

01		Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Parere generale				
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)	
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingebner	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	
'01-0110	036-01-006	AB-EBV Fahrzeuge Meterspur	In den Bereichen Zahnradbahnen und Umsetzung BehiG stellen wir eine Vielzahl von neuen umfangreichen Detailanforderungen fest. Wir vermissen hier eine frühzeitige Absprache mit der Branche, um zu klären, wie in den AB-EBV lediglich Zielforderung definiert werden können und notwendige Präzisierungen bzw. Lösungsmöglichkeiten in RTE-Regelungen verankert werden können. Wir beantragen die Berücksichtigung unserer konkreten Vorschläge zu AB 51, AB 53 und AB 54 (vgl. Rückmeldeformular V6V).		siehe jeweilige Detailantwort	
'01-0160	036-01-011	AB-EBV Planungssicherheit bei Konstruktion und Herstellung von Rollmaterial	Heute ist gemäss Aussage des BAV der Zeitpunkt der Zulassungsgenehmigung derjenige Zeitpunkt, zu welchem die Vorgaben (AB-EBV) bei einem Projekt Gültigkeit haben. Dieser Zeitpunkt bietet aus Sicht der Besteller und Hersteller von Rollmaterial nicht genügend Planungssicherheit. Änderungen der Vorgaben an einem laufenden Projekt zu diesem Zeitpunkt können hohe Mehrkosten zur Folge haben, die zu vermeiden wären, wenn der Stand der Vorgaben zu einem früheren Zeitpunkt festgelegt wird.	Spätestens zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung des Pflichtenhefts und der Typenskizze durch das BAV muss der Stand der gesetzlichen Vorgaben (AB-EBV) zum Bau von Eisenbahnfahrzeugen eingefroren werden, um genügende Planungssicherheit zu haben. Spätere Anpassungen der gesetzlichen Vorgaben sollten nicht mehr relevant sein, es sei denn, dass diese Anpassungen auch bei bestehendem Rollmaterial zwingend umzusetzen sind.	Dieser Vorschlag ist aus rechtlicher Sicht nicht umsetzbar. Es gilt rechtlich immer das aktuelle Recht zum Zeitpunkt der in Verkehrssetzung eines Fahrzeuges. Zudem gibt es nur noch in den wenigsten Fällen eine Genehmigung von PH und TZ. In der Praxis wird dem Anliegen soweit wie möglich Rechnung getragen indem der Stand der zu erfüllenden Regelwerke im Zulassungskonzept definiert und festgehalten wird.	
'01-0450	033-01-004	BAV RL «Zulassung Eisenbahnfahrzeuge»	Mit Einführung der neuen BAV RL «FV-MSZ» (1.1.2021, Kapitel 3) ist der nicht mehr aktuelle Begriff «Entgleisungssicherheit» durch den korrigierten Begriff «Sicherheit gegen Entgleisen» (EN 14363) zu ersetzen.	Anhang 3: Ziffer 1.6.b Sicherheit gegen Entgleisen Anhang 4: Ziffer 1.6.b Sicherheit gegen Entgleisen	Anhang 3 1.6.b nicht gefunden Anhang 4 umgesetzt	
'01-0590	033-01-002	Planungssicherheit bei Konstruktion und Herstellung von Rollmaterial	Heute ist gemäss Aussage des BAVs der Zeitpunkt der Zulassungsgenehmigung der massgebende Zeitpunkt, welcher die Vorgaben (AB-EBV) bei einem Projekt definieren. Dieser Zeitpunkt bietet aus Sicht der Bahnunternehmen und den Herstellern von Rollmaterial nicht genügend Planungssicherheit. Änderungen der Vorgaben an einem laufenden Projekt zu diesem Zeitpunkt können hohe Mehrkosten zur Folge haben, die zu vermeiden wären, wenn der Stand der Vorgaben zu einem früheren Zeitpunkt festgelegt wird. Spätestens zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung des Pflichtenhefts und der Typenskizze durch das BAV ist der Stand der gesetzlichen Vorgaben (AB-EBV) zum Bau von Eisenbahnfahrzeugen einzufrieren. Spätere Anpassungen der gesetzlichen Vorgaben (z.B. zum Zeitpunkt der TBS) sind nicht mehr relevant, es sei denn, dass diese Anpassungen auch bei bestehendem Rollmaterial zwingend umzusetzen sind.		Dieser Vorschlag ist aus rechtlicher Sicht nicht umsetzbar. Es gilt rechtlich immer das aktuelle Recht zum Zeitpunkt der in Verkehrssetzung eines Fahrzeuges. Zudem gibt es nur noch in den wenigsten Fällen eine Genehmigung von PH und TZ. In der Praxis wird dem Anliegen soweit wie möglich Rechnung getragen indem der Stand der zu erfüllenden Regelwerke im Zulassungskonzept definiert und festgehalten wird.	
