeschlagene Änderung wird begrüsst	
93	34	2.1.2		Die „Orientierungs- und Mobilitätstrainer“ passen nicht in die AB-EBV, weil es sich nicht um Bahnmitarbeitende handelt.	Letzten Absatz weglassen.	Vorschlag nicht übernommen. Anpassung an TSI-PRM-Vorgabe, Begründung, dass es sich nicht um Bahnmitarbeitende handelt, ist hier irrelevant.
94	34	2.1.1		Diese Angleichung an TSI-PRM stellt für behinderte Menschen eher eine Verbesserung dar, zumindest keine Verschlechterung	vorgeschlagene Änderung wird begrüsst.	

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
95	34	2.1.2	Anweisungen an Orientierung- und Mobilitätstrainer sollen nicht in die AB-EBV aufgenommen werden. Vielmehr ist ein Vermerk anzubringen, dass die speziellen Erschwernisse und Gefahren für sehbehinderte und blinde Reisende durch bauliche und betriebliche Massnahmen von der Transportunternehmung zu reduzieren sind.	Bahnhöfe mit Zugang zum Perron über das Gleis stellen für blinde und sehbehinderte Reisende eine besondere Erschwernis und eine zusätzliche Gefahr dar. Diese sind mit baulichen und betrieblichen Massnahmen zu reduzieren.	Antrag nicht übernommen: Anpassung an EU-Recht. Dieser Punkt ist bereits seit 2006 Bestandteil der AB-EBV (bislang: Kommentar 12 zu AB-EBV, Ziff. 10.2). Das Verschieben dieser Bestimmung in AB 34 entspricht der TSI-PRM-Vorgabe gem. Ziff 4.1.2.22. Der Vorschlag ist zudem unrealistisch und löst das Problem nicht.
96	zu Art. 34		Allgemein ist die AB EBV mit der SN 640075 abzugleichen. Es bestehen Widersprüche bezüglich Gefällen in Haltestellen und den Zuschlägen bei Haltestelleninseln (Strassenbah)	Es ist auf die SN 640075 zu verweisen. Die entsprechenden Punkte sind in der AB EBV zu entfernen	
97	zu Art. 34 Blatt 1, 2.1.1		Bei Strassenbahnen (in Zürich) sind Perrons im Gefälle von bis 8 % im Einsatz. Die Forderung nach dem Gefälle von 6 % kann dann nicht umgesetzt werden	Wir beantragen eine weniger rigorose Formulierung: „Der Niveauunterschied zwischen der Perron-Teilerhöhung und dem übrigen Perronbereich darf keine Stufe aufweisen und soll in der Regel (statt: darf) in der Neigung 6 Prozent nicht übersteigen.“	Nicht Gegenstand der Vernehmlassung
98	34	2.1.1	Bei Situationen mit nicht niveaugleichem Einstieg ist eine maximale Niveaudifferenz zwischen der Perronkante und der sich am nächsten befindenden Trittstufe von 230 mm nach oben und 160 mm nach unten erlaubt.	Für „160 mm nach unten“ entweder eine Fussnote mit „ausser Nationalbahnlinie“ einfügen oder löschen. Die 160 mm Niveaudifferenz nach unten bei nicht niveaugleichem Einstieg würde neu die Nationalbahnlinie betreffen auf welcher das Rollmaterial der Seetalbahn fährt. Die Bahnhöfe müssen auf P55 gebaut werden, das Rollmaterial hat jedoch P35. Art. 83 greift dann auch nicht, da es nach der Perronerhöhung keine bestehende Anlage mehr ist.	a) Die Übernahme der TSI ist prioritär. Die Vorgaben zu den max. Trittstufen entsprechen den TSI-PRM. b) Die Seetalbahn-GTW gelten als Ausnahme, insbesondere wenn sie auf Strecken mit P55 (z.B. Nationalbahnstrecke) fahren. Ausnahmen werden grundsätzlich nicht in der AB-EBV aufgeführt.

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
99	34	2.1.1		Beim ersten Punkt ist die Formulierung zu restriktiv und entspricht nicht der Realität, auch auf lange Sicht nicht.	Bei Normalspurbahnen..., andere Perronhöhen sind innerhalb zusammenhängender Netze zulässig	Nicht Gegenstand der Vernehmlassung, ist bereits seit 2006 in AB-EBV.
100	34	2.1.2		Dieser Hinweis ist nicht AB-EBV tauglich. Kann im RTE 24900 stufengerecht aufgeführt werden.	Neuen Absatz wieder weglassen	Vorschlag nicht übernommen: Anpassung an EU-Recht. Dieser Punkt ist bereits seit 2006 Bestandteil der AB-EBV (bislang: Kommentar 12 zu AB-EBV, Ziff. 10.2). Das Verschieben dieser Bestimmung in AB 34 entspricht der TSI-PRM-Vorgabe gem. Ziff 4.1.2.22. Der Vorschlag ist zudem unrealistisch und löst das Problem nicht.
101	35	1.2.1		Druckfehler Zugfahrt	Es muss stehen Zugfahrt	Wird in der Schlussredaktion berücksichtigt.
102	35			Hinweise auf Blatt 2 / Eintrag Blatt 2 fehlen	Ergänzen.	Wird in der Schlussredaktion berücksichtigt.
103	37.c	Mass bilder	Blatt 16	Die abgebildete Warntafel ist durch die neue Ausführung gemäss AB 44.c Zif 10.1.5 zu ersetzen	Neue Form der Warntafel zeigen	Die neue Tafel gemäss AB 44.c Ziff. 10.1.5 wird übernommen.
104	37c.3	2.6.1		Zum Öffnen der physischen Absperrungen ist eine Verbindungsaufnahme mit der Betriebsleitstelle der Bahn erforderlich. Bei Bedarfsschranken mit SA-Kriterium oder bei Benutzung nach erfolgter Zugfahrt erübrigt sich eine Verbindungsaufnahme mit der Betriebsleitstelle	Ersetzen durch: Das Öffnen der physischen Absperrungen ist vertraglich festzulegen	Auf eine explizite Auflistung der Verbindungsaufnahme als Bedingung wird verzichtet. (Vergleiche Nr. 117)

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
105	37c.5	1	Blatt 11	Die Änderung von „Verkehrsregelungsanlage“ zu „Lichtsignalanlage“ als grundsätzlicher Begriff führt zu einer Differenz zwischen AB-EBV und FDV, wo nach wie vor von „Verkehrsregelungsanlage“ gesprochen wird.	Änderung auf 2016 verschieben und gleichzeitig FDV-Änderung vornehmen.	Anpassung wird zurückgestellt und mit FDV Revision 2016 erneut geprüft.
106	37c	Ziff 4.2	Blatt 6	Unschöne Formulierung:beziehungsweise gesichert sind, sind....gesichert sind, müssen für die Berechnung der erforderlichen Sichtweiten folgende Parameter berücksichtigt werden.	Formulierung wird gemäss Vorschlag angepasst.
107	37c	Ziffer 2.6.1	Blatt 9	Satz präzisieren: Die Berechtigung und Bedienung ist mit den berechtigten vertraglich festzuhalten	Aufzählung ergänzen mit „und die Nutzungsbedingungen“	Die Formulierung wird angepasst (Vergleiche Nr. 117)
108	37c	Ziffer 2.6.1	Blatt 9	Satz streichen: Zum Öffnen der physischen Absperrung ist eine Verbindungsaufnahme mit der Betriebsleitstelle der Bahn erforderlich	Dies ist nur eine Variante für die Nutzung einer Bedarfsschranke und ist damit zu einschränkend. Präzisierungen sind in der RTE enthalten. Gegenvorschlag: Für die Nutzungsbedingungen muss seitens der Bahn der Nachweis genügender	Die Formulierung wird angepasst (Vergleiche Nr. 117)
109	37c	Ziffer 2.6.2.1	Blatt 9	Die Instruktion muss mindestens folgende Punkte umfassen	Diese Punkte treffen nur fallweise bzw lösungsabhängig zu (z.B: bei Querung nach Zugsdurchfahrt gibt es keine Kommunikationseinrichtungen) Daher Formulierung der allg. Anforderung: Je nach Nutzungsbedingung müssen die Prozesse und Abläufe mit dem Berechtigten festgelegt, instruiert und dokumentiert werden. Die Dokumentation kann auch in der Vereinbarung enthalten sein.	Die Formulierung wird angepasst (Vergleiche Nr. 117)
110	37c.3	Ziffer 4.3.1	Blatt 10	Neuer Textvorschlag ist schlechter als der alte „...“, ist eine andere Sicherungsart vorzusehen“	Alter Textvorschlag lassen. Eine Massnahme kann auch die Geschwindigkeitsreduktion sein. Dies ist keine andere Sicherungsart! Allenfalls „Massnahmen“ mit „risiko-reduzierende Massnahmen“ präzisieren.	Auf Änderung wird verzichtet, heutiger Text wird unverändert belassen. Wenn die Geschwindigkeitsreduktion zu einer erforderlichen Sichtweite unter 300m führt, ist allerdings

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
						keine andere Sicherungsart bzw. sind keine besonderen Massnahmen erforderlich.
111	37c.3	2.6.1		Schlagbäume“ wurde ersetzt durch „physischen Absperrungen“. Das ist inhaltlich richtig. Es ist aber im gesamten Artikel nicht durchgängig gehandhabt (z.B. in 2.6.3 nochmals ausgeführt).	(keine Änderung von Ziff. 2.6.1, aber div. Anpassungen in den umliegenden Ziffern, siehe nachfolgend aufgeführte Vorschläge für die Textänderungen)	Die Formulierung wird angepasst (Vergleiche Nr. 117)
112	37c.3	2.6.3		Der Inhalt dieser Ziffer ist am falschen Ort; es handelt sich um eine Begriffsdefinition, die an den Anfang gehört (konkret: Ziffer 2.2, siehe unser nachfolgend aufgeführter Vorschlag zur Textänderung)	Vorschlag: Ziffer 2.6.3 streichen (wird durch die ergänzte Ziffer 2.2 abgedeckt).	Diese Ziffer gehört zu der Ziffer 2.6 Manuelle Bedarfsschranken mit strassenseitig eingeschränktem Benutzerkeis (nicht generell zu Bedarfsschranken). Die Formulierung der Ziffer 2.6 wird angepasst. (Vergleiche Nr. 117)
113	37c.3	2.2		Wir empfehlen die Begriffsdefinition „Physische Absperrungen“ in Ziffer 2.2 und die entsprechende Anpassung in den Folgeziffern an diese einheitliche Bezeichnung. Damit kann die Ziffer 2.6.3 entfallen.	Bedarfsschrankenanlagen bestehen aus einer oder mehreren physischen Absperrungen (z.B. Schlagbäume, Schiebetore, Sperrbalken, Sperrpfosten, etc.) und geeigneten Bedien- und Sicherheitseinrichtungen. Bei Bedarf sind Hinweistafeln mit Angaben zu deren Funktionsweise (vgl. Bild 4) anzubringen	Diese Ziffer gehört zu der Ziffer 2.6 Manuelle Bedarfsschranken mit strassenseitig eingeschränktem Benutzerkeis (nicht generell zu Bedarfsschranken). Die Formulierung der Ziffer 2.6 wird angepasst. (Vergleiche Nr. 117)
114	37c.3	2.3		Anpassung an die einheitliche Bezeichnung „Physische Absperrungen“.	Die physische Absperrung sperrt die gesamte Strassenbreite	Die bezeichnung "Physische Absperrungen" soll nur unter Ziffer 2.6 verwendet werden.
115	37c.3	2.4		Anpassung an die einheitliche Bezeichnung „Physische Absperrungen“. Damit kann die Ziffer 2.6.3 entfallen.	Sofern die physischen Absperrungen automatisch schliessen, ist die Bedarfsschrankenanlage mit Blinklichtsignalen und einem akustischen Signal zu ergänzen. Die Blinklichtsignale und das akustischen Signal	Die bezeichnung "Physische Absperrungen" soll nur unter Ziffer 2.6 verwendet werden.

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				dienen zur Warnung vor automatisch schliessenden physischen Absperrungen	
116	37c	4	Das präzise Anführen der Berechnungsmethode und der Berechnungswerte widerspricht der Doktrin, dass in der AB-EBV Zielforderungen definiert sein sollen. Die doppelte Verankerung in der AB-EBV 37c und der RTE 25931 ist ungeschickt und nicht notwendig.	In der AB-EBV nur die Zielforderung 4.1 erster Abschnitt festhalten	Grundsätzlich einverstanden. Eine generelle Überarbeitung der AB zu Art. 37c in Richtung Zielvorgaben kann jedoch erst in einer nächsten Revision erfolgen.
117	37c.3	2.6.1	Die AB-EBV 37.c und die RTE 25931 sind besser aufeinander abzustimmen. Die neuen Präzisierungen widersprechen teilweise dem RTE 25931. Die im RTE detailliert festgehaltenen Lösungsansätze für BUe mit eingeschränktem Benutzerkreis ermöglichen auch hier eine Beschränkung der AB-EBV auf die Zielforderungen. Z.B. ist die Verbindungsaufnahme mit der Betriebsleitstelle vor dem Öffnen bei den neuen Lösungen nicht notwendig und kann weggelassen werden. Ggf. kann auch die RTE 25931 auf den 01.07.2014 angepasst werden. Siehe dazu auch die Bemerkungen von M. Hanhart vom 23.05.2013.	2.6 Bedarfsschranken mit strassenseitig eingeschränktem Benutzerkreis 2.6.1 Solche Anlagen bedingen den Nachweis der betrieblichen Sicherheit durch den Infrastrukturbetreiber mittels Dokumentation der Berechtigungen, Nutzungsbedingungen und der instruierten Prozesse. 2.6.2 An Stelle von Schlagbäumen kann die physische Absperrung mit anderen gleichwertigen Mitteln realisiert werden	Der Vorschlag wird sinngemäss übernommen. 2.6 Manuelle Bedarfsschrankenanlagen mit strassenseitig eingeschränktem Benutzerkreis 2.6.1 Solche Anlagen bedingen den Nachweis der betrieblichen Sicherheit durch den Infrastrukturbetreiber. Dabei muss auch nachgewiesen werden, dass genügend Zeit für die Querung des Übergangs vor der nächsten möglichen Fahrt zur Verfügung steht. 2.6.2 Die Berechtigungen und Nutzungsbedingungen sind zu dokumentieren, nachvollziehbar zu instruieren und den Benutzern abzugeben. 2.6.3 An Stelle von Schlagbäumen kann die physische Absperrung mit anderen gleichwertigen Mitteln realisiert werden.
118	37c.5	2	Diese Änderung ist eine logische Folge der bereits erfolgten Anpassungen der EBV 37.C.5 bzgl.	Keine Überlegungen für AB-EBV 2016/18 anstellen	Bemerkung zur Kenntnis genommen.

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
			ausschliesslicher Rangierbewegungen. Demzufolge muss nun auch die AB-EBV angepasst werden. Das Ganze hinterlässt einen seltsamen Eindruck. Wiederholte Änderungen der Signalisation von BUe ohne klare Begründung stiftet nur Verwirrung und ist kaum sicherheitsfördernd. Eine grundsätzliche und endgültige Neuregelung der Signalisation von BUe wäre zweckdienlicher, als dauernde vonunterschiedlichen Stellen getriebene Anpassungen		
119	38.3	1.2	Auf Strecken, welche nicht zu ETCS migrieren, ist der «Nationale Standard Zugbeeinflussung» ³ ein Bestandteil der festgelegten Voraussetzungen	Wie folgt ergänzen: Abweichungen vom «Nationale Standard Zugbeeinflussung» sind möglich wenn das Ergebnis einer einschlägigen Risikobeurteilung so ausfällt, dass mit einem einfacheren System die Sicherheit gewährleistet werden kann, oder eine kostengünstige innovative Lösung und/oder die Funktionalität sich als vorteilhafter erweist als der nationale Standard. Abweichungen bedürften der Zustimmung der Aufsichtsbehörde.	Die Formulierung wird konform zum Standard ZBMS angepasst. Im Schreiben des BAV vom 1.Juli 2013 an die Bahnen ist im Abschnitt Bedeutung des neuen Standards für die Bahnen festgehalten: c) Verhältnis des Standards zu Artikel 5 EBV: Die Setzung des Standards dient auch dem Ziel, für die öffentliche Hand Kosten zu sparen. Die Bahnen sollen ein Zugsicherungssystem beschaffen, dessen langfristige Verfügbarkeit sichergestellt ist. Deshalb wird das BAV die Einführung eines Zugbeeinflussungssystems, das vom Standard abweicht, nur dann bewilligen, wenn die Gesuchstellerin nachweisen kann, dass dieses langfristig günstiger ist. Das alternative System müsste nachweislich ebenso lang verfügbar und

