



Teilrevision der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV¹)

Übersicht wichtigste Änderungen

Revisionsrunde 2016 mit Inkraftsetzung 01.07.2016

1. Allgemeine Bemerkungen (Art. 1-15 und 81-84)

Thema "Vereinheitlichung von Begriffen" (Diverse Artikel)

Einige Begriffe werden innerhalb der AB-EBV und im Kontext mit den Schweizerischen Fahrdienstvorschriften harmonisiert.

Thema "Schweizerische Fahrdienst- und Betriebsvorschriften" (Art. 11a und Art. 12)

Die Vorschriften über den Erlass von Fahrdienst- und Betriebsvorschriften (VEFB; SR 742.170) werden aufgehoben und die relevanten Inhalte in die AB-EBV und eine Richtlinie des BAV überführt.

Thema "Meldungen über Betrieb und Instandhaltung (Art 15 AB 15.1)

Die Meldepflicht zu Signalfällen wurde neu in der revidierten Fassung der Unfalluntersuchungsverordnung (VUU; SR 742.161, neuer Titel: Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen, VSZV), die per 1.2.2015 in Kraft trat, festgelegt (Art. 16, VSZV). Die bisherige Vorgabe der Meldung von Signalfällen in der AB-EBV ist somit nicht mehr notwendig.

2. Bautechnik (Art. 16-36)

Thema „Geometrische Gestaltung der Fahrbahn“ (Art. 16, AB 16 und Art. 17, AB 17)

Diverse klärende Präzisierungen (keine materiellen Änderungen).

Diverse Vereinfachungen zur Vermeidung von rein formalen Genehmigungen im Einzelfall.

Anpassung an TSI und NNTV für die Zulassung von interoperablen Fahrzeugen.

Thema „Sicherheitsabstände auf Perrons“ (Art. 21, AB 21.2)

Aus Gründen der Kostensenkung (Nutzen von Synergien) wurde die Übergangsfrist für die Sanierung der Unterabstände ausgedehnt und an die Umsetzungsfrist des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) angeglichen.

Thema „Infrastrukturseitige Anforderungen an den autonomen Einstieg“ (Art. 21, AB 21.3)

Diese neue Bestimmung regelt die infrastrukturseitigen Voraussetzungen, die die Perronkanten der Normalspurbahnen zur Einhaltung der maximalen Spaltbreite und Höhendifferenz für den autonomen Einstieg erfüllen müssen. Sie hält die Übergangsmassnahme BAV von September 2012 in der AB-EBV fest.

¹ SR 742.141.11 - Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV)



Thema „Unterbau“ (Art. 25, AB 25)

Aktualisierung von Begriffen (z.B. bitumenhaltig anstelle von bituminös oder Verformungsmodul anstelle von Zusammendrückungsmodul) und Bezeichnungen von aufgeführten Normen. Beschränkung der maximalen Schotterbettdicke (Ziff. 3.4), verständlichere Formulierung betreffend die minimale/maximale Verformbarkeit (Ziff. 4.2.4, Tabellenkopf), Straffung und bessere Abstimmung der Unterbauvarianten (Ziff. 4.3.2, Tabelle) sowie Präzisierung betreffend das Abweichen von den in Ziff. 4.3.2 aufgeführten Unterbauvarianten (Ziff. 4.3.12).

Thema „Bahnbrücken“

(Art. 26, AB 26.1, Ziffer 2.2.1)

Mit der Publikation der national festzulegenden Parameter (NDP) zu den Europäischen Tragwerksnormen (Eurocodes) durch den Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein (SIA) dürfen die Eurocodes in der Schweiz für die Tragwerksplanung verwendet werden. Die Ergänzung der AB weist darauf hin, dass die Europäischen Tragwerksnormen nur zusammen mit den NDP verwendet werden dürfen.

(Art. 26, AB 26.1, Ziffer 2.2.1)

Der Ersatz der Brückenlager erfolgt in der Praxis nur in wenigen und einfachen Fällen unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes. Es soll deshalb dem Infrastrukturbetreiber freigestellt sein, unter welchen Voraussetzungen der Ersatz von Brückenlagern möglich sein muss.

(Art. 26, AB 26.1, Ziffer 2.3.2)

Die Angaben Schotterdicke auf Brücken wurde präzisiert.

(Art. 26, AB 26.2, Ziffer 2.2)

Fangschienen sollen bei Neubauten nur noch bei geringer bis mittlerer Fahrgeschwindigkeit verwendet werden. Als Schutzmassnahme gegen entgleiste Fahrzeuge auf neuen Brücken mit über der Fahrbahn liegenden Tragwerken werden heute grundsätzlich massive, radabweisende Bankette zwischen Gleis und Tragwerk angeordnet.