'01-0600	037-01-001	Planungssicherheit bei Konstruktion und Herstellung von Rollmaterial	Heute ist gemäss Aussage des BAV der Zeitpunkt der Zulassungsgenehmigung derjenige Zeitpunkt, zu welchem die Vorgaben (AB-EBV) bei einem Projekt Gültigkeit haben. Dieser Zeitpunkt bietet aus Sicht der Besteller und Hersteller von Rollmaterial nicht genügend Planungssicherheit. Änderungen der Vorgaben an einem laufenden Projekt zu diesem Zeitpunkt können hohe Mehrkosten zur Folge haben, die zu vermeiden wären, wenn der Stand der Vorgaben zu einem früheren Zeitpunkt festgelegt wird. Spätestens zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung des Pflichtenhefts und der Typenskizze durch das BAV muss der Stand der gesetzlichen Vorgaben (AB-EBV) zum Bau von Eisenbahnfahrzeugen eingefroren werden, um genügende Planungssicherheit zu haben. Spätere Anpassungen der gesetzlichen Vorgaben sollten nicht mehr relevant sein, es sei denn, dass diese Anpassungen auch bei bestehendem Rollmaterial zwingend umzusetzen sind.		Dieser Vorschlag ist aus rechtlicher Sicht nicht umsetzbar. Es gilt rechtlich immer das aktuelle Recht zum Zeitpunkt der in Verkehrssetzung eines Fahrzeuges. Zudem gibt es nur noch in den wenigsten Fällen eine Genehmigung von PH und TZ. In der Praxis wird dem Anliegen soweit wie möglich Rechnung getragen indem der Stand der zu erfüllenden Regelwerke im Zulassungskonzept definiert und festgehalten wird.	

01		Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Parere generale				
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)	
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingebert	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	
'01-0630	025-01-001	Trambahn vs. Strassenbahn	Grundsätzlich sind EBV und AB-EBV auf die Voll- und Meterspurbahnen mit Zugbeeinflussung ausgerichtet. Der Strassenbahnbetrieb wird auch darin abgehandelt. Im Rahmen der aktuell laufenden FDV-Revision wird man bestrebt sein, den Begriff Strassenbahn und den Begriff Trambahn konsequent zu trennen. Dies ist in den vorliegenden Dokumenten noch nicht der Fall. Gemäss dem Generischen Betriebskonzept Tram (Aktenzeichen BAV-511.6-5/1) soll neu der Begriff "Strassenbahn" der Eisenbahn im Strassenbereich zugewiesen werden. Der Unterschied zur Trambahn ist, dass bei den Eisenbahnen im Strassenbahnbetrieb die "Raumsicherung" via Stellwerk oder Betriebsprozessen erfolgt. Das heisst, die Eisenbahn muss bei einem Signal auf Fahrt auch im Strassenbahnbereich nicht mit einem entgegenkommenden oder steckengebliebenen Zug rechnen. Beim Tram sitzt die Raumsicherung im Führerstand und erteilt sich die Zustimmung zur Fahrt fortlaufend selber. Das Bestreben nach Unterscheidung von Strassenbahn und Trambahn aus dem FDV-Weiterentwicklungsprozess muss auch in der EBV resp. AB-EBV weitergeführt und umgesetzt werden.	Umfassende Textänderungen, müsste im Detail erarbeitet werden.	Das BAV nimmt entsprechende Vorschläge gerne entgegen	
'01-0640	050-01-001	Trambahn vs. Strassenbahn	Grundsätzlich sind EBV und AB-EBV auf die Voll- und Meterspurbahnen mit Zugbeeinflussung ausgerichtet. Der Strassenbahnbetrieb wird auch darin abgehandelt. Im Rahmen der aktuell laufenden FDV-Revision wird man bestrebt sein, den Begriff Strassenbahn und den Begriff Trambahn konsequent zu trennen. Dies ist in den vorliegenden Dokumenten noch nicht der Fall. Gemäss dem Generischen Betriebskonzept Tram (Aktenzeichen BAV-511.6-5/1) soll neu der Begriff "Strassenbahn" der Eisenbahn im Strassenbereich zugewiesen werden. Der Unterschied zur Trambahn ist, dass bei den Eisenbahnen im Strassenbahnbetrieb die "Raumsicherung" via Stellwerk oder Betriebsprozessen erfolgt. Das heisst, die Eisenbahn muss bei einem Signal auf Fahrt auch im Strassenbahnbereich nicht mit einem entgegenkommenden oder steckengebliebenen Zug rechnen. Beim Tram sitzt die Raumsicherung im Führerstand und erteilt sich die Zustimmung zur Fahrt fortlaufend selber. Das Bestreben nach Unterscheidung von Strassenbahn und Trambahn aus dem FDV-Weiterentwicklungsprozess muss auch in der EBV resp. AB-EBV weitergeführt und umgesetzt werden.	Umfassende Textänderungen, müsste im Detail erarbeitet werden.	Das BAV nimmt entsprechende Vorschläge gerne entgegen	
'01-0680	033-01-006	Vorlage_AnhangD_Sicherheitsbericht_NIOF.docx	Mit Einführung der neuen BAV RL «FV-MSZ» (1.1.2021, Kapitel 3) ist der nicht mehr aktuelle Begriff «Entgleisungssicherheit» durch den korrigierten Begriff «Sicherheit gegen Entgleisen» (EN 14363) zu ersetzen.	Tabelle 1: 1.1.b Sicherheit gegen Entgleisen	wird umgesetzt	
'01-0690	033-01-005	Vorlage_Dokumentenliste_NIOF_V3.0.xlsx	Mit Einführung der neuen BAV RL «FV-MSZ» (1.1.2021, Kapitel 3) ist der nicht mehr aktuelle Begriff «Entgleisungssicherheit» durch den korrigierten Begriff «Sicherheit gegen Entgleisen» (EN 14363) zu ersetzen.	Zelle B28 (inkl. Kommentar): 1.1.b Sicherheit gegen Entgleisen	wird umgesetzt	
'01-0700	033-01-007	Vorlage_Zulassungskonzept_NIOF.docx	Mit Einführung der neuen BAV RL «FV-MSZ» (1.1.2021, Kapitel 3) ist der nicht mehr aktuelle Begriff «Entgleisungssicherheit» durch den korrigierten Begriff «Sicherheit gegen Entgleisen» (EN 14363) zu ersetzen.	Tabelle 1: 1.1.b Sicherheit gegen Entgleisen	wird umgesetzt	
'01-0140	036-01-009	AB-EBV Schwerpunkt Spurführung M	Im Rahmen der Aktualisierung der R RTE 29500 «Standardisierung Radsätze und Weichen Meterspur» hat der VöV das BAV gebeten die betroffenen Artikel anzupassen, was in der vorliegenden Vernehmlassungsfassung leider nicht umgesetzt wurde. Wir bitten erneut um Anpassung im Sinne, dass die AB-EBV die Zielforderungen definiert und die RTE Regelungen die konkreten Lösungen dazu.	Konkrete Vorschläge unter Rückmeldungen VöV zur AB-EBV Art. 32.1 M und Art 51.1	Besten Dank für diese übergeordnete Rückmeldung. Das BAV nimmt im Teil AB-EBV zu den konkreten Punkten Stellung.	