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
						insgesamt günstiger sein, als ein System, das dem Standard entspricht. Ein Verweis auf das Schreiben vom 1.7.2013 wird in die Erläuterungen aufgenommen.
120	38.3	1.2		Auf Strecken, welche nicht zu ETCS migrieren, ist der «Nationalen Standard Zugbeeinflussung ein Bestandteil der festgelegten Voraussetzungen	Bemerkung: Dies darf nicht dazu führen, dass die bestehenden Zugsicherungssysteme ohne technische Bedarf durch den "Nationalen Standard" ersetzt werden müssen. Solange bestehende Zugsicherungssysteme die geforderten Erfordernisse erfüllen, sollen diese auch eingesetzt werden dürfen.	Die Formulierung wird konform zum Standard ZBMS angepasst. Im Schreiben des BAV vom 1.Juli 2013 an die Bahnen ist im Abschnitt Bedeutung des neuen Standards für die Bahnen festgehalten: a) infrastrukturseitig: Aus der Festlegung dieses Standards folgt weder, dass Bahnen, die bislang keine Zugbeeinflussung benötigen, neu ein entsprechendes System einführen müssen, noch dass Bahnen, die über eine ausreichende Zugbeeinflussung verfügen, das bestehende System ersetzen müssten. Aus der Festlegung des Standards folgt lediglich, dass Bahnen, die ein neues Zugbeeinflussungssystem benötigen, verpflichtet sind, ein solches zu beschaffen, welches dem Standard entspricht. Bestehende Systeme können also weiter betrieben und bei Bedarf auch weiter gebaut werden, so-lange sie einen

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
					sicheren Betrieb gewährleisten. Ein Verweis auf das Schreiben vom 1.7.2013 wird in die Erläuterungen aufgenommen.
121	38.3	2.1	Beschränken auf die Offenbarung von infrastrukturseitigen Fehlern. Die Offenbarung von fahrzeugseitigen Fehlern liegt nicht in der Zuständigkeit der Infrastrukturbetreiberinnen.	Die Betreiberinnen von mit ETCS ausgerüsteten Infrastrukturen koordinieren Planung, Bau und Betrieb der zur Offenbarung und Analyse allfälliger Fehler von infrastrukturseitigen ETCS-Komponenten nötigen Systeme. Sie erstellen ein entsprechendes Konzept und unterbreiten es dem BAV zur Genehmigung.	Die Einschränkung auf infrastrukturseitige Komponenten kann, sofern für die Gesamtsystemsicherheit ausreichend, im zu erstellenden Konzept erfolgen.
122	38.3	1.2	Die Einführung des Nationalen Standards wird in der AB-EBV verankert. Dazu folgende Fragen und Bemerkungen: - Kann dies vor dem endgültigen Entscheid des BAV so definiert werden? - Im Briefentwurf zum Nationalen Standard ZBMS wird die Einführung auf EBV 38.4 abgestützt. In der AB-EBV auf 38.3. Ist dies richtig? - Es fehlt zudem der Hinweis, dass der Standard nur bei Bahnen, die gem. AB-EBV 39.3c ihr ZB-System anpassen müssen, anzuwenden ist? Die Gültigkeit des Standards für alle Bahnen (inkl. Spezialbahnen, Zahnradbergbahnen, Trambahnen, etc.) ist nicht sinnvoll. In bestimmten Fällen (Diskrepanzen bzgl. Risiken bzw. Kosten) müssen begründete Ausnahmen möglich werden. Das BAV muss Abweichungen vom Standard bewilligen können. Beachten Sie dazu auch unsere Stellungnahme zum Standard ZBMS vom 03.05.2013.	Abstimmung der AB-EBV auf den Inkraftsetzungsbefehl Standard ZBMS.	Die Formulierung wird konform zum Standard ZBMS angepasst. Ein Verweis auf das Schreiben vom 1.7.2013 wird in die Erläuterungen aufgenommen.
123	39.3.f	3.1.1	Was ist unter dem Ausdruck „uneingeschränkter Geltungsbereich der IOP“ zu verstehen? Nur die „dunkelgrünen“ Strecken oder auch die „hellgrünen“?	Begriff der Richtlinie über interoperable Strecken übernehmen. Text entsprechend ergänzen.	Ja, der nun hierzu verwendete Begriff "interoperables Hauptnetz" wird übernommen.

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
124	39	4.3.4	Der grosse Sprung des DW bei 160/161 ist schwierig nachzuvollziehen. Die Physik bringt hier kaum eine entspr. Diskontinuität.	Lineare Vergrösserung des DW über 160, allenfalls mit grösserem Gradient.	Grundsätzlich einverstanden. Eine allfällige Anpassung der Werte in den Ziffern 4.3.1 oder 4.3.4 ist jedoch erst möglich, wenn hierzu neue Analyseergebnisse vorliegen.
125	39.3.f	4.1.1	Ziffer 4.1 sagt klar, dass die fehlersichere Sperrung für Zugfahrten und Rangierbewegungen erfolgen muss. Mit der neuen Ziffer 4.1.1 wird ein Hintertürchen geöffnet: Es werden damit BUe-Anlagen mit fehlersicherer Sperrung zugelassen, über die Rangierbewegungen zumindest wahrscheinlich sind. Wie diese betrieblichen Ersatzmassnahmen aussehen, ist uns nicht klar. Richtet es sich nach FDV R 300.9, Kapitel 7, Ergänzende Bestimmungen bei Störungen an Bahnübergangs- und Verkehrsregelungsanlagen? Das wäre aber nicht korrekt, da dieses Verfahren für Störungen gilt. Eine unzulänglich konzipierte Anlage ist keine Störung, sondern ein Fehler. Die Folgen solcher Fehler zu lösen ist nicht Zweck des R 300.9.	Es ist eine klare Definition nötig, wie diese betrieblichen Ersatzmassnahmen aussehen, und in welchen Situationen welche Ersatzmassnahmen erlaubt sind. Es geht dabei um zwei Aspekte: a) einerseits um das Wissen bzw. die Dokumentation, wo Bahnübergangsanlagen positioniert sind, falls es sich um Anlagen mit fehlersicherer Schliessung handelt (die prinzipiell dem Lokführer nicht bekannt sind); b) um das entsprechende Verhalten des Personals bei diesen Anlagen.	Einverstanden. Die betrieblichen Prozesse und Vorschriften zu diesen Bahnübergangsanlagen sind in Erarbeitung (VöV UAGR BUe-Fd)
126	44.c	5.2.1.1	Nella formula $hf_{min,absolut}$ il fattore k è separato da be (+ k + be + ..). Nella figura del foglio 12 è invece ancora rappresentato come $k*be$	Nella figura del foglio 12, k dovrebbe risultare separato da be (Zeichnung Bl. 12: k sollte von be getrennt werden)	übernehmen.
127	44.g	5.5	Der Begriff „Haltebremsung“ ist unklar und existiert bisher nicht in den AB-EBV. Falls mit diesem Begriff eine Bremsung bis zum Stillstand gemeint ist, wäre die Bestimmung unsinnig. Bei den meisten modernen Triebzügen fällt bei Netzausfall oder Fahrt mit gesenktem Stromabnehmer die elektrische Bremse aus und wird durch die mechanische Bremse kompensiert. In solchen Fällen wäre eine Bremsung bis zum Stillstand fehl am Platz und stark betriebsbehindernd. Eine Fahrt mit gesenktem Stromabnehmer wäre dann gar nicht mehr	Bisherige Bestimmung beibehalten	Die bisher gültige Formulierung wird beibehalten.

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				möglich.,		
128	44	44b	Ziffer 7.2 Blatt 4	Dürfen nach Art. 81 LeV beurteilt werden...	Müssen statt dürfen (immerhin ist es eine verbindliche Vorschrift, die sich bewährt hat).	singemäss übernehmen.
129	44	44c	5Blatt 10	Sicherheitsfaktor k zum elektrischen Schutzabstand b_e neu als Zuschlag und nicht mehr als Multiplikator: Mit der Tabelle für die EBV 1 bis EBV 4 nicht wesentlich anders als mit dem Multiplikator. Solange - z. B. über die Netzzugangsbedingungen - "allen anderen Fälle" nicht weg bedungen werden können, müssen diese Zuschläge von der ISB in der Regel weiterhin immer berücksichtigt werden.	(Änderung wenig hilfreich für Normalspurbahnen)	k.g.
130	44	44c	5.9.2 Blatt 18	Ist dieser neue Satz neben 5.9.3 nötig um die elektrische Sicherheit zu erhöhen? insbesondere der Teil "Faktor 3" wenn offenbar "mindestens 150 mm" (offenbar unabhängig von der Spannung) genügen?	Weglassen	nicht übernehmen. Dieser minimale Schutzabstand von 150mm ist für die elektrische Sicherheit, insbesondere für MSpur- und DC-Bahnen (zB 1250VDC), nötig.
131	44	44c	5.9.3 Blatt 18	Mit den Teilen Lit. a und lit. b nun reichlich kompliziert geworden.	Einen Lit. a formulieren für 15 kV 16,7 Hz nach EN 50119 Ziffer 5.1.3 ungeachtet ob interoperabel oder nicht - die Physik ist die gleiche. Einen Lit. b formulieren mit der bestehenden Tabelle wie vorliegend mit einer Zusatzzeile U_n 15 kV b_e siehe Lit. a	nicht übernehmen. Prioritär sind die Werte nach SNEN 50119, Ziff. 5.1.3 (für alle Spannungen) anzuwenden. s.a. Punkt 144
132	44.g	5.5(el ektris		Andere Formulierung, welche so eher dem formulierten Ziel entspricht.	Fällt die von der elektrischen Bremse erzeugte Bremskraft aus, hat automatisch und unverzüglich eine Bremsablösung durch	Die bisher gültige Formulierung

(1)	(4)		(5)		(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)		Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
		che Teile von Fahrz.)			pneumatische oder hydraulische Bremssysteme(Haltebremsung) zu erfolgen	wird beibehalten.
133	44.c				Es müsste stehen: Für die obere Ecke: bw-75 Für die untere Ecke: bw+70	nicht übernehmen. s.a. Punkt 74
134	44.c	1		Es mutet seltsam an, dass der einzige Grundsatz für die Fahrleitungsspeisung ein Verweis auf eine Spezialvorschrift für Kabel ist. Wenn schon Grundsätze für die Fahrleitungsspeisung aufgestellt werden sollen, wäre mindestens auf die diesbezüglichen EN zu verweisen: EN 50119 über das gesamte Oberleitungssystem, EN50163 bezüglich Nennspannung und Frequenz etc	Weglassen oder auf EN50119 (und eventuell weitere) verweisen	nicht übernehmen. Diese Ziffer war nicht Gegenstand der laufenden Weiterentwicklung für 2014. Wird für entsprechende Weiterentwicklung vorgemerkt.
135	44.c	5.2.1.1		Die Änderung der Zuschlagsphilosophie von ‚k mal be‘ auf ‚k + be‘ ist auch in der Zeichnung auf Blatt 12 zu vollziehen, indem die 4.-oberste Höhenangabe von k•be in k + be geändert wird	In Zeichnung ‚k•be‘ durch ‚k + be‘ ersetzen	übernehmen s.a. Pkt. 126
136	44.g	5.5		Ist es wirklich die Absicht, bei Ausfall der elektrischen Bremse anzuhalten? Kurzzeitige Ausfälle der Fahrleitungsspannung kommen relativ häufig vor. Mit der Schnellwiedereinschaltung haben sie normalerweise kaum betriebliche Auswirkungen. Wenn jetzt jeder Zug, der gerade am Rekuperieren ist anhalten muss, sind die betrieblichen Auswirkungen beträchtlich	Bisherige Formulierung beibehalten oder klarer formulieren, unter welchen Bedingungen tatsächlich eine Haltebremsung nötig ist	Die bisher gültige Formulierung wird beibehalten.
137	44.c	Überschrift	Bl. 4-27	In der EBV heisst Art 44 lit c „Fahrleitungsanlagen“ Die AB dazu sollten die gleiche Überschrift tragen. Gemäss den Begriffsbestimmungen in den AB zu Art 81	Es soll stehen FAHRLEITUNGSANLAGEN AB44.c Fahrleitungs anlagen	übernehmen

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
			<p>(Blatt 6) umfasst die Fahrleitung nur die unter Spannung stehenden Teile der Trageinrichtungen, nicht aber Masten und Joche. diese werden aber in AB 44.c Zif 6 eingehend behandelt, weshalb sich auch die Überschrift auf die gesamten Fahrleitungsanlagen und nicht nur auf die ‚Fahrleitungen‘ beziehen muss.</p> <p>Hier sei die Bemerkung erlaubt, dass Begriffsbestimmungen, die dem Sprachgebrauch zuwiderlaufen, immer wieder zu Missverständnissen führen. Dass dies innerhalb der gleichen Vorschrift passiert, müsste eigentlich zum Überarbeiten der Definition der Fahrleitung anregen</p>		
138	44.g	5.5	<p>Fällt die von der elektrischen Bremse erzeugte Bremskraft aus, hat automatisch und unverzüglich eine Haltebremsung zu erfolgen.</p> <p>Kommentar: Diese nicht elektrische (Art. 44 befasst sich mit dem elektrischen Schutz), sondern betriebliche Bedingung ist von vielen heutigen (Adhäsions-)Triebfahrzeugen nicht erfüllt (auch die bisherige Formulierung nicht: Wechselstromtraktion, Netzausfall) - Diese Bedingung muss auch nicht so scharf erfüllt werden - wenn an der Lok eines Güterzugs die E-Bremse ausfällt, muss man nicht gleich sofort der ganze Güterzug anhalten. Bei Zahnradbahnen ist die Schnellbremsung natürlich nötig und das wurde und wird auch so gemacht.</p> <p>Von der Erfüllung des Schutzziels her wäre es besser, diese Anforderung, wenn überhaupt, differenziert in einem passenden Kapitel zu den Bremsen unterzubringen (d.h. in Kapitel 49, 52 oder 60).</p>	<p>Neue Formulierung durch alte Formulierung ersetzen:</p> <p>Werden elektrische Bremsen verwendet, so ist bei deren Ausfall sicherzustellen, dass der Bremsvorgang automatisch und zuverlässig fortgesetzt wird</p>	Die bisher gültige Formulierung wird beibehalten.
139	EBV 44b		Da die Arbeitssicherheit sehr stark von den angewandten Arbeitsmethoden und –Geräten abhängig ist (siehe auch RTE 20600), ist die vorgeschlagene Anpassung	Ziffer 7.1 ergänzen: Der Abstand von 1.5m plus 0.01m pro kV darf keinesfalls unterschritten werden	teilweise übernehmen darf der <u>Mindestabstand</u> gem.

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
			zweckmässig. Wir schlagen vor, den Minimalabstand in den Text aufzunehmen. Die vorgeschlagene Änderung könnte zu kleineren Baukosten führen und einen nicht vernachlässigbaren Beitrag an die Akzeptanz der Leitungen leisten.		LeV Art. 99, Abs. 1, lit. a sowie Abs. 2 um <u>1,5 m</u> reduziert werden. Die Erweiterung von 0.01m pro kV bleibt davon unberührt.
140	EBV 44c		k-Faktor: Wir können die Argumentation gemäss dem Dokument Erläuterungen Absatz 1 nicht folgen: <input type="checkbox"/> Die Norm EN 50110 gilt „für das Bedienen von und allen Arbeiten an, mit oder in der Nähe von elektrischen Anlagen“. Die Fahrzeuge und Ladungen fallen sicher nicht darunter. <input type="checkbox"/> Selbst wenn es so wäre, sieht auch die EN 50110 z.B. bei der Gefahrenzone gemäss Ziffer 6.4.3 mögliche Erweiterungen aufgrund der Arbeits- und Umweltbedingungen vor. <input type="checkbox"/> Die EN 50119 Ziffer 5.1.3 gilt für Schutzabstände zwischen aktiven Teilen von Fahrleitungen und Erde, nicht für Fahrzeuge und Ladungen. Es kann sein, dass ein von der Fahrleitungsspannung abhängiger Faktor nicht Sinn macht; wie wäre es aber z.B. mit einem Faktor, der von der zulässigen Streckengeschwindigkeit abhängig wäre? Anstelle der Betrachtung der Wirtschaftlichkeit sind Zuverlässigkeitsbetrachtungen anzustellen. Die Schutzabstandregelungen gemäss Vorschlag Ziffer 5.9.3 sind viel zu kompliziert.	Anträge: Ziffer 5.2.1.1 Im Wissen, dass er nicht optimal ist, den k-Faktor aus Gründen der Zuverlässigkeit wie bisher definieren. Ziffer 5.9.3 Keine Auswahl lassen. Die EN 50119 soll gelten. Für die nicht interoperablen Strecken sind „grosszügige“ Übergangsregelungen vorsehen.	nicht übernehmen. In AB 44.c, Ziffer 5.2.1.1 wird nur die Berechnungsmethode "berichtigt". Die resultierenden Werten bleiben prinzipiell gleich. Prioritär sind die Werte nach SNEN 50119, Ziff. 5.1.3 (für alle Spannungen) anzuwenden. s.a. Punkt 144 Eine generelle "Rückwirkungspflicht" bei bestehenden Anlagen besteht gem. Art. 10, Abs.2, EBV nicht.
141	EBV 44c	10	Wir unterstützen den Vorschlag insbesondere, weil er wirtschaftlich etwas bringt		Merci
142	44. g	5.5	Der Begriff „Haltebremsung“ ist unklar und existiert bisher nicht in den AB-EBV. Falls mit diesem Begriff eine Bremsung bis zum Stillstand gemeint ist, wäre die Bestimmung unsinnig.	Bisherige Bestimmung beibehalten	Die bisher gültige Formulierung wird beibehalten.