Thema "Tunnel, Galerien sowie unterirdische Eisenbahnanlagen" (Art. 28 AB 28.1 Ziffer 2 (neu))

Konkretisierungen der Vorgaben zu Schutz und Rettung von Personen im Ereignisfall (Art. 28 Abs. 1 EBV) wurden hinzugefügt. Diese sind harmonisiert mit den Anforderungen der Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI) zur Tunnelsicherheit der EU und basieren auf den im Rahmen des Baus der NEAT Tunnel entwickelten Regeln der Technik.

Thema „Oberbau“ (AB31)

Definition der minimalen Anforderungen an das Schienenprofil im Radienbereich 250 – 400 m auf Grund der erhöhten zugelassenen Kräften fahrzeugseitig. Damit kann eine fahrzeugseitige NNTV vermieden werden.

Diverse formale Anpassungen in Zusammenhang mit den Verweisen auf Normen.

Thema „Stationen, Bedürfnisse behinderter und altersbedingt eingeschränkter Menschen“

(Art. 34, AB 34)

Um kostengünstige Massnahmen zu ermöglichen, wurden bei Perronanlagen die Teilkonformitäten definiert.

Thema „Stationen, sichere Gestaltung“ (Art. 34, AB 34.4)

Um sinnvolle Abweichungen von den Schweizer Normen zu ermöglichen, wurden die Anforderungen zu den Rampen und Treppen referenziert und präzisiert.



Referenz/Aktenzeichen: BAV-511.3//

3. Elektrische Anlagen (Art. 42-46)

Thema "Anforderungen an Sicherheit, Störschutz und Bau der el. Anlagen von Bahnen"

Aufgrund der zunehmenden "Cyber-Risiken" wurde neu eine Regelung betreffend Schutzmassnahmen zur Vermeidung von Gefährdungen bei Bahnstrom-Telematikanlagen aufgenommen.

Aufgrund der per 20.04.2016 revidierten Verordnung über die elektromagnetische Verträglichkeit (VEMV) wurden die notwendigen Verweise angepasst.

Die nationalen Vorschriften wurden wo nötig an revidierte europäische Normen und technische Spezifikationen für die Interoperabilität angepasst.

Thema " Betrieb und Instandhaltung, sowie Arbeiten in der Nähe von el. Anlagen von Bahnen"

Zur Sicherstellung der Betriebssicherheit von elektrischen Niederspannungsanlagen wurden entsprechende Kontrollperioden und die Anforderungen an die Kontrolldokumentation festgelegt.

Zur Verbesserung der Rechtssicherheit wurden für Personen, welche Niederspannungsinstallationskontrollen an bahnspezifischen Anlagen durchführen können, die wichtigsten Anforderungen aufgenommen.

4. Fahrzeuge (Art. 47- 58, früher bis 70)

Thema Neustrukturierung

Das Kapitel Fahrzeuge basierend auf der EBV wurde neu strukturiert. Die Art. 47 - 58 enthalten im Wesentlichen die Vorgaben der bisherigen Art. 47 – 70. Dabei werden die Kategorien interoperable Fahrzeuge (Fahrzeuge der Normalspur Eisenbahnen), nicht interoperable Fahrzeuge (Fahrzeuge der Schmalspureisenbahnen) und Spezialfahrzeuge (Fahrzeuge für Bau und Unterhalt) unterschieden.

Bei den interoperablen Fahrzeugen wird neu auf die europäischen Vorgaben verweisen.

Der Abschnitt nicht interoperable Fahrzeuge enthält die Vorgaben welche Fahrzeuge im Schmalspurbereich erfüllen müssen. Darunter sind auch die Vorgaben für Zahnradbahnen, welche auch ausserhalb der Schweiz bei Zahnradbahnen angewendet werden.

Das Kapitel Spezialfahrzeuge enthält zum einen die Vorgaben für Baudienstfahrzeuge. Dabei wird im Wesentlichen auf entsprechende europäische Normen verwiesen. Zum anderen enthält es spezielle Vorgaben (z.B. für Dampflok).

Thema inhaltliche Anpassungen

Die Verweise auf verschiedene aktualisierte oder aber neue technische Normen wurden angepasst respektive aufgenommen.

Die BehiG-Vorgaben wurden an die europäischen Normen angeglichen respektive entsprechende Verweise aufgenommen.

Bei den Bremskräften erfolgte die Umstellung von der Einheit (t) auf die Einheit (kN). Dies auf Grund der europäischen Harmonisierung. Am Inhalt änderte sich dadurch nichts.



5. Bahnbetrieb (Art. 71-80)

Thema "Konsequenzen aus Anpassungen der Schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV)" *(Diverse Artikel)*

Auf Grund der im November 2015 durch das BAV erlassenen FDV (Inkrafttreten 1.7.2016) werden Aufstellungskriterien für Signale sowie Regelungen im Bereich "Bremsen" angepasst. Das letztgenannte steht im Kontext mit der technischen Entwicklung von Bremsteilen und einem internationalen Systemwechsel der Berechnungsgrundlagen (neu Mindestfesthaltekraft anstelle Stillhaltebremsgewicht).