'01-0150	036-01-005	AB-EBV Spurführung Meterspur	Im Rahmen der Aktualisierung der R RTE 29500 «Standardisierung Radsätze und Weichen Meterspur» beantragte der VöV, die betroffenen AB-EBV Artikel anzupassen, was in der vorliegenden Fassung leider nicht umgesetzt wurde. Wir beantragen erneut die Anpassung und die Berücksichtigung unserer konkreten Vorschläge zu AB 32 und AB 51 (vgl. Rückmeldeformular VöV) angegeben.		Besten Dank für diese übergeordnete Rückmeldung. Das BAV nimmt im Teil AB-EBV zu den konkreten Punkten Stellung.	
'01-0170	036-01-010	AB-EBV Schwerpunkt LRP M	Im Rahmen der Aktualisierung der R RTE 20512 «Lichttraumprofil Meterspur» wurde festgestellt, dass gewisse Artikel anzupassen sind. Konkrete Vorschläge wurden auch von Christoph Lauper (RhB), Projektleiter R RTE 20512, eingereicht.	Konkrete Vorschläge zu AB-EBV Art. 18, Bilder	Besten Dank für diese übergeordnete Rückmeldung. Das BAV nimmt im Teil AB-EBV zu den konkreten Punkten Stellung.	

01		Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Parere generale				
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)	
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingaber	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	
'01-0220	052-01-008	AB-EBV, AB 34.4, 1.2, zweiter Absatz	Achtung, in den Erläuterungen ist von «beweglichen Bildern» die Rede, im eigentlichen Gesetz heisst es richtig «bewegte Bilder». Wir schlagen vor, diesem Absatz eine eigene Nummer zu geben, z. B. 1.2.2. Wir beantragen, dass vom Perronbereich sichtbare Anzeigegeräte für bewegte Bilder nicht unmittelbar neben Anzeigengeräten für Fahrgastinformationen angebracht werden. Wir empfehlen einen Mindestabstand von 2 Metern.		Es gibt bei dieser Eingabe keinen expliziten Textvorschlag für die Änderung. Die Einführung einer eigenen Zeile, welche bei der Einbindung nicht bekannt ist, kann zum jetzigen Zeitpunkt leider nicht mehr eingefügt werden.	
'01-0230	053-01-009	AB-EBV, AB 34.4, 1.2, zweiter Absatz	Achtung, in den Erläuterungen ist von «beweglichen Bildern» die Rede, im eigentlichen Gesetz heisst es richtig «bewegte Bilder». Wir schlagen vor, diesem Absatz eine eigene Nummer zu geben, z. B. 1.2.2. Wir beantragen, dass vom Perronbereich sichtbare Anzeigegeräte für bewegte Bilder nicht unmittelbar neben Anzeigengeräten für Fahrgastinformationen angebracht werden. Wir empfehlen einen Mindestabstand von 2 Metern.		siehe Rückmeldung 01-2220	
'01-0750	012-01-002		Betrifft: «Richtlinie Beurteilung von bestehenden Anlagen mit ungenügender Breite des sicheren Bereichs»: Art. 4.1 betrifft einzelne Masten und Stützen und deckt die Fälle mit Breite 0-30 cm, ab 30 cm und ab 30 cm mit genügendem Durchgang für die Reisenden. Es fehlt eine Angabe über die obere Grenze (30-?? cm), bei welchem 0.8 m sicherer Bereich akzeptiert werden, wenn kein genügender Durchgang für die Reisenden besteht. Gem. AB EBV 21.2, Ziff 3.2 gilt ein Richtwert von 10m für Hindernisse mit beschränkter Länge als obere Grenze -> allenfalls sollte dies direkt im Art. 4.1 angeführt werden, damit dies klarer ist.		Die Eingaben zur Richtlinie werden in der entsprechenden Detailauflistung geprüft und durch das BAV beantwortet.	