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				Bei den meisten modernen Triebzügen fällt bei Netzausfall oder Fahrt mit gesenktem Stromabnehmer die elektrische Bremse aus und wird durch die mechanische Bremse kompensiert. In solchen Fällen wäre eine Bremsung bis zum Stillstand fehl am Platz und stark betriebsbehindernd. Eine Fahrt mit gesenktem Stromabnehmer wäre dann gar nicht mehr möglich.		
143	44.b	7	ERL	„Der Abstand von 1,5m plus 0,01m pro kV darf keinesfalls unterschritten werden“. Die Auslegung dieser Erläuterung kann so interpretiert werden, dass der Abstand im Ruhezustand zwischen Freileitungen und Drähte der Fahrleitung auf 1.5 m+1.32 m bzw. 1.5 m+0.66 m ist und zwar bei 132-kV resp. 66-kV Bahnstromenergieleitungen. Bezogen auf begehbbare Flächen, z.B. begehbbare Tragwerke ist der Grundabstand von 3.0m (wie in LeV, Anhang 18 (Art. 101)) in jedem Fall einzuhalten und nicht zu reduzieren (Abstand im Ruhezustand gleich oder grösser als 4.32 m bzw. 3.66 m für 132-kV/66-kV Bahnstromenergieleitungen).	- „1,5m plus 0,01m pro kV“ ändern in -1.5m plus 0.01 m pro kV der Leitung mit der höchsten Nennspannung	zur Kenntnis genommen; an der Vorschrift erfolgt in diesem Zusammenhang keine Anpassung. Diese höchste Nennspannung ist in der zu Grunde gelegten Vorschrift im entspr. LeV-Art. 99 bzw. 101 festgehalten. AB 44.b, Ziff.7 bezweckt lediglich die Abweichungsmöglichkeit vom Grundmindestabstand von 3 m auf 1,5 m bei bahneigenen Leitungen (UL-FL).
144	44.c	5.9.3		Die Schutzabstandregelung wird für interoperable Strecken an die europäischen Vorschriften angepasst". „Für nicht interoperable Strecken kann zwischen der Anwendung der grösseren Abstände gem. SN EN 50119, Ziffer 5.1.3 oder den bisherigen Abständen gem. AB-EBV; AB 44.c, Ziff 5.9.2 gewählt werden."	-> Ändern in „angepasst" Besser: „Für nicht interoperable Strecken sollte die Anwendung der grösseren Abstände gemäss SN EN 50119, Ziffer 5.1.3 Priorität haben im Vergleich zu den bisherigen Abständen gem. AB-EBV; AB 44.c, Ziff 5.9.2."	übernehmen Die Ziffer wird dahingehend umformuliert, dass die gewünschte Anwendung der Werte nach SNEN 50119, Ziff. 5.1.3 klar ersichtlich wird.
145	44c	5.2	B12	Fehler in Darstellung: k x be	k + be	übernehmen s.a. Pkt. 126

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
146	44c	B 12	Text unter 5.2.2.1 ist nicht korrekt in die Zeichnung überführt	Abstände be und k müssen auftauchen	übernehmen s.a. Pkt. 126
147	44c	5.9.2 5.9.3	Reihenfolge stimmt nicht	Auswechseln der Angaben 5.9.2 und 5.9.3	übernehmen s.a. 153
148	44c	5.9.2	Gibt es verschiedene Schutzabstände?	Falls nein, dann auch hier „elektrischen Schutzabstand" verwenden	übernehmen Umformulieren, so dass es eindeutig ist.
149	44	BL 12	Die Zeichnung wurde nicht an die neue Definition von k gemäss Blatt Nr. 11 angepasst	(Hauenstein)	übernehmen s.a. Pkt. 126
150	44.b	7	Bahnstromverteilung und Kabel: Die Ergänzung ist erforderlich, da sie die Sicherheitsmassnahmen wiedergibt, welche in den Erläuterungen des EStI zur Leitungsverordnung (LeV) vom 30.03.1994 (STI Nr. 240.1199 d) enthalten sind. Sie ist damit präziser als die bisher im Entwurf 2014 vorgeschlagene Formulierung.	Annäherungen, Parallelführungen und Kreuzungen bahneigener Übertragungsleitungen mit Fahrleitungsanlagen: Bei Annäherungen, Parallelführungen und Kreuzungen bahneigener Übertragungsleitungen mit Fahrleitungsanlagen können die Abstände gemäss LeV Art. 99, Abs. 1, lit. a und Abs. 2 sowie Art. 101, Abs. 2 unterschritten werden, sofern durch Konstruktionen gewährleistet ist, dass bei Arbeiten keine Personengefährdung auftreten kann. 7.1 Bei Annäherungen und Parallelführungen bahneigener Übertragungsleitungen mit Fahrleitungsanlagen darf der 3m-Grundabstand gem. LeV Art. 99, Abs. 1, lit. a sowie Abs. 2 mit den entsprechenden	nicht übernehmen Das BAV möchte an dieser Stelle keine einzelne Massnahme vorschreiben. Der Antragsteller hat im Abweichungs-Einzelfall die Sicherheit für Personen und Sachen nachzuweisen.

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
					Sicherheitsmassnahmen auf 1.5m reduziert werden.	
151	44.g	8.11	43	In Bezug auf Autoverladezüge sind Probleme mit der Auslegung der Ziffer 8.11 aufgetaucht. Anfragen von uns bzw. von EVU haben nicht zu deckungsgleichen Antworten seitens BAV geführt.	Ziffer ergänzen, wann die Bedingungen (Autoverladezüge - speziell Auffahrwagen) erfüllt sind.	Haltung BAV ist grundsätzlich klar und einheitlich; Fahrzeuge auf offenen Verladewagen ohne Schutzdach sind zwingend zu erden, wenn Personen darin befördert werden. Die einheitliche Umsetzung ist auf Grund der verschiedenen Bewilligungen und teils jahrelanger anderer Praxis ein mehrjähriger Prozess.
152	44.g	44g	5.5	Die neue Formulierung ist aus folgenden Gründen nicht zweckmässig: - Ein Stoppen eines Zugs bei Ausfall der nicht anrechenbaren E-Bremse widerspricht dem Sinn von NBA/NBÜ und den Anforderungen in der TSI SRT Kapitel 4.2.5 zum Teilsystem Fahrzeuge (Lauffähigkeit) und TSI RST HGV Kapitel 4.2.7.2.4 „Zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrtüchtigkeit“. In langen Eisenbahntunnels muss der Lokomotivführenden Haltepunkt bei Störungen bestimmen können und nicht eine Automatik (ausser den Signalanlagen). - In den Erläuterungen zu den einzelnen Änderungen steht zu diesem Punkt „dass beim Ausfall der elektrischen Bremse eine automatische Bremsablösung...erfolgt“ und „Am Schutzziel ändert sich nichts“: Die neue Formulierung geht aber mit einer Haltebremsung weiter. Es wird nicht nur eine Ablösung gefordert, sondern eine automatische	Werden elektrische Bremsen verwendet, so ist bei deren Ausfall sicherzustellen, dass der <i>eingeleitete</i> Bremsvorgang automatisch und zuverlässig <i>mit der gleichen Bremskraft wie mit der elektrischen Bremse</i> fortgesetzt wird	Die bisher gültige Formulierung wird beibehalten.

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				<p>Bremmung zum Stillstand.</p> <p>- Zudem ist der Ausdruck „Haltebremsung“ unpräzise und in der AB-EBV nicht definiert. Eine automatische und unverzügliche Bremsung aufgrund eines Ereignisses (hier Ausfall der el. Bremse) dürfte nur zu einer Schnellbremsung führen. Alle anderen Arten von Bremsungen würden dem Sicherheitsgedanken widersprechen. Der Begriff Haltebremsung aus der FDV ist hier auch nicht anwendbar</p>		
153	44.c	44.c	5.9.2	<p>Dieser Schutzabstand soll um den Faktor 3 vergrößert werden. Welcher „dieser“ und Faktor 3 zu was?</p>	<p>Best. 5.9.2 hinter Best. 5.9.3 schieben. Der el. Schutzabstand ist in 5.9.3 definiert.</p> <p>Bei nicht unter Spannung stehenden, ganz oder teilweise leitfähigen Teilen, die nicht mit der Rückleitung verbunden sind, muss dieser der Schutzabstand angemessen, in der Regel um den Faktor drei vergrößert werden, mindestens aber 150 mm betragen.</p>	<p>übernehmen</p> <p>... muss der elektrische Schutzabstand ... s.a. Punkt 148</p>
154	44.g	44g	5.5	<p>Die neue Formulierung ist aus folgenden Gründen nicht zweckmässig:</p> <p>- Ein Stoppen eines Zugs bei Ausfall der nicht anrechenbaren E-Bremse widerspricht dem Sinn von NBA/NBÜ und den Anforderungen in der TSI SRT Kapitel 4.2.5 zum Teilsystem Fahrzeuge (Lauffähigkeit) und TSI RST HGV Kapitel 4.2.7.2.4 „Zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrtüchtigkeit“.</p> <p>In langen Eisenbahntunnels muss der Lokomotivführer den Haltepunkt bei Störungen bestimmen können und nicht eine Automatik (ausser den Signalanlagen).</p> <p>- In den Erläuterungen zu den einzelnen Änderungen steht zu diesem Punkt „dass beim Ausfall der elektrischen Bremse eine automatische Bremsablösung...erfolgt“ und</p>	<p>Werden elektrische Bremsen verwendet, so ist bei deren Ausfall sicherzustellen, dass der <i>eingeleitete</i> Bremsvorgang automatisch und zuverlässig <i>mit der gleichen Bremskraft wie mit der elektrischen Bremse</i> fortgesetzt wird.</p>	<p>Die bisher gültige Formulierung wird beibehalten.</p>

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)						
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT						
				<p>„Am Schutzziel ändert sich nichts“: Die neue Formulierung geht aber mit einer Haltebremsung weiter. Es wird nicht nur eine Ablösung gefordert, sondern eine automatische Bremsung zum Stillstand.</p> <p>- Zudem ist der Ausdruck „Haltebremsung“ unpräzis und in der AB-EBV nicht definiert. Eine automatische und unverzügliche Bremsung aufgrund eines Ereignisses (hier Ausfall der el. Bremse) dürfte nur zu einer Schnellbremsung führen. Alle anderen Arten von Bremsungen würden dem Sicherheitsgedanken widersprechen. Der Begriff Haltebremsung aus der FDV ist hier auch nicht anwendbar.</p>								
155	44.c	44.c	5.9.2	<p>Dieser Schutzabstand soll um den Faktor 3 vergrössert werden. Welcher „dieser“ und Faktor 3 zu was?</p>	<p>Best. 5.9.2 hinter Best. 5.9.3 schieben. Der el. Schutzabstand ist in 5.9.3 definiert.</p> <p>Bei nicht unter Spannung stehenden, ganzoder teilweise leitfähigen Teilen, die nicht mit der Rückleitung verbunden sind, muss dieser der Schutzabstand angemessen, in der Regel um den Faktor drei vergrössert werden, mindestens aber 150 mm betragen</p>	<p>übernehmen. s.a. Punkt 153</p>						
156	45.3	2.2	Blatt 10	<p>EN 50110 empfiehlt bei 36kV ein DL von 380mm. Auch für 33kV kann die für Schweizer Bahnen einheitlich festgelegte Grösse der Gefahrenzone von 500mm beibehalten werden.</p>	<p>Die Tabellenwerte für 33kV sind gleich wie für 25kV festzulegen</p> <table border="1"> <tr> <td>U_n</td> <td>D_L</td> <td>D_V</td> </tr> <tr> <td>33</td> <td>500</td> <td>1500</td> </tr> </table>	U_n	D_L	D_V	33	500	1500	<p>nicht übernehmen.</p> <p>Die Berechnung dieser Werte basieren auf der in diesem Zusammenhang (33 kV: Leiter-Erde-Leiter) anzuwendenden CLC TR 50488 (Berechnungsformel nach Annex A). Die sich daraus berechnende äquivalente Leiter-Leiter-Spannung ($33kV \cdot 1.73$) ergibt ca 57->60kV. Dies entspricht dem Wert 70 kV gem. Tab. A1, EN50110.</p>
U_n	D_L	D_V										
33	500	1500										

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
						<i>Anmerkung: Die Werte für 36kV in der SNEN 50110 beziehen sich hingegen auf die "verkettete" Spannung.</i>
157	EBV 45.3			Wir verstehen nicht, warum die 33 kV-Leitungen unter „Fahrleitungsanlagen“ geführt werden. Die bei den SBB in Betrieb stehenden 33 kV-Leitungen sind Übertragungsleitungen. Falls die Zukunft für zweipolige Anlagen nach dem Muster der LGV in Frankreich „vorbereitet“ werden, ist die Aufnahme als „Fahrleitung“ korrekt.	Antrag: Im Sicherheitsbereich sind wenige, einfach anwendbare Regelungen zu fördern. 33 kV-Leitungen sind funktional UL. Nicht darauf eingehen und die Abstände für UL mit 66 kV anwenden.	nicht übernehmen. An dieser Stelle, geht es "nur" um den Wert für 33 kV-FL-Anlagen gem. EBV-Anh-4, Bst.c.
158	47.2	7		Der Passus ist einerseits obsolet – er wird längst nicht mehr angewendet – ist aber dafür mit verantwortlich, dass Perronkanten in Kurvenbahnhöfen mit überhöhtem Gleis mehrere cm tiefer gemacht werden müssen als P55. Dadurch ist die Anforderung von max. 50 mm Höhendifferenz meist nicht erfüllt	Begrenzung der Fahrzeuge und Ladungen „Ausgeklappte Spiegel und Trittbretter sowie offene Türen dürfen die Bezugslinie im Höhenbereich über 0,6 m um höchstens 0,2 m überragen. (...)“	Art. 47 war nicht Bestandteil der Vernehmlassung im Rahmen der Revision 2014. Kann frühestens auf 2016 überprüft werden.
159	48.3	13		Tippfehler Rollstuhlplätze / Zugslängen	Vorgeschlagene Änderung wird begrüsst	
160	48.3	13		Zugang zum Speisewage: Irrtümliche Streichung aus Rev. 2012 wieder eingefügt.	Vorgeschlagene Änderung wird begrüsst	
161	48	13		Bis 2012 waren schon immer im Fernverkehr 3 Plätze gefordert, mit der Rev. 2012 wurde dies für Züge unter 205 m auf 2 reduziert. Zu Unrecht: Schon heute kommt es oft vor, dass im selben Zug 3-4 Rollstühle gleichzeitig anzutreffen sind. Die Frequenz von Personen im Rollstuhl im öV nimmt zu. Mit der autonomen Zugangsmöglichkeit ist dies noch mehr der Fall, und damit lässt sich der Zugang auch nicht mehr steuern	Anzahl Rollstuhlplätze, zusätzlicher Punkt: „- Fernverkehrszüge über 100 m Länge: mind. 3 Rollstuhlplätze pro Zug“	Vorschlag nicht übernommen. Inhalt ist nicht Gegenstand der Vernehmlassung, die Anpassung beinhaltet lediglich die redaktionelle Korrektur eines Tippfehlers. Zudem: Die Harmonisierung mit dem EU-Recht (i.d.R. TSI-PRM), ist prioritär, wo dieses den Grundsätzen des BehiG nicht entgegensteht. Materiell

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
						begründete Anpassungen der zu übernehmenden EU-Vorgaben («Verbesserungen für die Betroffenen») können deshalb nicht auf nationaler Ebene (als NNTV) behandelt werden, sondern müssen auf europäischer Ebene Eingang finden. Zuständige Ansprechpartnerin für die CH-Behindertenvertretungen ist z.B. das European Disability Forum EDF (www.edf-feph.org).
162	48	13		Der wieder vorgesehene Zugang zum Speisewagen wird ausdrücklich begrüsst.		
163	49.1	2,5		Die Bestimmung sollte präzisiert werden bezüglich Beladezustands und bezüglich kritischster Situation für die thermische Belastung der Bremse. <i>Die Vorschrift „aus der für die Jeweilige Neigung zulässigen Höchstgeschwindigkeit“</i> genügt nicht, um die Bremse eines Fahrzeugs thermisch richtig zu dimensionieren.		Im Prinzip reduziert sich, auf Grund der Bremstabellen, zwischen Tara und Brutto die Bremsprozentage und damit die Geschwindigkeit. Damit ist zwischen Tara und Brutto kein Unterschied bezüglich Energie. Dies ist keine thermische Dimensionierungsvorschrift, sondern eine Mindestanforderung. Für die thermische Bremsauslegung ist der Streckeneinsatz (Gefällefahrt) und einiges anderes zu berücksichtigen.

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
164	49.1	2	Es sollte definiert werden, was unter dem Begriff „automatische Bremse“ bei modernen Triebzügen oder Strassenbahnen genau zu verstehen ist.		Es gilt EBV 49.1 bis a Darin sind die Anforderungen an eine automatische Bremse definiert. Wie diese realisiert wird, ist Sache des Fahrzeugherstellers.
165	49	2.5	Die thermische Belastbarkeit der Bremse auf zwei unmittelbar aufeinanderfolgende Schnellbremsungen auszulegen, basiert nicht auf betrieblichen Realitäten	Eine thermische Belastbarkeit der Bremse, welche aus zwei, durch eine Abkühlungsphase unterbrochene, aufeinanderfolgende Schnellbremsungen aus der für die jeweilige Neigung zulässigen Höchstgeschwindigkeit erlaubt, ohne dass dabei die Bremse oder Teile davon beschädigt werden	Aus Sicht BAV muss die Bremsanlage in der Lage sein, zwei Bremsungen thermisch zu verkraften. Ansonsten ist nach jeder Schnellbremsung eine Abkühlphase einzuschalten. Dies ist beim heutigen Bahnbetrieb keine praktikable Massnahme. Der vernehmlassungstext wird beibehalten.
166	49.1	2	Es sollte definiert werden, was unter dem Begriff „automatische Bremse“ bei modernen Triebzügen oder Strassenbahnen genau zu verstehen ist.		Es gilt EBV 49.1 bis a Darin sind die Anforderungen an eine automatische Bremse definiert. Wie diese realisiert wird, ist Sache des Fahrzeugherstellers.
167	49.1	2.5	Die Bestimmung sollte präzisiert werden bezüglich Beladezustand und bezüglich kritischster Situation für die thermische Belastung der Bremse. Die Vorschrift „aus der für die jeweilige Neigung zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ genügt nicht, um die Bremse eines Fahrzeugs thermisch richtig zu dimensionieren		Im Prinzip reduziert sich, auf Grund der Bremstabellen, zwischen Tara und Brutto die Bremsprozentage und damit die Geschwindigkeit. Damit ist zwischen Tara und Brutto kein Unterschied bezüglich Energie. Dies ist keine thermische

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
						Dimensionierungsvorschrift, sondern eine Mindestanforderung. Für die thermische Bremsauslegung ist der Streckeneinsatz (Gefällefahrt) und einiges anderes zu berücksichtigen.
168	50.3	4		Bei Bahnen mit gemischtem Betrieb (Strecken mit und ohne unabhängigen Bahnkörper) wären gemäss der neuen Bestimmung Signalpfeifen ertorderiich und Zumutung und können Gehörschäden verursachen. Signalglocken freiwillig. Signalpfeifen im Strassenbahnbereich sind eine	Bisherige Bestimmungen beibehalten	Siehe Beurteilung zu Eingabe 172
169	50.3	4		Bei reinen Strassenbahnen sind gemäss der neuen Bestimmung gar keine Signalmittel mehr ertorderiich.	Auf Strassenbahnstrecken sind als Mindestausrüstung Signalglocken ertorderiich	Siehe Beurteilung zu Eingabe 173
170	50.4	2.13 und 2.1.6		Bei den Dienstfahrzeugen bringt die Anschrift der Höchstgeschwindigkeit keinen Sicherheitsnutzen. Im Gegenteil: Teilweise gilt für einen beladenen Wagen eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit. Die Anschrift wirkt dann verwirrend. Beim R B S sind die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in den Fahrdienstvorschriften geregelt	Bei Dienstfahrzeugen wird die Anschrift der Höchstgeschwindigkeit in Absprache mit dem BAV festgelegt. 83 3	Siehe Beurteilung zu Eingabe 174
171	50.3	2		Strassenbahnen sind mit Bremsleuchten auszurüsten	Frage zu dieser Vorschrift: Gehen wir recht in der Annahme, dass bestehende, zugelassene Strassenbahnen nicht nachzurüsten sind?	Die Bestimmung bezüglich Nachrüstpflcht steht in Art. 83 Ziffer 3.1: <i>Bei bestehenden Strassenbahnen, welche technisch vorbereitet sind d.h. über inaktiv geschaltete Bremsleuchten verfügen, sind diese bis</i>

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
						31.12.2015 aktiv zu schalten. Mit anderen Worten; Fahrzeuge welche nicht vorbereitet sind, müssen nicht nachgerüstet werden.
172	50.3	4		Bei Bahnen mit gemischtem Betrieb (Strecken mit und ohne unabhängigen Bahnkörper) wären gemäss der neuen Bestimmung Signalpfeifen erforderlich und Signalglocken freiwillig. Signalpfeifen im Strassenbahnbereich sind eine Zumutung und können Gehörschäden verursachen.	Bisherige Bestimmungen beibehalten .	Die Bemerkung ist nicht richtig. Der Änderungsvorschlag, schlägt den Text vor, wie er im Vernehmlassungsentwurf 2014 steht. Bereits heute haben die meisten EVU auf Strecken mit und ohne unabhängigen Bahnkörper (Abschnittsweise Strassenbahnbetrieb) Signalpfeifen. In Abschnitten mit Strassenbahnbetrieb sind weiterhin Signalglocken zulässig.
173	50.3	4		Bei reinen Strassenbahnen sind gemäss der neuen Bestimmung gar keine Signalmittel mehr erforderlich	Auf Strassenbahnstrecken sind als Mindestausrüstung Signalglocken erforderlich	Text stimmt bis auf Schlusswort mit Vernehmlassung überein. erforderlich statt zulässig übernehmen.
174	50.4	2.1.3 und 2.1.6		Bei den Dienstfahrzeugen bringt die Anschrift der Höchstgeschwindigkeit keinen Sicherheitsnutzen. Im Gegenteil: Teilweise gilt für einen beladenen Wagen eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit. Die Anschrift wirkt dann verwirrend. Beim RBS sind die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in den Fahrdienstvorschriften geregelt	Bei Dienstfahrzeugen wird die Anschrift der Höchstgeschwindigkeit in Absprache mit dem BAV festgelegt	Die Anschrift bezeichnet die max. zulässige Geschwindigkeit. Betriebliche Einschränkungen sind in den Betriebsvorschriften zu regeln.
175	50.15 0.3 50.4	1 1 3	1.6 1 1.2.2	Die Hinweise auf „heutige Fahrzeuge“ oder ähnlich berücksichtigen allfällige Umbauten älterer Fahrzeuge nicht.	Verzicht auf die Anpassungen und beibehalten der bisherigen Formulierungen. „Moderne“ Fahrzeuge können die	Mit dieser Argumentation könnte man auf viele Änderungen verzichten. Ziel ist es das

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
	50.4	4	3.3	Wie wird das Einhalten das mittels „state-of-the-art“ definierten Qualitäts- und Sicherheitsniveau erreicht und eingehalten, wenn Fahrzeuge nach „alten“ Techniken und Technologien konzipiert und gebaut werden (z.B: bei Renovationen oder Retrofit). Wie wird dann das Einhalten dieser Schutzziele überprüft und kontrolliert?	Anforderungen gemäss den bisherigen Formulierungen erfüllen	Regelwerk auf die heutigen Anforderungen und neue Fahrzeuge auszurichten. Umbauten und Refit sind jeweils am Einzelfall abzuhandeln. In begründeten Fällen sind ja Ausnahmen z. B. nach Art 5 möglich. Die alten Formulierungen werden nicht beibehalten, nur weil in einzelnen Fällen Probleme auftauchen könnten.
176	50.1 50.3 50.4 50.4	1 1 3 4	1.6 1 1.2.2 3.3	Die Hinweise auf „heutige Fahrzeuge“ oder ähnlich berücksichtigen allfällige Umbauten älterer Fahrzeuge nicht. Wie wird das Einhalten das mittels „state-of-the-art“ definierten Qualitäts- und Sicherheitsniveau erreicht und eingehalten, wenn Fahrzeuge nach „alten“ Techniken und Technologien konzipiert und gebaut werden (z.B: bei Renovationen oder Retrofit). Wie wird dann das Einhalten dieser Schutzziele überprüft und kontrolliert?	Verzicht auf die Anpassungen und beibehalten der bisherigen Formulierungen. „Moderne“ Fahrzeuge können die Anforderungen gemäss den bisherigen Formulierungen erfüllen	Mit dieser Argumentation könnte man auf viele Änderungen verzichten. Ziel ist es das Regelwerk auf die heutigen Anforderungen und neue Fahrzeuge auszurichten. Umbauten und Refit sind jeweils am Einzelfall abzuhandeln. In begründeten Fällen sind ja Ausnahmen z. B. nach Art 5 möglich. Die alten Formulierungen werden nicht beibehalten, nur weil in einzelnen Fällen Probleme auftauchen könnten.
177	50.4	3.4		Eine generelle Bezeichnung der Notausstiege erscheint wenig sinnvoll, insbesondere dann, wenn die Fluchtweglänge kurz ist und die Ausstiege gut erkennbar sind.	Notausstiege beziehungsweise Fluchtwege sind zu bezeichnen, sofern sie aufgrund von Fahrzeuglänge und Innenraumgestaltung nicht eindeutig erkennbar sind.	Fluchtwege und Notausstiege werden generell bezeichnet; So wie das europaweit heute

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
						Standart ist. „Eindeutig erkennbar“ ist abhängig vom Betrachter/Standpunkt und zuwenig verbindlich
178	zu Art. 54 Blatt 1			AB 54.3: Der Verweis auf AB 54.2, Ziffer 1 ist falsch	Bei AB 54.2 sind die Ziffern zu korrigieren 1 und 2, anstelle von 4 und 5.	Korrekt, danke; angepasst
179	66	7.1.	1	<p>Sachlich ist es in KEINER WEISE GERECHTFERT und erforderlich, gleiche resp. identische Anforderungen zu formulieren für schienengebundenen Fahrzeugen, Bussen oder Seilbahnen! Im Gegenteil jedes Verkehrsmittel unterliegt ganz unterschiedlichen Randbedingungen bezüglich Konstruktion und Betrieb, und die Verhältnisse und Voraussetzungen sind systembedingt ganz anders. Daraus ergeben sich in Bezug auf Niveaudifferenz und Spaltbreite völlig unterschiedliche Voraussetzungen. Der Zielwert von 30mm muss, gerade und insbesondere für den Schienenverkehr beibehalten werden. Die Höhendifferenz beim niveaugleichen Einstieg ist ein wichtiges Kriterium für die Befahrbarkeit mit dem Rollstuhl und auch mit dem Rollator. Jede Reduktion auch nur um einen cm ist eine spürbare und signifikante Verbesserung.</p> <p>Analysen der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen haben gezeigt, dass eine grössere Niveaudifferenz ein unproportional schwerwiegenderes Hindernis beim Überwinden einer Schnittstelle darstellt als ein grösserer Spalt. Gerade HandrollstuhlfahrerInnen brauchen unverhältnismässig</p>	<p>Die alte Formulierung ist zu belassen !</p> <p>(...) der folgende Wertepaar-Bereich eingehalten wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zielwert: Niveaudifferenz maximal 30 m und Spaltbreite maximal 50 mm - Grenzbereich: von Niveaudifferenz maximal 30 mm und Spaltbreite maximal 70 mm bis Niveaudifferenz maximal 50 mm und Spaltbreite maximal 50 mm. 	<p>Vorschlag nicht übernommen. Die ehemalige Muss-Formulierung bezüglich Rollstuhlneigung verletzt das Verhältnismässigkeitsprinzip, da Überhöhungen bereits ab ca. 20 mm (je nach eingesetztem Fahrzeug) nicht mehr zulässig wären, was unrealistisch ist.</p> <p>Restliche Bemerkungen: nicht Gegenstand der Vernehmlassung. Es handelt sich lediglich um eine redaktionelle Anpassung, nicht um eine inhaltliche (Angleichung zur Formulierung in VAböV).</p>

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
		<p>mehr Kraft, je höher der Absatz ist. Sogar im Elektrorollstuhl hat man oft Mühe, die Schnittstelle diagonal zu überfahren, wenn die Niveaudifferenz nur wenig höher ist – und diagonal in ein Fahrzeug fahren muss man oft, wenn die Haltestelle nicht breit genug ist.</p> <p>t. Aus diesem Grund ist eine minimale Niveaudifferenz anzustreben, zumal ein Spalt leichter mit heutigen technischen Hilfsmitteln (intelligente Schiebetritte) zu überwinden ist.</p> <p>Um Missverständnisse mit den fahrzeug- und infrastruktureitigen Toleranzen zu vermeiden kann der Begriff Toleranzbereich durch den Begriff Grenzbereich ersetzt werden.</p> <p>Die vom BAV vorgeschlagene Formulierung führt zu noch folgeschwereren Missverständnissen, weil die Meinung entstehen könnte, die betriebsbedingten Abweichungen (Baudtoleranzen, Schienenlage, Radabnutzung etc.) könnten dann noch dazu gezählt werden. Es muss aber deutlich gemacht werden, dass insbes. Höhendifferenzen von ≥ 50 mm in keinem Regelfall zulässig sind. (Die Spaltbreite ist bei neueren Fahrzeugen mit intelligentem Schiebetritt in der Regel kein Problem mehr.)</p> <p>Der Zielwert als Planungswert gibt vor, wie die Schnittstelle Fahrzeug / Einstiegs-kante auszulegen ist. Die angegebene Toleranzbreite dient dazu, betriebsbedingte, Abweichungen aufzufangen. Deshalb muss der Zielwert beibehalten werden.</p> <p>Niveaudifferenz anzustreben, zumal ein Spalt leichter mit heutigen technischen Hilfsmitteln (intelligente Schiebetritte) zu überwinden ist.</p>		

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
			<p>Um Missverständnisse mit den fahrzeug- und infrastrukturseitigen Toleranzen zu vermeiden kann der Begriff Toleranzbereich durch den Begriff Grenzbereich ersetzt werden.</p> <p>Die vom BAV vorgeschlagene Formulierung führt zu noch folgeschwereren Missverständnissen, weil die Meinung entstehen könnte, die betriebsbedingten Abweichungen (Baudtoleranzen, Schienenlage, Radabnutzung etc.) könnten dann noch dazu gezählt werden. Es muss aber deutlich gemacht werden, dass insbes. Höhendifferenzen von ≥ 50 mm in keinem Regelfall zulässig sind. (Die Spaltbreite ist bei neueren Fahrzeugen mit intelligentem Schiebetritt in der Regel kein Problem mehr.)</p> <p>Der Zielwert als Planungswert gibt vor, wie die Schnittstele Fahrzeug / Einstiegs-kante auszulegen ist. Die angegebene Toleranzbreite dient dazu, betriebsbedingte, Abweichungen aufzufangen. Deshalb muss der Zielwert beibehalten werden.</p>		
180	66	7.1.1	<p>Die Mussformulierung für die max. Rollstuhlneigung vom 18% ist beizubehalten. Sie ist das neue und einzige Kriterium, um die Abfolge von Absätze (Kaskaden) und Querneigungen des Wagenbodens in die Beurteilung der Schnittstelle Perron / Fahrzeug mit einzubeziehen. Es ist bekannt, dass in der Praxis teilweise diese Forderung schwer bis nicht realierbar ist. In diesen Fällen soll die Verhältnismässigkeit am konkreten Fall ermittelt werden</p>	<p>(bestehender Text beibehalten): Dabei sind Muldensituationen (Schiebetritt tiefer als Perronkante und Einstiegs-kante des Fahrgastraums) möglichst zu vermeiden. Zudem sind Situationen, bei denen ein Rollstuhl mit einem Radstand (bezogen auf die Standebene) von 40 cm Referenzlänge eine Neigung von 18% übersteigt, nicht zulässig (Kippgefahr).</p>	<p>Vorschlag nicht übernommen. Die ehemalige Muss-Formulierung bezüglich Rollstuhlneigung verletzt das Verhältnismässigkeitsprinzip, da Überhöhungen bereits ab ca. 20 mm (je nach eingesetztem Fahrzeug) nicht mehr zulässig wären, was unrealistisch ist.</p>
181	66	7.1.1	<p>Der Zielwert von 30mm soll beibehalten werden. Die Höhendifferenz beim niveaugleichen Einstieg ist ein wichtige Kriterium für die Befahrbarkeit mit dem Rollstuhl</p>	<p>(...) der folgende Wertepaar-Bereich eingehalten wird: - Zielwert: Niveaudifferenz maximal 30 m und</p>	<p>Vorschlag nicht übernommen Die AB-EBV-Anpassungen sind rein redaktioneller Natur und</p>

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				und auch mit dem Rollator. Jede Reduktion auch nur um einen cm ist eine wesentliche Verbesserung. Um Missverständnisse mit den fahrzeug- und infrastrukturseitigen Toleranzen zu vermeiden kann der Begriff Toleranzbereich durch den Begriff Grenzbereich ersetzt werden.	Spaltbreite maximal 50 mm - Grenzbereich: von Niveaudifferenz maximal 30 mm und Spaltbreite maximal 70 mm bis Niveaudifferenz maximal 50 mm und Spaltbreite maximal 50 mm	beinhalten keine materielle Änderung (Angleichung zur Formulierung in VAböV).
182	66.2	7		Wird während der Fahrt eine Tür über die Türnotöffnungseinrichtung geöffnet, darf durch eine allfällige Schaltungsabhängigkeit, keine Schnellbremse ausgelöst werden. Bei den Strassenbahnen wird in der Regel eine Schnellbremsung ausgelöst, aber die Tür lässt sich erst nach Stillstand öffnen. Ziffer 7 ist wie folgt zu ergänzen:	Wird während der Fahrt eine Türnotöffnungseinrichtung betätigt, ist zu verhindern, dass sich die Tür vollständig öffnet oder dass durch eine Schaltungsabhängigkeit keine Schnellbremse auslöst wird	Strassenbahnen machen in der Schweiz im Fall einer Türnotöffnung immer eine Betriebsbremse . Bei den Notöffnungen wird nur die Türe deblockiert und über den Totpunkt geschoben. Zum eigentlichen öffnen muss die Türe anschliessend von Hand aufgedrückt werden. Der Text wird so belassen.
183	66	7.1.1	2	Die bisherige Formulierung ist beizubehalten. Die Längsneigung des Rollstuhls steht in direktem Zusammenhang mit den Niveaudifferenzen unter Punkt 5. Je höher die Niveaudifferenz beim Überqueren der Schnittstelle, desto grösser die Längsneigung und umgekehrt. Der Artikel spricht explizit von einer Kippgefahr ab einer Längsneigung >18%. Mit anderen Worten, mit der neuen Formulierung werden verletzte Passagiere im Rollstuhl bewusst in Kauf genommen, nur weil der Grenzwert in der Realität nicht immer eingehalten werden kann. Die Begründung, die Vorgabe als Regel Fall, sei nicht realistisch, ist bei Sicherheitsfragen nicht akzeptierbar. Die Schnittstellenstudie der Fachstelle BÖV (im Auftrag des BAV) zeigt auf, dass Höhendifferenzen ab 65 mm zu akuter Kipp- bzw. Sturzgefahr führen. Es geht hier also	Neigung Rollstuhl: Die alte Formulierung ist unbedingt zu belassen!	Vorschlag nicht übernommen. Hier wird Rampenneigung mit Rollstuhlneigung verwechselt. Max. Rampenneigung ist übrigens in AB-EBV zu Art. 66, AB 66.1, Ziff. 7.2 geregelt (18%) Die ehemalige Muss-Formulierung verletzt das Verhältnismässigkeitsprinzip, da Überhöhungen bereits ab ca. 20 mm (je nach eingesetztem Fahrzeug) nicht mehr zulässig wären, was unrealistisch ist.