'01-0190	029-01-002	AB-EBV, (AB 39.3.b) Ziff 2.3.1	Die vorgesehene Bestimmung ist kryptisch formuliert und verleitet zu spitzfindigen Auslegungen, die sich in der Praxis kaum bewähren dürften. Mit Blick auf die übergeordnete Ziffer 2.3, wo klar von Haupt- und Vorsignalen die Rede ist, könnte die Bestimmung einfacher formuliert werden. Mit dem Vorschlag wäre allerdings der seltene Fall von Vorsignalen, die ausführende Fahrbegriffe zeigen können, nicht abgedeckt.	Bei Hauptsignalen, denen ein Vorsignal vorangeht, kann die Mindestsichtzeit um 1 Sekunde verkürzt werden.	siehe AB-EBV, ID 03-1230 bzw. ID 03-3040 Der Vorschlag wird sinngemäss umgesetzt.	
'01-0460	047-01-003	Cybersicherheit und Normenverweise	Wir begrüßen die Verankerung der Cybersicherheit in der Eisenbahnverordnung (EBV). Die letzten Monate haben verdeutlicht, wie wichtig der Schutz unternehmerischer Daten gegen Cyberangriffe ist. Die Normen in diesem Bereich entwickeln sich immer schneller und werden kontinuierlich angepasst. Die Referenzierung der relevanten Normen in den ABV-EBV, die derzeit nur alle vier Jahre angepasst werden, erachten wir in diesem Zusammenhang als nicht sinnvoll. Zudem fordern die AB-EBV eine risikoorientierte Vorgehensweise zur Evaluation von Massnahmen zur Risikobeherrschung und nicht die Umsetzung konkreter Standards. Dies spricht gegen eine abschliessende Auflistung von Normen und Standards. Wir schlagen deshalb vor, eine Liste möglicher Normen und Standards als Hilfsmittel in der Richtlinie Cybersicherheit Eisenbahn aufzunehmen.		siehe AB-EBV, ID 03-0010 Der Vorschlag wird sinngemäss umgesetzt.	
'01-0610	033-01-003	RL CySec-Rail	Wann und wo wird die RL CySec-Rail «Richtlinie Cybersicherheit Eisenbahn» veröffentlicht?		Die RL CySec-Rail wurde mittlerweile veröffentlicht: (https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/rechtliches/rechtsgrundlagen-vorschriften/richtlinien.html).	

01		Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Parere generale				
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)	
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingebler	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	
'01-0050	054-01-001	AB-EBV	Der Branche ist daran gelegen, dass die Brandschutzanforderungen an Kabel der verschiedenen Organismen möglichst weitgehend abgestimmt sind. Die Wahl der Brandklassen im prAB-EBV weichen jedoch wesentlich ab • von den generell im Elektroinstallations-bereich verfügbaren Brandklassen, • von den Anforderungen der Brand-schutzrichtlinien des VKF, insbesondere für Flucht- und Rettungswege und • von der gängigen Installationspraxis für Unterwerke und Gleichrichterstationen. Die Folge deren Anwendung des derzeitigen Entwurfs wären • Spezielle Kabeltypen für die Bahnen => schlechtere Verfügbarkeit, höhere Beschaffungskosten • Bei Nichtverfügbarkeit: zahlreiche An-fragen wegen Ausnahmegenehmigun-gen, => vermehrter Aufwand, Unsicherheit, Verwirrung, schlimmsten-falls Nachbesserungen mit Mehrkosten. • Grosse Schwierigkeiten für die Ausstatt-ung von Unterwerken ohne Publikums-verkehr. • Diskussionen mit Brandschutzexperten vom VKF, insbesondere für Bereiche mit Doppelnutzung (Bahn + Öffentlichkeit) wegen Nichteinhaltung der Regeln für Flucht- und Rettungswege. Deshalb ersuchen wir Sie, die Brandklassenauswahl nochmal zu überdenken und die unten genannten Vorschläge anzunehmen.	Deshalb werden hier die Anpassungen zu AB 44.b vorgeschlagen.	Beurteilung siehe unter AB 44.b Ziffer 4.1	
'01-0180	029-01-001	AB-EBV, (AB 34.4) Ziff. 2	Die Bestimmung legt nahe, dass der gesamte Bereich der Perrons während der Betriebszeiten ausgeleuchtet werden muss. Vielerorts sind die Perrons aber deutlich länger als die Züge; beleuchtet man das ganze Perron führt dies dazu, dass einsteigende Reisende am falschen Ort warten oder aussteigende Reisende in die falsche Richtung gehen.	Die Perrons müssen auf ihrer ganzen Länge ausgeleuchtet werden können. Mindestens während den Betriebszeiten sind sie im Bereich der haltenden Züge auszuleuchten.	(identisch zu 029-03-001 / AB-EBV); Beurteilung siehe unter AB 34.4 Ziffer 2	
'01-0810	028-01-001		Art 6.1 / 1 : Dans la mesure où l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF) et les présentes dispositions d'exécution ne contiennent pas de prescriptions, il y a lieu d'appliquer les dispositions de l'ordonnance du 30 mars 1994 sur le courant fort de l'ordonnance du 30 mars 1994 sur les lignes électriques (OLEI)3 et de l'ordonnance du 7 novembre 2001 sur les installations à basse tension (OIBT). Le texte en rouge me paraît incohérent.		Da es sich um einen Input in AB 46.1 handelt, ist der Punkt in 028-03-001 abgelegt worden.	