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
			<p>eindeutig um eine Sicherheitsfrage.</p> <p>Die Mussformulierung für die max. Rollstuhlneigung vom 18% ist beizubehalten. Sie bildet auch ein wichtiges Kriterium, um die Abfolge von Absätze (Kaskaden) und Querneigungen des Wagenbodens in die Beurteilung der Schnittstelle Perron / Fahrzeug mit einzubeziehen. Wo im Einzel Fall diese Anforderung schwer realisierbar ist, ist die Verhältnismässigkeit und Machbarkeit von Lösungen am konkreten Fall zu ermitteln.</p> <p>Die VAböV z.B. lässt ja Neigungen von 12-18% nur zu, wenn Dienstpersonal zur Hilfestellung (und Sicherung) anwesend ist, Neigungen über 18% sind auch dann nicht erlaubt. Es geht daher nicht an, dass im Bahnverkehr, wo kein Personal zur Sicherung dabei ist, Neigungen über 18% erlaubt sind</p>		
184	Zu Art 66 Blatt 27.1. 1		Niveaudifferenz 30mm, Spaltbreite 70 mm: Bei Strassenbahnen in städtischen Bereichen sind diese Werte nicht immer erreichbar. Dennoch können leicht grössers Niveaudifferenzen resp Spaltbreiten zu einem wesentlich höheren Komfort für Gehbehinderte beitragen.	Ergänzung: Strassenbahn: Sind die Mindestmasse nicht einzuhalten, so ist dennoch ein möglichst niveaugleicher Einstieg mit minimalen Höhendifferenz einer minimalen Spaltbreite anzustreben. Dabei dürfen die Spaltbreiten den Wert von 200 mm nicht überschreiten.	Vorschlag nicht übernommen. Die zitierten max. Spaltbreiten-Niveaudifferenzen gelten im Minimum für die Türe mit Rollator-/ Rollstuhleinstieg. Abweichungen bei den anderen Türen sind seit 2006 (Einführung 'niveaugleicher Einstieg' in AB-EBV) möglich. Zudem gilt selbst für die Rollstuhleinstiegstüre das Verhältnismässigkeitsprinzip (z.B. bei Haltestellen in Kurven ab einem bestimmten Radius, die nicht mit verhältnismässigem Aufwand ganz oder teilweise in eine Gerade verlegt werden können).

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
185	76.1 a	11		Quanto esposto vale anche per i veicoli ad adesione dello scartamento normale ma questo non è riportato nella colonna adiacente	Inserire "A" (adesione) nella colonna adiacente l'articolo	accettare la proposta (ok)
186	76.1. a	12		Quanto esposto vale anche per i veicoli ad adesione dello scartamento metrico ma questo non è riportato nella colonna adiacente	Inserire „A“ (adesione) nella colonna adiacente l'articolo	accettare la proposta (ok)
187	83	3		Falsches Datum.	01.07.2014	
188	83	3		Titel zu 3: Titel vermutlich falsch. Die neuen Uebergangsbestimmungen gehören zu 2014.	Anpassen in zu den Aenderungen vom 1. Juli 2014"	
189	Anh 1 zu Art 27	4.3	Blatt 8	Massive Tragwerke von Übertragungsleitungen sind jetzt der Klasse C zugeteilt. Als Beispiel werden Betonmasten genannt. Zu welcher Klasse gehören UL-Stahlmasten? Fallen sie unter „Tragwerke von bahntechnischen Anlagen“? Gehören Funkmasten auch dazu? Oder ist ein Beton-Funkmast in Klasse C?	Beispiele weglassen oder Lücken klären	
190	Anh 1	4.3		Bauwerksklassen: im Entwurf 2014 AB-EBV wurden Übertragungsleitungen neu der Bauwerksklasse C zugeordnet. Dagegen spricht: Zielkonflikt mit dem Schutz vor nicht ionisierender Strahlung/ der Resonanzproblematik im Bahnstromnetz: Infrastrukturen sind gemäss Raumplanungsgesetz zu bündeln. So werden z.B. Übertragungsleitungen entlang der Schieneninfrastruktur geführt. Gleichzeitig müssen gemäss NISV Anwohner vor nicht ionisierender Strahlung geschützt werden. Verkabelungen (unterirdische Leitungsführung) sind im Bahnstromnetz nach heutigen Erkenntnissen praktisch nicht mehr möglich (vgl. Bericht zur Resonanzproblematik im Energienetz der SBB, Nov.	Bauwerksklassen: Tragwerke von elektrischen Übertragungsleitungen werden der Klasse D zugeordnet.	Antrag abgelehnt. Das Aufstellen von Masten mit weniger als 3 m Abstand zum Gleis widerspricht u.E. den Bestimmungen der AB 18.4 Blatt 15 N. Selbst Fahrleitungsmaste dürfen demnach nur in Bahnhöfen einem Abstand von weniger als 3,00 m zur Gleisachse aufweisen. Die Vermutung, die Zuteilung zur Kategorie C führe zu einer "Überdimensionierung", ist u.E.

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
			<p>2012 z.Hd. BAV). Die Zuordnung der Übertragungsleitungen zur Bauwerksklasse C würde den Bau von Leitungen entlang den Gleisanlagen massiv erschweren, da der Mindestabstände im Zielkonflikt zur NISV steht. Die Tragwerke wären aufgrund der Überdimensionierung deutlich teurer und massiver auszubilden (verschärfter Zielkonflikt mit dem Landschaftsschutz). Bei bestehenden Leitungen würde der Leitungsersatz erschwert bis verunmöglicht, und der Konflikt der Leitungsführung beim Ausbau der parallelen Gleisanlagen (z.B. 3./4. Gleis Lausanne - Geneve im Bereich Allaman/Morges) wäre aus heutiger Sicht nicht mehr lösbar. Die Nutzung der Übertragungsleitungsmasten und ihre vergleichsweise dktilen Verformungseigenschaften (hohe Armierung bei Stahlbeton- Masten oder Verhalten von Stahlrohrmasten) führt unseres Erachtens zu keiner speziellen Gefährdung im Fall eines Anpralls. Dagegensprechende Untersuchungen liegen uns keine vor. Leitungen, welche heute entlang dem Bahntrasseee verlaufen, sind weitestgehend Teil eines Übertragungsleitungsrings, d.h. es besteht genügend Redundanz, so dass bei einer allfälligen Kollision eines Zuges mit einem Masten die Bahnstromversorgung nicht gefährdet wäre. Äusserst geringe Wahrscheinlichkeit einer Kollision: In den letzten 20 Jahren (voraussichtlich darüber hinaus) kam es zu keinerlei Zusammenstössen zwischen Masten von Übertragungsleitungen und Zügen</p>		<p>unbegründet. Für Bauten der Bauwerksklasse C sind lediglich die spurweitenbezogenen Mindestabstände einzuhalten. In Ziffer 4.3.1 wird zwar für besonders bedeutende und wichtige Bauten im Einzelfall die Prüfung einer Aufklassierung (z.B. von BWK C in BWK B) gefordert. Nähere Angaben dazu enthält Ziffer 9. Masten von Übertragungsleitungen fallen klar nicht unter die dort beschriebenen Tragwerkselemente.</p>
191	Anh 1	Tab 14	<p>Im Anhang 1, Ziffer 8.2.3.4 steht in der Fusszeile der Tabelle 14 „...Streckenabschnitt mit Weiche...“</p>	<p>Streckenabschnitt ohne Weiche.</p>	<p>Wird in der Schlussredaktion berücksichtigt</p>
	Anhang 2	10.3	<p>Richtige Korrektur eines bisherigen Fehlers. Das effektive Problem besteht aber weniger im bisher falschen Bezugspunkt, sondern im mangelhaften Vollzug bzw. im fehlenden Controlling bei falschen Ausführungen.</p>	<p>Vorgeschlagene Änderung wird begrüsst</p>	

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				Immer wieder wird die Markierung Perronende zu nahe an die Absturzkante gelegt (mit Abstand im Bereich 50-60 cm, was nicht auf die fehlerhafte Zeichnung zurückführbar ist).		
192	Anhang 2	10.3		Fehlerbehebung Skizze Sicherheitslinie	Vorgeschlagene Änderung wird begrüsst	
193	Anhang 2	10.3		Richtige Korrektur eines bisherigen Fehlers. Das effektive Problem besteht aber weniger im bisher falschen Bezugspunkt, sondern im mangelhaften Vollzug bzw. im fehlenden Controlling bei falschen Ausführungen. Immer wieder wird die Markierung Perronende zu nahe an die Absturzkante gelegt (mit Abstand im Bereich 50-60 cm, was nicht auf die fehlerhafte Zeichnung zurückführbar ist).	vorgeschlagene Änderung wird begrüsst	
194	Anh 2			Im Anhang 2 wird in der Fusszeile noch auf die Ausgabe 2012 ven/t/iesen.	Fusszeile aktualisieren.	Nicht übernommen, da lediglich redaktionelle und nicht materielle Änderung (letzte materielle Änderung Juli 2012)
195	Anh. 3			Es ist unklar, ob die „Konkretisierung“ zur Identifizierung der angesprochenen Normen dienen soll (Neuausgaben der Norm würden dann automatisch und sinngemäss gelten) oder ob sie gleichzeitig das Ausgabejahr der jeweiligen Norm festlegt (bei Neuausgaben wären dann die Verweise zu überprüfen und die AB EBV sowie Anhang 3 zu überarbeiten)		-> war das Gegenstand der Anhörung???
196	Anh. 3	SN EN 50388	Seite 21	Die Konkretisierung verweist auf SN EN 50388:2005. Seit 13.2.2012 gilt die Neuausgabe 2012	Gültigkeit der Verweise überprüfen und in der Konkretisierung auf die Ausgabe 2012 verweisen	übernehmen

(1)	(4)		(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo		Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
197	Anhang 3		In der AB EBV enthaltene Verweise: Die Normen sind auf die Gültigkeit zu überprüfen. Z.B. bei SN 505 262 ist nicht mehr die Version 2003 aktuell, sondern Version 2013. Bei SN 671 520 ist ebenfalls eine neuere Version im Umlauf (2011/2012).		
198	Anh 3		Verweise konsequent auf SN EN bzw. SN bei rein Schweizerischen Normen beziehen. Hinweis: Gemäss Info der SNV gibt es keine „reinen EN“.	Vor allem die anderen „exotischen Fälle“ genau prüfen. Es sollte ja der Stand am 1. Juli 2014 in der Tabelle aufgeführt sein!	
199	Anh 3		D RTE 22564 „Standardausführung von Weichen“ Ausgabedatum: 15. Januar 2015,	Datum korrigieren 15. Januar 2012	
200	Anh 3		R RTE 21110 „Unterbau und Schotter“ Die Aktualisierung ist unterwegs, zur Zeit läuft die erste Lesung. Für A B - E B V unbedingt neue Ausgabe referenzieren	Ausgabedatum korrigieren zu XX. XX. 2013 oder 2014.	Verweis gelöscht.
201	Anh 3		In der Tabelle ist noch SN 671 520 enthalten. Gemäss Text in AB 23 wurde sie ersetzt.	Durch neue Norm SN 671 253 ersetzen.	
202	Anh 3		ZBMS Standard, Ausgabe 1	Es ist üblich, das Ausgabedatum auch einzusetzen.	
203	Ah3		Die Verweise stimmen teilweise nicht oder nicht mehr. z.B. wurde SBB R 211.1 durch RTE 21110 ersetzt und ist aber in der AB 25 1.2 gar nicht mehr aufgeführt.	Alle Verweise auf Richtigkeit prüfen	Verweis gelöscht.
204	Anh Nr. 4 zu Art 81		Mit den Ergänzungen sind wir grundsätzlich einverstanden, obwohl nicht immer ganz klar ist, ob es sich um Komponenten oder funktionale Elemente handelt. Auch die „Flughöhe“ ist nicht immer ausgeglichen. Was sind „Trageeinrichtungen, die nicht von den Leitern isoliert sind“? Wer weiss ausser den Verfassern, was das ist?	Vorschlag: Die Zeile „Fahrdrat“ ergänzen zu: Kettenwerk (Fahrdrat, Trage-seil) Stromschiene (Fahrdrat, Tragprofil), dafür „Trageeinrichtungen, die nicht von den Leitern isoliert sind“ weglassen	nicht übernehmen. Diese Begriffsbeschreibung wurde aus den SNEN 50119 bzw. SNEN 50122 abgeleitet.
205	Anh 4		Begriff „interoperable Fahrzeuge“ Gemäss Erklärung können diese auch auf den roten Normalspurstrecken verkehren?	Erklärung präzisieren.	
206	Anh 4		Bzgl. Begriffen generell noch Lücken: Anlässlich der Revision AB-EBV 2012 / Integration AB-VEAB hat das BAV in Aussicht gestellt, bei der	Aus der Erarbeitung 2012 stehen Begriffe mit Definitionen bereit. Die wichtigsten sind im Rahmen 2014 in	WELCHE ???

(1)	(4)			(5)	(6)	(7)
Nr. / n°	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo			Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				nächsten Revision einige Begriffe aus der sehr wertvollen Erarbeitung AB-EBV 2012 im Rahmen 2014 nun einzufügen	den Anhang 4 zu übernehmen. <i>Tabelle wird von SBB Infrastruktur (IAT-FBI) nachgeliefert.</i>	Nach Rückfrage beim Inputgeber (anf. August 2013) bis Mitte Sept. 2013 keine konkreteren Angaben erhalten
207	Aen			Im Änderungsverzeichnis wird in der Kopfzeile noch auf die Ausgabe 2012 verwiesen	Kopfzeile aktualisieren	

3. Detail-Bemerkungen zu VAböV
Commentaires relatifs à l' OETHand détaillés
Parere relativo alle modifichie dell' ORTDis

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
208	10	1		Neben dem maximalen muss auch der minimale Kraftaufwand definiert sein, sonst können Blinde das taktile Symbol nicht ertasten, ohne gleich die Funktion auszulösen. Eine „Anpassung an TSI-PRM“ ist hier nicht sinnvoll, zumal der Entwurf zur Revision der auch in der Schweiz geltenden EN 14752 in Ziff. 4.3.1.5 genau die bisher genannten 5 N als Minimum vorsieht. Der Passus wurde erst 2012 neu eingefügt, ist zweckmässig; die Streichung wäre ein Rückschritt	Türdrücker für Allgemeinheit); Der Passus „Kraftaufwand minimal 5 N“ darf nicht gestrichen werden	Vorschlag nicht übernommen. Die Harmonisierung mit dem EU-Recht (i.d.R. TSI-PRM), ist prioritär, wo dieses den Grundsätzen des BehiG nicht entgegensteht. Materiell begründete Anpassungen der zu übernehmenden EU-Vorgaben («Verbesserungen für die Betroffenen») können deshalb nicht auf nationaler Ebene (als NNTV) behandelt werden, sondern müssen auf europäischer Ebene Eingang finden. Zuständige Ansprechpartnerin für die CH-Behindertenvertretungen ist z.B. das European Disability Forum EDF (www.edf-feph.org).
209	10	1		Der minimale Kontrastwert von 0,6 hat sich bewährt und ist auch problemlos realisierbar. Er ist auch notwendig, weil die Tasterumrandung relativ klein ist und Sehbehinderte den Taster sehr schnell finden müssen. Der in der TSI-PRM geforderte Wert von 0,3 ist hierfür völlig ungenügend. Der Wert von 0,3 mag ausreichen für grossflächige Einrichtungen wie Türen im Kontrast zur Wand, aber nicht für Streifen von 2-3-cm Breite wie bei Tasterumrandungen. Bei den vergleichbaren visuell-taktilen Bodenmarkierungen etwa ist ein Neuwert von 0,6 und ein Tiefstwert von 0,4	„Kontrastwert von mindestens 0,6“ muss bleiben. Andernfalls ist festzuhalten, dass der Wert auch im Gebrauchszustand nicht unterschritten sein darf, bzw. er müsste im Neuzustand um 0,1-0,2 höher sein. Zusätzlich ist ein Reflexionsgrad einer der Flächen von 60 % erforderlich.	Vorschlag nicht übernommen. Die Harmonisierung mit dem EU-Recht (i.d.R. TSI-PRM), ist prioritär, wo dieses den Grundsätzen des BehiG nicht entgegensteht. Materiell begründete Anpassungen der zu übernehmenden EU-Vorgaben («Verbesserungen für die Betroffenen») können deshalb nicht auf nationaler Ebene (als

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				festgehalten. Die SIA 500 verlangt für Beschriftungen u.ä. $k = 0,6$. Bei tiefen Kontrastwerten spielt zudem der Reflexionsgrad eine wichtige Rolle (siehe Beilage "Informationen zum Kontrast" des Low-Vision-Experten Fritz Buser). Der Wert 0,3 in TSI-PRM versteht sich als Neuwert. Im längeren Gebrauch sinkt der Wert auf 0,2 oder darunter. Eine „Anpassung an TSI-PRM“ ist hier auch nicht am Platz, da der Kontrast von der Farbe des Wagenkastens und der Drückerrumrandung abhängt und somit ohnehin für jedes Fahrzeug anders ist.		NNTV) behandelt werden, sondern müssen auf europäischer Ebene Eingang finden. Zuständige Ansprechpartnerin für die CH-Behindertenvertretungen ist z.B. das European Disability Forum EDF (www.edf-feph.org).
210	10	1		Die zulässigen Farben sollten genannt sein, weil immer wieder rote oder blaue Öffnungstaster anzutreffen sind. Blau ist für Spezialfunktion reserviert. Rot sollte nur für Notfunktionen erlaubt sein. Zudem: Die gemäss AB-EBV geltende EN 14752 erlaubt nur grüne Öffnungstaster. Eine „Anpassung an TSI-PRM“ ist hier nicht sinnvoll, da die Farbe der Taster kein Produktionsfaktor ist. Der Passus wurde erst 2012 neu eingefügt, ist zweckmässig; die Streichung wäre ein Rückschritt	Der Passus „Die Umrandung der Türdrücker ist gelb, grün, grau oder schwarz“ soll nicht gestrichen werden. Alternative: „Die Umrandung der allg. Türdrücker darf weder rot (Notfunktionen) noch blau (Spezialfunktion Rollstuhl) sein	Vorschlag nicht übernommen. Die Harmonisierung mit dem EU-Recht (i.d.R. TSI-PRM), ist prioritär, wo dieses den Grundsätzen des BehiG nicht entgegensteht. Materiell begründete Anpassungen der zu übernehmenden EU-Vorgaben («Verbesserungen für die Betroffenen») können deshalb nicht auf nationaler Ebene (als NNTV) behandelt werden, sondern müssen auf europäischer Ebene Eingang finden. Zuständige Ansprechpartnerin für die CH-Behindertenvertretungen ist z.B. das European Disability Forum EDF (www.edf-feph.org).
211	10	1		Damit die Winkel-Markierung taktil klar identifizierbar ist, muss sie die genannten Kriterien erfüllen. Bestimmte Produkte erfüllen sie, andere nicht, welche dann für Blinde prompt kaum erkennbar sind. Es kann	(taktile Markierung durch Winkelsymbol); Die Präzisierung „ mit einer Höhe von mindestens 14 mm, einem Abstand	Vorschlag nicht übernommen. Die Harmonisierung mit dem EU-Recht (i.d.R. TSI-PRM), ist prioritär, wo dieses den

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				nicht Sinn einer Verordnung sein, Produkte zuzulassen, die ihren Zweck nicht erfüllen. Eine „Anpassung an TSI-PRM“ ist hier nicht am Platz, da diese nur funktionale Anforderungen stellt und z.B. konkret die Pfeilsymbole gar nicht nennt. Der Passus wurde erst 2012 neu eingefügt, ist zweckmässig; die Streichung wäre ein Rückschritt	zueinander von 4-6 mm, einer Strichdicke von 1-3 mm und einer Erhabenheit von 1-1,5 mm“ soll nicht gestrichen werden	Grundsätzen des BehiG nicht entgegensteht. Materiell begründete Anpassungen der zu übernehmenden EU-Vorgaben («Verbesserungen für die Betroffenen») können deshalb nicht auf nationaler Ebene (als NNTV) behandelt werden, sondern müssen auf europäischer Ebene Eingang finden. Zuständige Ansprechpartnerin für die CH-Behindertenvertretungen ist z.B. das European Disability Forum EDF (www.edf-feph.org).
212	10	3		Ausführliche Begründung siehe spezielles Dokument "VAböV2014_BlindengerechteTüröffnung" (von den hierfür massgeblichen Blindenverbänden unterzeichnet). Kurz zur Streichungsbegründung des BAV: - Die existierenden Findesignale sind sehr problematisch und haben sich bisher als wenig hilfreich erwiesen. - Eine Fernbedienung ist keineswegs unrealistisch und würde auch von vielen Betreibern bevorzugt. - Das TSI-PRM Türfreigabe- und Türschliesssignal eignet sich nicht zum Finden und Öffnen der Tür und ist kein Ersatz.	(behindertengerechtes Türöffnungssystem); Der Passus „oder die Türen mittels einer Fernbedienung öffnen“ darf auf keinen Fall gestrichen werden	Vorschlag nicht übernommen. Die Harmonisierung mit dem EU-Recht (i.d.R. TSI-PRM), ist prioritär, wo dieses den Grundsätzen des BehiG nicht entgegensteht. Materiell begründete Anpassungen der zu übernehmenden EU-Vorgaben («Verbesserungen für die Betroffenen») können deshalb nicht auf nationaler Ebene (als NNTV) behandelt werden, sondern müssen auf europäischer Ebene Eingang finden. Zuständige Ansprechpartnerin für die CH-Behindertenvertretungen ist z.B. das European Disability Forum EDF (www.edf-feph.org).
213				3. Abschnitt:		

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				Anforderungen im Bus- und Trolleybusverkehr		
214				4. Abschnitt: Anforderungen im Seilbahnverkehr		
215	10	3		Das Öffnen der Türen mit einer Fernbedienung wird von den Behindertenverbänden weiterhin gefordert. Ansätze zur Realisierung gab es bis heute aber kaum. Die schweizerischen Verhältnisse mit den diversen unterschiedlichen Tram- und Bahnsystemen ist ein ungünstige Voraussetzung für die Realisierung. Es wird kaum möglich sein, ein flächendeckendes Fernauslösungssystem zu realisieren. Dagegen wird das akustische Findesignal in den neuen Fahrzeugbeschaffungen (Tram, Eisenbahnen) bereits angewendet. Die Türöffnung mittels Fernbedienung wird allenfalls durch eine zukünftige technische Entwicklung wieder aktuell und sollte deshalb nicht ausgeschlossen, sondern eher parallel zu den Findesignalen angestrebt werden.	Kann der Wagenführer oder die Wagenführerin nicht an allen Haltepunkten alle Fahrzeugtüren überblicken, so müssen bei freigegebener Türöffnung Blinde eine geeignete Zahl der Türdrücker auf den Fahrzeugaussenseiten mittels eines diskreten akustischen Findesignals auffinden können. Türöffnung mittels Fernbedienung sind allenfalls zusätzlich zum akustischen Findesignal einzurichten	Vorschlag nicht übernommen: Annäherung an EU-Recht. Die TSI-PRM kennen kein Fernbedienungssystem. Zudem hat sich ein solche Lösung, wie in der selber angetönt, nie durchgesetzt und wird unter anderem mit Blick auf die geforderten Anpassungen ans EU-Recht erst recht unrealistisch
216	10	1 und 1 bis		Die vorgeschlagenen Anpassungen an die TSI PRM (Streichung des min. Kraftaufwandes für Türdrücker von 5 N, Reduktion des Kontrastwerte bei Türdrückern von 0.6 auf 0.3 und Streichung der Definitionen der Türöffnungstaster - Farbe der Umrandung sowie Winkelsymbole) sind Verschlechterungen für sehbehinderte Menschen, die nicht durch einen sofortigen Nachvollzug in die VAböV übernommen werden sollen. Vielmehr ist zu prüfen, wie diese, für Behinderte sinnvollen Bestimmungen auch mit der Uebernahme der TSI PRM in der schweizerische Gesetzgebung weiter Anwendung finden können. In diesem Sinne sollen diese Bestimmungen nicht voreilig der TSI PRM angepasst werden. Die TSI PRM wird zur Zeit revidiert und die	(bestehende Texte beibehalten)	Vorschlag nicht übernommen. Die Harmonisierung mit dem EU-Recht (i.d.R. TSI-PRM), ist prioritär, wo dieses den Grundsätzen des BehiG nicht entgegensteht. Materiell begründete Anpassungen der zu übernehmenden EU-Vorgaben («Verbesserungen für die Betroffenen») können deshalb nicht auf nationaler Ebene (als NNTV) behandelt werden, sondern müssen auf europäischer Ebene Eingang finden. Zuständige Ansprechpartnerin für die CH-

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				Änderungen werden in die VAböV Revision 2016 einfließen können. Zu diesem Zeitpunkt wird auch die Auswirkungen der TSI PRM auf die schweizerischen Ausführungsbestimmungen klarer ersichtlich sein. Die Anpassungen sollen deshalb in der vorliegenden Revision 2014 nicht vorgenommen werden.		Behindertenvertretungen ist z.B. das European Disability Forum EDF (www.edf-feph.org).
217	10	1		Neben dem maximalen muss auch der minimale Kraftaufwand definiert sein, sonst können Blinde das taktile Symbol nicht ertasten, ohne gleich die Funktion auszulösen. Eine „Anpassung an TSI-PRM“ ist hier nicht sinnvoll, zumal der Entwurf zur Revision der auch in der Schweiz geltenden EN 14752 in Ziff. 4.3.1.5 genau die bisher genannten 5 N als Minimum vorsieht. Der Passus wurde erst 2012 neu eingefügt, ist zweckmässig; die Streichung wäre ein Rückschritt	(Türdrücker für Allgemeinheit); Der Passus „Kraftaufwand minimal 5 N“ darf nicht gestrichen werden	Vorschlag nicht übernommen. Die Harmonisierung mit dem EU-Recht (i.d.R. TSI-PRM), ist prioritär, wo dieses den Grundsätzen des BehiG nicht entgegensteht. Materiell begründete Anpassungen der zu übernehmenden EU-Vorgaben («Verbesserungen für die Betroffenen») können deshalb nicht auf nationaler Ebene (als NNTV) behandelt werden, sondern müssen auf europäischer Ebene Eingang finden. Zuständige Ansprechpartnerin für die CH-Behindertenvertretungen ist z.B. das European Disability Forum EDF (www.edf-feph.org).
218	10	1		Der minimale Kontrastwert von 0,6 hat sich bewährt und ist auch problemlos realisierbar. Er ist auch notwendig, weil die Tasterumrandung relativ klein ist und Sehbehinderte den Taster sehr schnell finden müssen. Der in der TSI-PRM geforderte Wert von 0,3 ist hierfür völlig ungenügend. Der Wert von 0,3 mag ausreichen für grossflächige Einrichtungen wie Türen im Kontrast zur Wand, aber nicht für Streifen von 2-3-cm Breite wie bei Tasterumrandungen. Bei den	„Kontrastwert von mindestens 0,6“ muss bleiben. Andernfalls ist festzuhalten, dass der Wert auch im Gebrauchszustand nicht unterschritten sein darf, bzw. er müsste im Neuzustand um 0,1-0,2 höher sein. Zusätzlich ist ein Reflexionsgrad einer der	Vorschlag nicht übernommen. Die Harmonisierung mit dem EU-Recht (i.d.R. TSI-PRM), ist prioritär, wo dieses den Grundsätzen des BehiG nicht entgegensteht. Materiell begründete Anpassungen der zu übernehmenden EU-Vorgaben («Verbesserungen für die

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				<p>vergleichbaren visuell-taktilen Bodenmarkierungen etwa ist ein Neuwert von 0,6 und ein Tiefstwert von 0,4 festgehalten. Die SIA 500 verlangt für Beschriftungen u.ä. $k = 0,6$. Bei tiefen Kontrastwerten spielt zudem der Reflexionsgrad eine wichtige Rolle (siehe Beilage "Informationen zum Kontrast" des Low-Vision-Experten Fritz Buser). Der Wert 0,3 in TSI-PRM versteht sich als Neuwert. Im längeren Gebrauch sinkt der Wert auf 0,2 oder darunter.</p> <p>Eine „Anpassung an TSI-PRM“ ist hier auch nicht am Platz, da der Kontrast von der Farbe des Wagenkastens und der Drückerumrandung abhängt und somit ohnehin für jedes Fahrzeug anders ist.</p>	Flächen von 60 % erforderlich	Betroffenen») können deshalb nicht auf nationaler Ebene (als NNTV) behandelt werden, sondern müssen auf europäischer Ebene Eingang finden. Zuständige Ansprechpartnerin für die CH-Behindertenvertretungen ist z.B. das European Disability Forum EDF (www.edf-feph.org).
219	10	1		<p>Die zulässigen Farben sollten genannt sein, weil immer wieder rote oder blaue Öffnungstaster anzutreffen sind. Blau ist für Spezialfunktion reserviert. Rot sollte nur für Notfunktionen erlaubt sein. Zudem: Die gemäss AB-EBV geltende EN 14752 erlaubt nur grüne Öffnungstaster.</p> <p>Eine „Anpassung an TSI-PRM“ ist hier nicht sinnvoll, da die Farbe der Taster kein Produktionsfaktor ist.</p> <p>Der Passus wurde erst 2012 neu eingefügt, ist zweckmässig; die Streichung wäre ein Rückschritt</p>	<p>Der Passus „Die Umrandung der Türdrücker ist gelb, grün, grau oder schwarz“ soll nicht gestrichen werden.</p> <p>Alternative: „Die Umrandung der allg. Türdrücker darf weder rot (Notfunktionen) noch blau (Spezialfunktion Rollstuhl) sein</p>	Vorschlag nicht übernommen. Die Harmonisierung mit dem EU-Recht (i.d.R. TSI-PRM), ist prioritär, wo dieses den Grundsätzen des BehiG nicht entgegensteht. Materiell begründete Anpassungen der zu übernehmenden EU-Vorgaben («Verbesserungen für die Betroffenen») können deshalb nicht auf nationaler Ebene (als NNTV) behandelt werden, sondern müssen auf europäischer Ebene Eingang finden. Zuständige Ansprechpartnerin für die CH-Behindertenvertretungen ist z.B. das European Disability Forum EDF (www.edf-feph.org).
220	10	1 bis		Damit die Winkel-Markierung taktil klar identifizierbar ist, muss sie die genannten Kriterien erfüllen.	(taktile Markierung durch Winkelsymbol); Die Präzisierung	Vorschlag nicht übernommen. Die Harmonisierung mit dem EU-

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				Bestimmte Produkte erfüllen sie, andere nicht, welche dann für Blinde prompt kaum erkennbar sind. Es kann nicht Sinn einer Verordnung sein, Produkte zuzulassen, die ihren Zweck nicht erfüllen. Eine „Anpassung an TSI-PRM“ ist hier nicht am Platz, da diese nur funktionale Anforderungen stellt und z.B. konkret die Pfeilsymbole gar nicht nennt. Der Passus wurde erst 2012 neu eingefügt, ist zweckmässig; die Streichung wäre ein Rückschritt	„ mit einer Höhe von mindestens 14 mm, einem Abstand zueinander von 4-6 mm, einer Strichdicke von 1-3 mm und einer Erhabenheit von 1-1,5 mm“ soll nicht gestrichen werden	Recht (i.d.R. TSI-PRM), ist prioritär, wo dieses den Grundsätzen des BehiG nicht entgegensteht. Materiell begründete Anpassungen der zu übernehmenden EU-Vorgaben («Verbesserungen für die Betroffenen») können deshalb nicht auf nationaler Ebene (als NNTV) behandelt werden, sondern müssen auf europäischer Ebene Eingang finden. Zuständige Ansprechpartnerin für die CH-Behindertenvertretungen ist z.B. das European Disability Forum EDF (www.edf-feph.org).
221	10	3		Ausführliche Begründung siehe spezielles Dokument "VAböV2014_BlindengerechteTüröffnung" (von den hierfür massgeblichen Blindenverbänden unterzeichnet). Kurz zur Streichungsbegründung des BAV: - Die existierenden Findesignale sind sehr problematisch und haben sich bisher als wenig hilfreich erwiesen. - Eine Fernbedienung ist keineswegs unrealistisch und würde auch von vielen Betreibern bevorzugt. - Das TSI-PRM Türfreigabe- und Türschliesssignal eignet sich nicht zum Finden und Öffnen der Tür und ist kein Ersatz.	(behindertengerechtes Türöffnungssystem); Der Passus „oder die Türen mittels einer Fernbedienung öffnen“ darf auf keinen Fall gestrichen werden	Vorschlag nicht übernommen. Die Harmonisierung mit dem EU-Recht (i.d.R. TSI-PRM), ist prioritär, wo dieses den Grundsätzen des BehiG nicht entgegensteht. Materiell begründete Anpassungen der zu übernehmenden EU-Vorgaben («Verbesserungen für die Betroffenen») können deshalb nicht auf nationaler Ebene (als NNTV) behandelt werden, sondern müssen auf europäischer Ebene Eingang finden. Zuständige Ansprechpartnerin für die CH-Behindertenvertretungen ist z.B. das European Disability Forum EDF (www.edf-feph.org).