'01-0820	028-01-002		DE 44.b Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden Les ajouts sont contraignants et il n'est pas garanti que du matériel répondant à ces classifications existe. Pour les sous-stations dans des bâtiments sans passage de public la classification Eca n'amène pas grand chose et n'est pas disponible chez les principaux fabricants. Nous proposons de supprimer cette ligne.		(ähnlich zu 054-03-001 bis -003) Beurteilung siehe unter AB 44.b Ziffer 4.1	
'01-0090	036-01-004	AB-EBV Bautechnik	Im Rahmen der KOSEB AGR I hat die Branche Überarbeitungsbedarf zu verschiedenen wichtigen und dringenden Themen der AB-EBV angemeldet. In der zur Vernehmlassung vorliegenden Fas-sung wurde leider auf viele gemeldete Themen nicht eingegangen. Wir halten am Überarbeitungs-bedarf gemäss der bekannten Themenliste KOSEB I im Rahmen zukünftiger Überarbeitungen der AB-EBV fest.		Das BAV hat dem KOSEB I rechtzeitig mitgeteilt, dass nur einzelne Artikel im Rahmen dieser Revision in Zusammenhang mit dem Bedarf aus der Praxis der PGV aktualisiert werden können.	
'01-0100	047-01-009	AB-EBV diverse (Schwerpunkt Bautechnik)	Im Rahmen der KOSEB AGR I hat die SBB Überarbeitungsbedarf zu verschiedenen in unseren Augen wichtigen und dringenden Themen der AB-EBV angemeldet. In der zur Vernehmlassung vorliegenden Fassung wurde nicht auf alle gemeldete Themen eingegangen. Die SBB hält am dort genannten Überarbeitungsbedarf im Rahmen zukünftiger Überarbeitungen der AB-EBV fest.	Themenliste dem BAV aus der KOSEB AGR I bekannt.	Das BAV hat dem KOSEB I rechtzeitig mitgeteilt, dass nur einzelne Artikel im Rahmen dieser Revision in Zusammenhang mit dem Bedarf aus der Praxis der PGV aktualisiert werden können.	
'01-0130	036-01-008	AB-EBV Schwerpunkt Bautechnik	Im Rahmen der KOSEB AGR I hat die Branche Überarbeitungsbedarf zu verschiedenen in unseren Augen wichtigen und dringenden Themen der AB-EBV angemeldet. In der zur Vernehmlassung vorliegenden Fassung wurde nicht auf alle gemeldete Themen eingegangen. Die Branche hält am dort genannten Überarbeitungsbedarf im Rahmen zukünftiger Überarbeitungen der AB-EBV fest.	Die Themenliste ist dem BAV aus der KOSEB AGR I bekannt.	DITO: siehe 036-01-004. Gleiche Bemerkung zweimal von der gleichen Quelle.	
'01-0260	020-01-002	AB-EBV, Art. 26.1, Ziffer 2.4.4	Betreffend Stabilisierungsmassnahmen am Übergang von Brücken zur offenen Strecke schlägt die SOB eine offene Formulierung vor, um lokalen Begebenheiten sowie Aspekten der Nachhaltigkeit Rechnung zu tragen (siehe Detailbemerkungen S.5) [-> 020-03-011 und 020-03-002]	«[...] nach der Brücke mittels steifen Stützkonstruktionen zu gewährleisten [...]» Letzter Satz «Flexible und damit [...]» streichen	Siehe 020-03-001: bereits behandelt.	

01		Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Parere generale				
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)	
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingebler	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	
'01-0010	027-01-001	[Begleitbrief]	>De manière générale, nous remarquons qu'au fil du temps les directives et normes de l'OFT deviennent de plus en plus sévères et contraignantes, alors que les moyens financiers à disposition tant au niveau du FIF que de l'indemnisation de l'exploitation stagnent voire diminuent. Cela freine le développement de l'infrastructure et de l'offre ferroviaire.		Der Bundesrat hat das Postulat 23.3703 Benedikt Würth zur Annahme empfohlen. Im Postulat wird mehr Verhältnismässigkeit und Augenmass bei Projekten des Substanzerhalts und Unterhalts bei der Bahninfrastruktur thematisiert, unter anderem auch die kritische Analyse der Normen im Bereich der Bahninfrastruktur. In Rahmen der geforderten Prüfung wird dem Anliegen des Kantons Rechnung getragen. Das BAV weist darauf hin, dass die Mittel für die Bahninfrastruktur in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen sind, nicht stagniert oder geschrumpft.	
'01-0020	027-01-002	[Begleitbrief]	>En ce qui concerne les Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF) DE 15.1, nous ne comprenons pas pourquoi les entreprises de transport n'ont plus à communiquer les données sur les véhicules à l'OFT.		Ziffer 2 wird ersatzlos gestrichen, da das BAV diese Daten nicht mehr benötigt. Damit erfolgt der Aneignung des Regelwerks an die bereits erfolgte Praxis. / Le ch. 2 est abrogé car l'OFT n'a plus besoin de ces données. La réglementation est ainsi adaptée à la pratique.	