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
222	10	3		<p>Eine Formulierung im bisherigen Sinne ist beizubehalten. Auch wenn zur Zeit noch kein System erprobt ist, mit dem man die Fahrzeugtür mittels Fernbedienung öffnen kann, ist an dieser Forderung festhalten. Damit könnten auch Passagier mit Behinderung in den Armen und der Beweglichkeit die Fahrzeugtür autonom öffnen.</p> <p>Die Türöffnung mittels Fernbedienung wird mit den technischen Entwicklungen sicher machbar und sollte deshalb nicht ausgeschlossen und parallel zu den Findesignalen angestrebt werden</p> <p>Zur Streichungsbegründung des BAV: - Eine Fernbedienung ist keineswegs unrealistisch und würde auch von vielen Betreibern bevorzugt. - Das TSI-PRM Türfreigabe- und Türschliesssignal eignet sich nicht zum Finden und Öffnen der Tür und ist kein Ersatz.</p>	(behindertengerechtes Türöffnungssystem); Der Passus „oder die Türen mittels einer Fernbedienung öffnen“ darf auf keinen Fall gestrichen werden.	Vorschlag nicht übernommen. Die Harmonisierung mit dem EU-Recht (i.d.R. TSI-PRM), ist prioritär, wo dieses den Grundsätzen des BehiG nicht entgegensteht. Materiell begründete Anpassungen der zu übernehmenden EU-Vorgaben («Verbesserungen für die Betroffenen») können deshalb nicht auf nationaler Ebene (als NNTV) behandelt werden, sondern müssen auf europäischer Ebene Eingang finden. Zuständige Ansprechpartnerin für die CH-Behindertenvertretungen ist z.B. das European Disability Forum EDF (www.edf-feph.org).
223				3. Abschnitt: Anforderungen im Bus- und Trolleybusverkehr		
224	14		a,b	Keine Bemerkung der Sehbehindertenverbände		
225	14		a+b	Änderung der Reihenfolge, dass der niveaugleiche Einstieg, d.h. die autonome Benützung, prioritär erscheint. (Busse)	Vorgeschlagene Änderung wird begrüsst	
226	14		a,b	keine Bemerkung der Sehbehindertenverbände		
227	14		a/b	Die VBZ wollen einen behindertengerechten und BehiG-konformen öffentlichen Verkehr und setzen alles daran, den Tram- und Busverkehr im VBZGebiet so behindertenfreundlich wie möglich zu gestalten. Auch bei der Frage der Erhöhung der Bushaltekanten unterstützen die VBZ BehiG-konforme Lösungen. Die VBZ beantragen aber, auf die Änderung von Art. 14	Wir beantragen, auf die vorgesehene Änderung von Art. 14 VAböV zu verzichten.	Vorschlag materiell übernommen: Redaktionelle Anpassung bleibt (Umkehr Reihenfolge von Bst a und b) wegen besserer Lesbarkeit. Hingegen werden die im Vernehmlassungsentwurf vermerkten Begriffe "prioritär" und

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				<p>VAböV zu verzichten. Aus folgenden Gründen erachten wir die Änderung als nicht BV- und BehiG-konform: 1. Für die Begründung verweisen wir grundsätzlich auf die Besprechung vom 11. Juni 2013 zwischen einer Vertretung des BAV (Herren Hanspeter Oprecht und Marcel Hepp) und einer Vertretung aus Stadt und Kanton Zürich (ZVV1, AFV2, VBZ) sowie Herrn Prof. Dr. iur. Markus Schefer von der Universität Basel) sowie auf das bei diesem Anlass vorgelegte Gutachten von Herrn Prof. Dr. iur. Markus Schefer und das darauf basierende Ablaufschema von ZVV, AFV, TAZ3 und VBZ. Die beiden Dokumente legen wir der vorliegenden Stellungnahme nochmals bei. 2. Hintergrund der vorgesehenen Änderung von Art. 14 VAböV ist die Annahme des BAV, dass aufgrund des Entscheides des Bundesverwaltungsgerichts vom 19. November 2008 in SachenWalenstadt (nachfolgend: BVGer-Entscheid Walenstadt) nun auch im Busverkehr der autonome bzw. niveaugleiche Zugang (d.h. erhöhte Bushaltekante, keine Rampe und Hilfestellung durch Fahrpersonal) als Standard gelte. Nur wo aus nachgewiesenen Verhältnismässigkeitsgründen ein niveaugleicher Einstieg nicht möglich sei, könne davon abgewichen werden. Der autonome bzw. niveaugleiche Zugang zum Bus wird so als Grundsatz, die Verwendung der Rampe und die Hilfestellung durch das Fahrpersonal als Ausnahme bzw. Ersatzmassnahme im Sinn von Art. 12 Abs. 3 BehiG betrachtet. Daher die neu vorgesehene Umkehrung und ausdrückliche Riorisierung der Bst. a und b von Art. 14 VAböV. 3. Diese Annahme des BAV und die vorgesehene</p>		"subsidiär" gestrichen. Es gilt das Verhältnismässigkeitsprinzip nach Art. 11 BehiG.

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				<p>Änderung von Art. 14 VAböV können weder aus Art. 8 Abs. 4 BV noch aus dem BehiG abgeleitet werden und sind im Licht dieser übergeordneten Bestimmungen nicht haltbar:</p> <p>a) Dies ergibt sich aus dem Gutachten von Herrn Prof. Dr. iur. Markus Schefer. Das BehiG verlangt (auch für die Frage des autonomen Zugangs zu Bussen) eine zweistufige Prüfung folgender Fragen: Erstens die Frage der Benachteiligung (Art. 2 Abs. 2 und 3 BehiG) bzw. der Intensität der Betroffenheit in der Autonomie; zweitens die Frage der Verhältnismässigkeit (Art. 11 Abs. 1 BehiG). Nicht jede noch so kleine Beschränkung der Autonomie kann als Benachteiligung im Sinn von Art. 8 Abs. 4 BV bzw. von Art. 2 Abs. 2 und 3 BehiG qualifiziert werden. Es gibt auch Fälle, in denen der fehlende autonome Zugang zum Bus keine Benachteiligung darstellt. In diesen Fällen ist keine Verhältnismässigkeitsprüfung notwendig. Deshalb erfordert (auch) die Frage des autonomen Zugangs zu Bussen eine differenzierte (zweistufige) Prüfung, wie wir sie in unserem Ablaufschema vorschlagen. Dem widerspricht die vorgesehene Priorisierung in Art. 14 VAböV.</p> <p>b) Der vom BAV angerufene BVGer-Entscheid Walenstadt bringt diesbezüglich keine neuen Erkenntnisse.</p> <p>Sowieso bezieht sich dieser Entscheid auf die Perronhöhe einer Vollbahn (SBB). Die Situation bei Perrons einer Vollbahn ist überhaupt nicht vergleichbar mit derjenigen bei Perrons auf öffentlichen Strassen, insbesondere bei Haltekanten für nicht schienengeführte Fahrzeuge. Im Übrigen kommt der BVGer-Entscheid zum Schluss, dass der autonome Zugang in diesem Fall nicht zu</p>		

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				<p>gewährleisten ist. c) Wesentlich aufschlussreicher ist diesbezüglich der Entscheid des Bundesgerichts vom 22. Februar 2013 (2C_380/2012) betreffend Doppelstock-Triebzüge der SBB. Dieser Entscheid ist jünger als der BVGer-Entscheid Walenstadt vom 19. November 2008 und stammt von der dem Bundesverwaltungsgericht übergeordneten Gerichtsinstanz. Der Entscheid bezieht sich zwar auch auf eine Vollbahn. Er äussert sich darin aber auch zur hier relevanten Frage der Benachteiligung. Das Bundesgericht geht in Erwägung 2.3 implizit davon aus, dass nicht jede Schlechterstellung von Menschen mit Behinderung eine Benachteiligung im Sinn des BehiG darstellt. Das Bundesgericht weist darauf hin, dass die Rechtsordnung in Kauf nimmt, dass Behinderte nicht in absolut gleicher Weise wie nicht Behinderte behandelt werden können und darin allein nicht ein unzulässig erschwerter Zugang im Sinn von Art. 2 Abs. 3 BehiG und damit auch eine Benachteiligung im Sinn des BehiG erblickt werden kann. Nur eine intensive Betroffenheit in der Autonomie stellt eine Benachteiligung im Sinn des BehiG dar.</p>		
228	14		a Ziif. 1. + 2	<p>Reihenfolge und Präferenz erforderlich, resp. Tendenziell ist auch beim Buseinstieg ein umgekehrte RZielführender wie in der AB-EBV Art. 66. Siehe dazu die vorstehenden ausführlichen Begründungen zu Art. 66 AB-EBV.</p>	<p>Reihenfolge in Art. 14 a Ziff. 1. + 2. umkehren und 1. als Präferenz bestimmen.</p>	<p>Vorschlag nicht übernommen, siehe Gutachten Prof. Schefer, Uni Basel (s. Eingabe Punkte Nr. 227 und 230). Die im Vernehmlassungsentwurf vermerkten Begriffe "prioritär" und "subsidiär" werden gestrichen. Es gilt das Verhältnismässigkeitsprinzip nach Art. 11 BehiG.</p>

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
229	14		a/b	Mit der Begründung aus dem BVG Urteil Walenstadt wird der Art. 14 durch a) „prioritär“ und b) „subsidiär“, verschärft. Das aber gem. BVG Urteil vom Grundsatz des selbständigen Zugangs für Rollstühle und Rollatoren bei möglicher Reduzierung der Betriebssicherheit und unverhältnismässigem Kostenaufwand abgewichen werden kann, wird hier nicht erwähnt..	Keine Änderung d.h. beibehalten der alten Formulierung oder Ergänzung des Art. durch: Vom Grundsatz a) des selbständigen Zugangs für Rollstühle und Rollatoren kann bei nachweisbarer möglicher Reduzierung der Betriebssicherheit und/oder unverhältnismässigem Kostenaufwand zu b) abgewichen werden	Vorschlag materiell übernommen: Die im Vernehmlassungsentwurf vermerkten Begriffe "prioritär" und "subsidiär" werden gestrichen. Es gilt das Verhältnismässigkeitsprinzip nach Art. 11 BehiG. Hingegen bleibt die redaktionelle Anpassung (Umkehr Reihenfolge von Bst a und b) wegen besserer Lesbarkeit.
230	14		A und b	Die bauliche Anpassung einer Bushaltekante für einen niveaugleichen Einstieg stellt keine prioritäre Massnahme dar. Der Einsatz von Rampen, Hubliften oder anderen technischen Lösungen ist nicht nur subsidiär zuzulassen. Die neue Regelung widerspricht den gesetzlichen Grundlagen (Art. 8 Abs. 4 Bundesverfassung [BV] und Art. 2 Abs. 2 sowie 3 Behindertengleichstellungsgesetz [BehiG]) und lässt sich auch nicht mit dem seitens des BAV herangezogenen Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts betreffend Bahnhof Walenstadt, Sanierung Mittelperron (A-7569/2007, (T1/2) vom 19. November 2007) begründen. Wesentlich erscheint, dass nicht jede Betroffenheit bzw. Beschränkung der Autonomie von behinderten Menschen eine Benachteiligung im Sinne von Art. 8 Abs. 4 BV bzw. Art. 2 Abs. 2 und 3 BehiG darstellt. Diese Auffassung vertritt auch das Bundesgericht	Auf eine Änderung von Art. 14 lit. a und b VAböV sei zu verzichten, d. h. Art. 14 lit. a und b VAböV seien in der heutigen Fassung zu belassen.	Vorschlag materiell übernommen: Die im Vernehmlassungsentwurf vermerkten Begriffe "prioritär" und "subsidiär" werden gestrichen. Es gilt das Verhältnismässigkeitsprinzip nach Art. 11 BehiG. Hingegen bleibt die redaktionelle Anpassung (Umkehr Reihenfolge von Bst a und b) wegen besserer Lesbarkeit.

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				<p>implizit im Entscheid 2C_380/2012 vom 22. Februar 2013 betreffend Pflichtenheft und Typenskizzen für Fernverkehr Doppelstock-Triebzüge (FV-Dosto) IR100, IR200, IC200 (E. 2.3). Nur intensive Einschränkungen der Autonomie stellen eine Benachteiligung dar. Gemäss Art. 2 BehiG ist eine zweistufige Prüfung vorzunehmen, wobei in jedem einzelnen Fall zuerst abzuklären ist, ob eine intensive Betroffenheit der Autonomie vorliegt. Falls eine solche überhaupt vorliegt, ist danach zu prüfen, ob die Beseitigung der Benachteiligung verhältnismässig im Sinne von Art. 11 Abs. 1 BehiG ist (Ablaufschema BehiG Bushaltekanten, bestehende Situation kein autonomer Zugang zu Bus vom 30. April 2013, ergänzt nach der Besprechung mit BAV vom 11. Juni 2013; Beilage 3). Dem Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts in Sachen Bahnhof Walenstadt liegt eine ganz andere Ausgangslage zugrunde, weshalb er für vorliegende Fragestellung nicht herangezogen werden kann. Die Situation einer auf Schienen fahrenden Bahn der SBB ist nicht mit Bussen vergleichbar, die auf öffentlichen Strassen verkehren.</p>		
230a	14, 19			<p>Art. 14 und 19 VAböV sind in ihrer heute geltenden Fassung zu belassen. Der Einsatz von Rampen darf nicht generell nur als subsidiär mögliche Lösung in der VAböV festgeschrieben werden. Die baulichen Anpassungen für einen niveaugleichen Ein-/Ausstieg sind stets fallweise auf die jeweiligen Umstände abzustimmen.</p> <p>Die Teilrevision von Art. 14 und 19 VAböV (nachfolgend Art. 14 VAböV, Art. 19 VAböV ist jeweils mitgemeint) stellt eine einschneidende Änderung des bisher geltenden Rechts dar. Art. 14 VAböV beinhaltet</p>	<p>Art. 14 und 19 VAböV sind in ihrer heute gültigen Fassung zu belassen</p>	<p>Vorschlag materiell übernommen: Die im Vernehmlassungsentwurf vermerkten Begriffe "prioritär" und "subsidiär" werden gestrichen. Es gilt das Verhältnismässigkeitsprinzip nach Art. 11 BehiG. Hingegen bleibt die redaktionelle Anpassung (Umkehr Reihenfolge von Bst a und b) wegen besserer Lesbarkeit.</p>

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				<p>in seiner geltenden Fassung und in Übereinstimmung mit höherrangigem Recht keine Hierarchie zwischen lit. a und lit. b, sondern stellt zwei gleichwertige Alternativen nebeneinander. Davon geht auch das Rechtsgutachten von Prof. Dr. iur. Markus Schefer, Universität Basel, vom 16. September 2012 zum Thema ‚Niveaugleicher Ein- und Ausstieg an Bushaltestellen für Menschen mit Behinderung‘ (Beilage) aus. Der Gutachter kommt zum Schluss, dass die Benutzung von fahrzeuggebundenen Rampen nicht automatisch zu einer Verletzung der Autonomie gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) führt, wie dies in der Begründung zur Verordnungsrevision dargestellt wird (vgl. Rechtsgutachten, S. 14).</p> <p>Die vorgesehene Änderung stützt sich auf eisenbahnrechtliche Bestimmungen und wird den technischen Anforderungen im Bus- und Trolleybusverkehr sowie im Seilbahnverkehr nicht gerecht. Eisenbahnrecht kommt aber für die Strasseninfrastruktur und die Seilbahnen nicht zur Anwendung. Insbesondere lassen sich die technischen Anforderungen für spurgeführte Fahrzeuge nicht mit denjenigen von nicht-spurgeführten Fahrzeugen vergleichen. Diesen Umständen trägt die heute geltende Regelung Rechnung.</p> <p>Das BehiG sieht ein zweistufiges Verfahren für die Prüfung der BehiG Konformität vor. Am Beispiel des niveaugleichen Ein-/Ausstiegs wird zunächst geprüft, ob der nicht-niveaugleiche Ein-/Ausstieg mit einer Rampenlösung und Personalhilfe die Autonomie von</p>		

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				<p>Menschen mit eingeschränkter Mobilität in einer gewissen Intensität berührt. Wird diese Frage verneint, muss in der Regel kein niveaugleicher Ein-/Ausstieg umgesetzt werden. Denn nicht jede Hilfestellung führt automatisch zu einer Verletzung der Autonomie. Wird die Frage hingegen bejaht, ist in einem zweiten Schritt zu prüfen, ob der Ausbau der Haltestelle mit einem niveaugleichen Ein-/Ausstieg verhältnismässig ist oder nicht. Die mit der Änderung vorgesehene Priorisierung in Art. 14 VAböV widerspricht dieser Zweitstufigkeit nach BehiG.</p> <p>Gestützt auf diese gesetzlichen Vorgaben und die Erkenntnisse aus dem Rechtsgutachten erstellte eine Arbeitsgruppe (Vertreter von Stadt und Kanton Zürich und den VBZ unter Mitwirkung von Prof. Schefer) ein Schema zum konkreten, fallweisen Vorgehen beim behindertengerechten Ausbau der Bushaltekanten auf den Hauptverkehrsstrassen im Kanton Zürich (nachfolgend Ablaufschema). Das Ablaufschema ermöglicht eine einheitliche und rechtsgleiche Prüfung.</p> <p>Am 11. Juni 2013 fand eine Besprechung zwischen Vertretern der Arbeitsgruppe und Prof. Schefer sowie Vertretern des Bundesamts für Verkehr (BAV) statt. Dem BAV wurde das Rechtsgutachten und das basierend darauf erarbeitete Ablaufschema präsentiert. Das BAV brachte weder gegen das Gutachten noch gegen das Ablaufschema grundsätzliche Einwände vor. Wir erachten die Begründung für die Änderung von Art. 14 VAböV als nicht schlüssig. Das Urteil A-7569/2007 vom 19. November 2008 des BVGer zum Eisenbahnrecht (Walenstadt) hat keine Auswirkungen auf die</p>		

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				<p>technischen Aspekte für Bushaltekanten auf Strassen (und Einstiege in Seilbahnen nach Seilbahnrecht). Im fraglichen Urteil äussert sich das das BVGer denn auch nicht zur Priorisierung des niveaugleichen Einstiegs für den gesamten öffentlichen Verkehr. Das BVGer zitiert die Botschaft des Bundesrates zum BehiG, gemäss welcher die autonome Benützung öffentlicher Verkehrsmittel die Beanspruchung des Personals der Verkehrsunternehmen, beispielsweise für die Benützung des Mobiliftes, eben gerade nicht ausschliesst (E. 7.4 des Urteils). Auch das Urteil 2C_380/2012 vom 22. Februar 2013 des BGer betreffend die Anschaffung von neuen Doppelstock-Triebzügen durch die SBB hält klar fest, dass nicht jede Schlechterstellung von Menschen mit Behinderung eine Benachteiligung i.S. des BehiG darstellt (E. 2.3).</p> <p>Die Kosten für den Umbau der Strasseninfrastruktur, die durch die Änderung von Art. 14 VAböV hervorgerufen werden, können beträchtlich sein. Weiter ist zu erwarten, dass die Bewilligungsverfahren negativ beeinflusst werden, indem der niveaugleiche Ein-/Ausstieg, der nicht immer zur Anwendung kommen kann und muss, als Standardfall festgelegt wird</p>		
231	15	2		Wechsel zur neuen EU-Richtlinie grundsätzlich sinnvoll		
232	15	2	c	Die alte EU-Busrichtlinie verlangte in der Klasse M3 2-4 Behindertensitze, die neue nennt keine Zahl. Für Busse, die bis zu 100 Fahrgäste aufnehmen können,	In Fahrzeugen der Klasse M3 sind mindestens <u>zwei Behindertensitze</u> zu	Vorschlag übernommen: Art. 15 Abs. 2 Bst d wird ergänzt: " In Fahrzeugen der Klasse M3 von

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				sind 2 Behindertensitze kein Luxus, zumal ja die Sitze für alle verfügbar sind. Die Massnahme ist auch kostenneutral, und es ist heute schon Praxis, dass 2 oder mehr Sitze als Behindertensitze gekennzeichnet sind.	kennzeichnen	mehr als 12 m Länge, die mehrheitlich im Agglomerationsverkehr eingesetzt werden, müssen zwei Stellplätze für Rollstühle sowie zwei Behindertensitze vorhanden sein."
233	15	2	e	Anhang 8 der Regelung Nr. 107 UN/ECE enthält bezügl. Türdrücker (in 3.9.) lediglich Aussagen zu den Höhen. Diese entsprechen nicht genau der VAböV, sind aber einigermaßen kompatibel. Hingegen fehlen alle übrigen wichtigen Vorgaben von Art. 10 VAböV, insb. auch jene der Absätze 1-4, die bisher bei Bussen in der Schweiz auch einzuhalten waren (und wurden). Weitere Vorschriften sind im Anhang 3 der Reg. Nr. 107 UN/ECE enthalten, die aber der VAböV teilweise widersprechen. Entweder ist klar die Meinung, dass Art. 10 der VAböV für Busse ohnehin einzuhalten ist - dann braucht es keinen Hinweis auf Abs. 5. Wenn dies jedoch nicht klar ist, muss deutlich vermerkt werden, dass Art. 10 generell auch für Busse gilt, sonst gehen wichtige Anforderungen der anderen Abs. verloren. Die taktile Markierung bei Türtastern ist bei Bussen nicht zwingend nötig (ausser allenfalls, wenn zusätzlich Rollstuhltaster vorhanden sind), und sie fehlt auch oft	Für die Türdrücker ist generell VAböV Art. 10 massgebend, wobei Abs. 1bis fakultativ ist	Vorschlag nicht übernommen, es gilt 107 UN/ECE, ausser für Rollstuhldrücker (s. Eintrag 237). In den VAböV-Erläuterungen wird ein entsprechender Hinweis vermerkt. Dies entspricht dem Grundsatz der VAböV-Version bis 2014, für Türdrücker galt rechtlich auch die Richtlinie 2001/85/EG, nicht Art. 10 VAböV.
234	15	2		Verweis auf neue EU-Busrichtlinie: Der Wechsel auf die neue Busrichtlinie ist grundsätzlich sinnvoll. Für die Anzahl der Behindertensitze, die Vorgaben für die Türdrücker und die Ausgestaltung der Rückenlehne des Rollstuhlplatzes sind Ausnahmen in den Buchstaben c, e und f(neu) aufzunehmen		

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
235	15	2	c	Die alte EU-Busrichtlinie verlangte in der Klasse M3 2-4 Behindertensitze, die neue nennt keine Zahl. Für Busse, die bis zu 100 Fahrgäste aufnehmen können, sind mind. 2 Behindertensitze zu kennzeichnen Es ist heute schon Praxis, dass 2 oder mehr Sitze als Behindertensitze gekennzeichnet sind	In Fahrzeugen der Klasse M3 sind mindestens zwei Behindertensitze zu kennzeichnen	Vorschlag übernommen: Art. 15 Abs. 2 Bst d wird ergänzt: " In Fahrzeugen der Klasse M3 von mehr als 12 m Länge, die mehrheitlich im Agglomerationsverkehr eingesetzt werden, müssen zwei Stellplätze für Rollstühle sowie zwei Behindertensitze vorhanden sein."
236	15	2	e	Die EU-Busrichtlinien enthalten lediglich Aussagen zu den Höhen der Türdrücker. Die weiteren Anforderungen an die Türdrücker gemäss VAböV Art. 10 unter Abschnitt 2: „Allgemeine Bestimmungen“ haben ebenfalls Gültigkeit für die besonderen Anforderungen im Bus- und Trolleybusverkehr (Abschnitt 3). Um Unsicherheiten bei der Anwendung vorzubeugen sollte der ganze Art.	Für die Türdrücker ist generell VAböV Art. 10 massgebend	Vorschlag nicht übernommen, s. Einträge 233 und 237.
237	15	3		Der Sinn der neuen Bestimmung erschliesst sich nicht. In Ziffer 7.7.9.1 im Anhang 3 Regelung Nr. 107 UN/ECE geht es um Halteanforderungstaster im Innern, was nichts mit Türdrückern aussen zu tun hat. Falls es um erstere gehen sollte, könnte der Hinweis sinnvoll sein. Das hätte aber zur Folge, dass sehr viel mehr solcher Taster eingebaut werden müssten, und vor allem fehlt der Hinweis auf das in VAböV Art. 10 verlangte akustische Signal, wenn ein Halt verlangt wurde. Dies müsste dann ergänzt werden. Wenn aber Türdrücker aussen gemeint sein sollten (Anhang 8 Ziff. 3.9.1.1), dann gilt das oben zu Bst. e. Gesagte.	Absatz ersatzlos streichen oder neu formulieren wie folgt: Für Halteanforderungstaster gilt die Ziffer 7.7.9.1 des Anhangs 3 der Regelung Nr. 107 (...) UN/ECE (...). Zusätzlich muss ein akustisches Signal gemäss VAböV Art. 10 Abs. 4 Bst. b. realisiert werden	Vorschlag übernommen: "Für reine Halteanforderungstaster und die Türdrücker innen [Anm: Zusatz 'Türdrücker innen' = Relation zu Art. 10 Abs. 4] gilt die Ziffer 7.7.9.1 des Anhangs 3 der Regelung Nr. 107 (...) UN/ECE (...). Zusätzlich muss ein akustisches Signal gemäss Art. 10 Abs. 4 Bst. b. realisiert werden). Zudem Hinweis in VAböV-Erläuterungen, dass für Aussendrücker Anhang 8 Zif.f. 3.9.1.1 gilt.
238	15	2	f-neu	Die Gestaltung der Rücklehne des Rollstuhlplatzes	Die Gestaltung der Rücklehne	Anpassungsvorschlag nicht

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				gemäss Ziff. 3.8.6 (nur als Beispiel aufgeführt), widerspricht dem Merkblatt „Rollstuhlplätze in Bussen“ der Fachstelle BöV, das vom BAV anerkannt und von praktisch allen Busbetreibern in der Schweiz beachtet wird.	beim Rollstuhlplatz ist gemäss Merkblatt der Fachstelle BöV „Rollstuhlplätze in Bussen“ auszuführen.	übernommen, diese Verschärfung in CH-Recht gegenüber EU-Recht wäre unverhältnismässig. Jedoch BAV-Empfehlung in VAböV-Erläuterungen, dass das BöV-Merkblatt anwendbar sein soll (materiell Status VAböV bis 2014).
239	15	2		Wechsel zur neuen EU-Richtlinie grundsätzlich sinnvoll		
240	15	2	c	Die alte EU-Busrichtlinie verlangte in der Klasse M3 2-4 Behindertensitze, die neue nennt keine Zahl. Für Busse, die bis zu 100 Fahrgäste aufnehmen können, sind 2 Behindertensitze kein Luxus, zumal ja die Sitze für alle verfügbar sind. Die Massnahme ist auch kostenneutral, und es ist heute schon Praxis, dass 2 oder mehr Sitze als Behindertensitze gekennzeichnet sind	In Fahrzeugen der Klasse M3 sind mindestens <u>zwei Behindertensitze</u> zu kennzeichnen.	Vorschlag übernommen: Art. 15 Abs. 2 Bst d wird ergänzt: " In Fahrzeugen der Klasse M3 von mehr als 12 m Länge, die mehrheitlich im Agglomerationsverkehr eingesetzt werden, müssen zwei Stellplätze für Rollstühle sowie zwei Behindertensitze vorhanden sein."
241	15	2	e	Anhang 8 der Regelung Nr. 107 UN/ECE enthält bezügl. Türdrücker (in 3.9.) lediglich Aussagen zu den Höhen. Diese entsprechen nicht genau der VAböV, sind aber einigermaßen kompatibel. Hingegen fehlen alle übrigen wichtigen Vorgaben von Art. 10 VAböV, insb. auch jene der Absätze 1-4, die bisher bei Bussen in der Schweiz auch einzuhalten waren (und wurden). Weitere Vorschriften sind im Anhang 3 der Reg. Nr. 107 UN/ECE enthalten, die aber der VAböV teilweise widersprechen. Entweder ist klar die Meinung, dass Art. 10 der VAböV für Busse ohnehin einzuhalten ist - dann braucht es keinen Hinweis auf Abs. 5. Wenn dies jedoch nicht klar ist, muss deutlich vermerkt werden, dass Art. 10 generell auch für Busse gilt, sonst gehen wichtige	Für die Türdrücker innen für Personen im Rollstuhl gilt Artikel 10 Absatz 5 (3.9.1.2) ist generell VAböV Art. 10 massgebend, wobei Abs. 1bis fakultativ ist	Vorschlag nicht übernommen, s. Einträge 233 und 237.

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				Anforderungen der anderen Abs. verloren. Die taktile Markierung bei Türtastern ist bei Bussen nicht zwingend nötig (ausser allenfalls, wenn zusätzlich Rollstuhltaster vorhanden sind), und sie fehlt auch oft		
242	15	3		Der Sinn der neuen Bestimmung erschliesst sich nicht. In Ziffer 7.7.9.1 im Anhang 3 Regelung Nr. 107 UN/ECE geht es um Halteanforderungstaster im Innern, was nichts mit Türdrückern aussen zu tun hat. Falls es um erstere gehen sollte, könnte der Hinweis sinnvoll sein. Das hätte aber zur Folge, dass sehr viel mehr solcher Taster eingebaut werden müssten, und vor allem fehlt der Hinweis auf das in VAböV Art. 10 verlangte akustische Signal, wenn ein Halt verlangt wurde. Dies müsste dann ergänzt werden. Wenn aber Türdrücker aussen gemeint sein sollten (Anhang 8 Ziff. 3.9.1.1), dann gilt das oben zu Bst. e. Gesagte.	Absatz ersatzlos streichen oder neu formulieren wie folgt: Für Halteanforderungstaster gilt die Ziffer 7.7.9.1 des Anhangs 3 der Regelung Nr. 107 (...) UN/ECE (...). Zusätzlich muss ein akustisches Signal gemäss VAböV Art. 10 Abs. 4 Bst. b. realisiert werden	Vorschlag übernommen, s. Eintrag 237
243	15	2	c	Die alte EU-Busrichtlinie verlangte in der Klasse M3 2-4 Behindertensitze, die neue nennt keine Zahl. Für Busse, die bis zu 100 Fahrgäste aufnehmen können, sind 2 Behindertensitze kein Luxus, zumal ja die Sitze für alle verfügbar sind. Die Massnahme ist auch kostenneutral, und es ist heute schon Praxis, dass 2 oder mehr Sitze als Behindertensitze gekennzeichnet sind	In Fahrzeugen der Klasse M3 sind mindestens zwei Behindertensitze zu kennzeichnen	Vorschlag übernommen: Art. 15 Abs. 2 Bst d wird ergänzt: " In Fahrzeugen der Klasse M3 von mehr als 12 m Länge, die mehrheitlich im Agglomerationsverkehr eingesetzt werden, müssen zwei Stellplätze für Rollstühle sowie zwei Behindertensitze vorhanden sein."
244				4. Abschnitt: Anforderungen im Seilbahnverkehr		
245				3. Abschnitt: Anforderungen im Bus- und Trolleybusverkehr		
246	15	2	e	Anhang 8 der Regelung Nr. 107 UN/ECE enthält bezügl. Türdrücker (in 3.9.) lediglich Aussagen zu den Höhen. Diese entsprechen nicht genau der VAböV,	Für die Türdrücker soll generell VAböV Art. 10 Massgebend sein.	Vorschlag nicht übernommen, s. Einträge 233 und 237

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				sind aber einigermaßen kompatibel. Hingegen fehlen alle übrigen wichtigen Vorgaben von Art. 10 VAböV, insb. auch jene der Absätze 1-4, die bisher bei Bussen in der Schweiz auch einzuhalten waren (und wurden). Weitere Vorschriften sind im Anhang 3 der Reg. Nr. 107 UN/ECE enthalten, die aber der VAböV teilweise widersprechen. Entweder ist klar die Meinung, dass Art. 10 der VAböV für Busse ohnehin einzuhalten ist. Dann braucht es keinen Hinweis auf Abs. 5. Wenn es nicht klar ist, dann muss deutlich vermerkt werden, dass Art. 10 generell auch für Busse gilt, sonst gehen wichtige Anforderungen verloren. Die taktile Markierung bei Türtastern ist bei Bussen nicht zwingend nötig (ausser allenfalls wenn zusätzlich Rollstuhltaster vorhanden sind) und sie fehlt auch oft.		
247	15	2	f	Die Gestaltung der Rücklehne des Rollstuhlplatzes gemäss Ziff. 3.8.6 (nur als Beispiel aufgeführt), widerspricht völlig dem Merkblatt „Rollstuhlplätze in Bussen“ der Fachstelle BÖV, das vom BAV anerkannt und von praktisch allen Busbetreibern in der Schweiz beachtet wird. Die Gestaltung der Rücklehne gemäss Ziff. 3.8.6 eignet sich höchstens für Handrollstühle ohne angehängten Rucksack, ist aber hinderlich und sehr gefährlich im Falle von Elektrorollstühlen. Die Anforderungen an die Stabilität der Rücklehne sind in 3.8.5 geregelt und somit nicht betroffen	Zusätzliche Ausnahme: Für die Gestaltung der Rücklehne des Rollstuhlplatzes ist Ziff. 3.8.6 nicht anwendbar. (evt. ergänzen: ...sondern das Merkblatt „Rollstuhlplätze in Bussen“ der Fachstelle BÖV.)	Anpassungsvorschlag nicht übernommen, diese Verschärfung in CH-Recht gegenüber EU-Recht wäre unverhältnismässig. Jedoch BAV-Empfehlung in VAböV-Erläuterungen, dass das BÖV-Merkblatt anwendbar sein soll (materiell Status quo).
248				4. Abschnitt: Anforderungen im Seilbahnverkehr		
249	19			keine Bemerkung der Sehbehindertenverbände		
250	19			Änderung der Reihenfolge, dass niveaugleicher Einstieg, d.h. autonome Benützung prioritär erscheint.	Vorgeschlagene Änderung wird begrüsst	Die im Vernehmlassungsentwurf vermerkten Begriffe "prioritär" und

(1)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	
Nr.	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT
				(Seilbahnen)		"subsidiär" werden gestrichen. Es gilt das Verhältnismässigkeitsprinzip nach Art. 11 BehiG. Vgl. Eintrag Nr. 227.
251	19	1	a	Es fragt sich, wie der Zugang mittels Nutzung einer fahrzeuggebundenen oder mobilen Rampe real funktionieren kann OHNE Personalhilfe. Es müsste dann mindestens gewährleistet sein, dass eine solche Rampe (evtl. auf Abruf) automatisch in ihre Position geht.		Nicht Gegenstand der Vernehmlassung. Bemerkung wird zur Kenntnis genommen.
252	19			keine Bemerkung der Sehbehindertenverbände		
253	19	1	b	Siehe dazu die vorstehenden ausführlichen Begründungen zu Art. 66 AB-EBV.	Zielwert: Niveaudifferenz maximal 3 cm und Spaltbreite maximal 5 cm Toleranzbereich: von Niveaudifferenz maximal 3 cm und Spaltbreite maximal 7 cm bis Niveaudifferenz maximal 5 cm und Spaltbreite maximal 5 cm.	Vorschlag nicht übernommen. Die Anpassungen sind rein redaktioneller Natur und beinhalten keine materielle Änderung. Der <u>Inhalt</u> ist deshalb nicht Gegenstand der Vernehmlassung.