'01-0030	052-01-002	1. Berücksichtigung der neuen bundesgerichtlichen Rechtsprechung	In seinem Ende 2021 ergangenen Urteil 2C_26/2019 betreffend die neuen Fernverkehrs-Doppelstock-Triebzüge (FV-Dosto) der SBB klärte das Bundes-gericht den Schutzgehalt des Behindertengleichstellungsrecht mit Bezug auf den ÖV in einem zentralen Punkt: Es hielt fest, dass die autonome Benutzung des öffentlichen Verkehrs durch Menschen mit Behinderungen verfassungsgesetzlich garantiert ist. Entsprechend sind Gesetzes- und Verordnungsgeber dazu verpflichtet, die technischen Vorgaben an die Herstellung von Infrastruktur und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs so auszugestalten, dass eine autonome und sichere Benutzung so weit wie möglich gewährleistet ist. Die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs müssen von Menschen mit Behinderungen grundsätzlich ohne Hilfestellungen und unter Gewährleistung ihrer Sicherheit beansprucht werden können (E. 10.3.3). [Fussnote: "3 Bundesgericht, Urteil 2C-26/2019 vom 22. Dezember 2021." mit Link] Unverständlich ist, dass die vorliegende Revision die erwähnte Rechtsprechung des Bundesgerichts schlicht ignoriert. Pflicht des Verordnungsgebers wäre gewesen, die Auswirkungen des bundesgerichtlichen Urteils auf die einzelnen Verordnungsbestimmungen sowie auf ihr Zusammenspiel eingehend zu überprüfen und darauf gestützt Anpassungsvorschläge in die Vernehmlassung zu schicken. Dies gilt beispielsweise für zentrale Aussage des Bundesgerichts, wonach die Einhaltung der technischen Normen an sich nicht genügt, sondern in jedem Fall zusätzlich geprüft werden muss, ob die Autonomie von Menschen mit Behinderungen gewährleistet ist (E. 13.3). [Fussnote: "2 Bundesgericht, Urteil 2C-26/2019 vom 22. Dezember 2021." mit Link]		Diese Forderung und die Argumentation sind nicht nachvollziehbar. Es sei hier der relevante Teil des Dispositivs des BGer-Urteils zum FV-Dosto zitiert: "Die Beschwerde wird teilweise gutgeheissen. Dispositivziffer 2 des angefochtenen BVGer-Urteils wird dahingehend abgeändert, dass den SBB die zusätzliche Auflage auferlegt wird, für sämtliche Rampen im Ein- und Ausstiegsbereich der FV-Dosto eine maximale Rampenneigung von 15 % sicherzustellen. Sodann wird die Dispositivziffer 3 des angefochtenen Urteils in Bezug auf die Gestaltung des Ein- und Ausstiegsbereichs der FV-Dosto aufgehoben und die Angelegenheit zu ergänzenden Abklärungen und neuem Entscheid im Sinne der Erwägungen an das BAV zurückgewiesen. Im Übrigen wird die Beschwerde im Sinne der Erwägungen abgewiesen." Aus dem BGer-Entscheid, der sich ausschliesslich auf den FV-Dosto bezieht und festhält, dass alle Beschwerdepunkte von IH - ausser der Sicherstellung der normkonformen Neigung der Rampenneigung (15%) sowie die Aufforderung zu ergänzenden Abklärungen und entsprechendem BAV-Entscheid (Betriebsbewilligung) - abgewiesen werden, ist keine Aufforderung und kein anderweitiger Grund für eine grundlegende Neubeurteilung der bestehenden Ausführungsbestimmung zu erkennen. Vielmehr hat das Gericht festgehalten, dass aus der BV, dem BehiG, der UNO-BRK und der EMRK keine technischen Anforderungen abgeleitet werden können, die über die TSI PRM 2014 bzw. (für einen Eingang pro Zug) die NNTV "autonomer Zugang in die Fahrzeuge" hinausgingen. Die ergänzenden Abklärungen, die anhand einer unabhängigen wissenschaftlichen Untersuchung durch einen neutralen Sachverständigen erfolgt sind, haben deutlich aufgezeigt, dass die Gewährleistung der Autonomie für Personen, die sich im öffentlichen Personennahverkehr bewegen können, beim	

01		Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Parere generale				
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)	
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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	
'01-0040	052-01-003	2.Berücksichtigung der laufenden BehiG-Revision/Ablauf der BehiG-Frist	Am 10. März 2023 hat der Bundesrat das Eidgenössische Departement des Innern (EDI) damit beauftragt, bis Ende Jahr eine Änderung des Behinder-tengleichstellungsgesetzes (BehiG) vorzulegen. Dabei handelt es sich um das Kernstück des Behindertengleichstellungsrechts auf Bundesgesetz-zesebene. Inhaltlich soll sich diese Revision darauf beschränken, Menschen mit Behinderungen im Erwerbsleben und beim Zugang zu Dienstleistungen besser vor Diskriminierung zu schützen. Zudem soll die Gebärdensprache anerkannt und die Gleichstellung von gehörlosen Personen gefördert wer-den. Zwar ist eine Anpassung der BehiG-ÖV-Bestimmungen nicht Be-standteil der in Auftrag gegebenen Revision. Ende 2023 läuft jedoch die in Art. 22 Abs. 1 BehiG für Bauten und Anlagen des öffentlichen Verkehrs ver-ankerte 20-jährige Frist ab. Die 10-jährige Frist mit Bezug auf Kommunikati-onssysteme und Billettausgabe nach Art. 22 Abs. 2 BehiG ist bereits 2013 abgelaufen. Auch ergibt Art. 23 BehiG betreffend Finanzhilfen ab 1. Januar 2024 insofern keinen Sinn mehr, als er sich auf die Fristen nach Art. 22 BehiG bezieht. Das Ziel eines für alle Menschen mit Behinderungen autonom benutzbaren öffentlichen Verkehrs wurde bekanntlich verfehlt.[Fussnote "4 Bericht des Bundesrates vom 29. März 2023 in Erfüllung des Postulates 20.3874 Reynard vom 19.Juni 2020 Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr." mit Link] Mit dem Ablauf der Frist stehen nun Gesetz- und Verordnungsgeber vor der dringenden Aufgabe, sich grundsätzlich zu überlegen, welches Umsetzungssystem die abgelaufe-nen Fristen ersetzen soll (neue Fristen; Etappierungen; Finanzierung; Kon-trolle, etc.). Sie kommen nicht drum herum, unter Einbezug der Behinderten-organisationen die laufende BehiG Revision auch dafür zu verwenden, die im Bereich ÖV nötigen Bestimmungen zu erarbeiten. Sie müssen dabei da-rauf achten, dass BehiG und Regelwerk ein kohärentes sowie möglichst wirksames System bilden. Auch diesbezüglich ist das Vorgehen des BAV nicht nachvollziehbar, welches nicht zu erkennen gibt, das vorliegende Re-visionspaket in Verbindung mit den erwähnten Herausforderungen in Ver-binding gesetzt zu haben. Es beschränkt sich darauf vorzuschlagen, die VböV-Bestimmungen betreffend Finanzierung ersatzlos zu streichen.		Der in die öffentliche Vernehmlassung geschickte BehiG-Revisionsentwurf des Bundesrats sieht keinerlei entsprechende Massnahmen vor. Ein Abwarten oder gar Vorgehen der durch das eidg. Parlament zu beratenden und zu beschliessenden BehiG-Revision würde allen politischen und juristischen Realitäten und Vorgaben zur Bundesrechtspflege widersprechen. Im Rahmen der vorliegenden Revision in den Ausführungsbestimmungen eine detaillierte Umsetzung festzulegen, würde das aktuelle übergeordnete Recht (Art. 22 Abs. 1 BehiG) verschärfen und wäre somit nicht zulässig. Ein Stoppen der vorliegenden Revision der Regelwerke und ein Abwarten der revidierten BehiG-Inkraftsetzung wäre als absolut unverhältnismässig zu betrachten und würden den Grundsatz verletzen, dass Verordnungen anhand des bestehenden und und nicht des zukünftigen Rechtsrahmens, dessen Inhalt noch gar nicht bekannt ist, zu revidieren sind. Weiter beinhaltet die vorliegenden Revisionsentwürfe namentlich der EBV und der AB-EBV zu allergrössten Teilen Punkte, die nicht mit dem BehiG gemeinsam haben, aber eine gewisse Dringlichkeit aufweisen. Die Bereiche, bei denen die Unternehmen die Frist teilweise nicht einhalten, fokussierem sich auf die Bahnhöfe und Bushaltestellen. In seinem Bericht zum Postulat 20.3874 Reynard zeigt der Bundesrat abschliessend auf, welche Massnahmen zu treffen sind: Es sind Überbrückungsmassnahmen spätestens vom 01.01.2024 bis zur Inbetriebnahme der verspätet angepassten, BehiG-konformen Einrichtung / dem verspätet vorgabenkonformen Fahrzeug anzubieten. Zudem ist die Umsetzung in allen Fällen so schnell wie möglich zu realisieren.	
'01-0060	042-01-001	AB-EBV	Teils steht im Text der Ausdruck «aufgrund», teils «auf Grund»	Grundsätzlich sind beide Schreibweisen zulässig. Allerdings wird empfohlen, eine einheitliche Schreibweise zu verwenden und z.B. ausschliesslich «aufgrund» zu sagen.	Besten Dank für die Rückmeldung. Das BAV bearbeitet im Rahmen der Regelwerksrevisionen aus Ressourcengründen immer nur einzelne fachliche Themen des Regelwerks. Insofern werden in der aktuellen Revisionsrunde keine gesamthafter Anpassungen vorgenommen. Das Thema wird allerdings in den Themenspeicher für die kommende Runde übernommen.	
'01-0070	042-01-002	AB-EBV	Aus «der Infrastrukturbetreiber» wurde «die Infrastrukturbetreiberin» Es ist weiter die maskuline Form zu verwenden, da eine feminine Form grammatikalisch falsch ist. Hintergrund: Das Substantiv «der Betreiber» entsteht durch Substantivierung des Verbs «betreiben», indem hinter den Verbstamm «betreib» das Suffix «-er» angehängt wird. Die Endung «-erin» gibt es im Deutschen in diesem Zusammenhang nicht. Nebenbemerkung: Es gibt neben der «-er»-Endung auch andere, wie z.B. «-ung». So entsteht z.B. das Wort «die Betreibung», wobei das dann eine ganz andere Bedeutung hat ☹️.	Bei der alten Form «der Infrastrukturbetreiber» bleiben.	Besten Dank für den Input. Das BAV stützt sich hierbei auf die gesetzliche Grundlage des EBG. Hierin ist der Begriff "Infrastrukturbetreiberin" ebenfalls hinterlegt.	

01		Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Parere generale				
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)	
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingaber	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	
'01-0080	036-01-003	AB-EBV / FDV	Wir beantragen, dass die beiden wichtigsten Regelwerke AB-EBV und FDV weiter harmonisiert werden und die Erarbeitung und Mitwirkung der Branche dazu koordiniert werden. Leider stellen wir auch hier kaum einen Fortschritt fest. Detailbemerkungen zum Thema sind in den einzelnen Rückmeldungen zu den einzelnen Artikeln aufgeführt.		Das Anliegen ist bekannt und anerkannt. Harmonisierung: Die jeweils in den beiden Regelwerken behandelten Themen (Ziffern / Artikel) werden soweit möglich abgeglichen. Eine umfassende Analyse der beiden Regelwerke würde dazu führen, dass anlässlich eines Änderungszyklus keine inhaltliche Weiterentwicklung möglich wäre (Ressourcen). Zudem darf eine Harmonisierung nicht dazu führen, dass die Adressaten- und Benutzergerechtigkeit des jeweiligen Regelwerkes leidet. Dies ist zwingend zu beachten, da das Zielpublikum und damit die Wirkung zwischen FDV und AB-EBV unterschiedlich ist. Erarbeitung und Mitwirkung: Da die FDV direkt wirken, benötigt die Branche zwischen Erlass und Inkrafttreten 6-8 Monate Zeit, das Personal auszubilden und allenfalls zu prüfen. Im Gegensatz dazu können Erlass und Inkrafttreten der AB-EBV zeitlich nahe liegen, da die Anwendung ab diesem Zeitpunkt für Zulassungsgegenstände in der Regel im Rahmen von Verfahren erfolgt. Es ist anzufügen, dass das BAV ein Zeitfenster während der Einbindung interessierter Kreise der AB-EBV gewährt hat, indem noch Anliegen zu den FDV eingebracht werden konnten. Dies wurde von der Branche genutzt und die Anliegen wurden vor dem Erlass der FDV noch behandelt.	
'01-0120	033-01-001	AB-EBV Normenausgabe	Grundsätzlich sollten die Normen und Ausgabestände in der AB-EBV geprüft werden. -Sind alle in der AB-EBV genannten Normen im Anhang 3 enthalten? -Sind die aktuellen Ausgabestände genannt? -Sind die genannten Normen/Ausgabestände bereits veröffentlicht? -Entsprechen die Normenstände der neuen TSI? -Einheitliches Vorgehen: Ausgabestand nur im Anhang 3 angeben, nicht in den Anforderungen. Einzelne Details sind in Abschnitt 2 beschrieben		Besten Dank für den Input. Die Frage des Anhangs 3 wurde nochmals an die zugehörigen Fachsektionen gegeben. Hier wurden weitere Anpassungen vorgenommen.	
'01-0200	052-01-007	AB-EBV, AB 3.2	Auf die Formulierung «behinderter und altersbedingt eingeschränkter Menschen» ist zu verzichten. Der Begriff der Behinderung nach UN-BRK (Präambel lit. e in Verbindung mit Art. 1 Abs. 2), Art. 8 Abs. 2 BV sowie Art. 2 Abs. 1 BehiG umfasst Behinderungen, die als Folge des Alters entstehen.	«die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen»	Mit der gewählten Bezeichnung wird auf Ebene der AB-EBV (und dies ist explizit hier zulässig) vom irreführenden, im Gesetz verwendeten Begriff "Behinderte" abgewichen und durch einen neutralen, Art. 2 Abs. 1 BehiG entsprechenden Terminus verwendet. Diese redaktionelle Anpassung vollzieht den üblichen, in der AB-EBV verwendeten Terminus.	

01		Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Parere generale				
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)	
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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	
'01-0210	053-01-008	AB-EBV, AB 3.2	Auf die Formulierung «behinderter und altersbedingt eingeschränkter Menschen» ist zu verzichten. Der Begriff der Behinderung nach UN-BRK (Präambel lit. e in Verbindung mit Art. 1 Abs. 2), Art. 8 Abs. 2 BV sowie Art. 2 Abs. 1 BehiG umfasst Behinderungen, die als Folge des Alters entstehen.	«die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen»	Mit der gewählten Bezeichnung wird auf Ebene der AB-EBV (und dies ist explizit hier zulässig) vom irreführenden, im Gesetz verwendeten Begriff "Behinderte" abgewichen und durch einen neutralen, Art. 2 Abs. 1 BehiG entsprechenden Terminus verwendet. Diese redaktionelle Anpassung vollzieht den üblichen, in der AB-EBV verwendeten Terminus.	
'01-0240	052-01-009	AB-EBV, AB 34.4, 2.1, zweiter Absatz	Frage an den Fachexperten für Optik: Ist mit SN EN 12464 die Blendwirkung durch Leuchtkörper auch abgedeckt?		Dieser Punkt ist inhaltlich nicht Teil der Revision. Antwort auf die Frage: grundsätzlich ja, aber aus unserer Sicht sollte die Blendwirkung in den einschlägigen europäischen Regelwerken besser berücksichtigt werden. Wir haben der ERA und den CEN deshalb angeregt, den im BAV-Auftrag erstellten Untersuchungsbericht "Glare Effect for Visually Impaired Persons in Interior Displays of Public Transport Vehicles" zu berücksichtigen. Diese Studie kann von der BAV-Seite https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/allgemeine-themen/barrierefreiheit/infos-fuer-oev-unternehmen-und-fachleute/studien-zur-normenentwicklung/barrierefreie-bauten-und-fahrzeuge.html kostenlos heruntergeladen werden.	
'01-0250	053-01-010	AB-EBV, AB 34.4, 2.1, zweiter Absatz	Frage an den Fachexperten für Optik: Ist mit SN EN 12464 die Blendwirkung durch Leuchtkörper auch abgedeckt?		Dieser Punkt ist inhaltlich nicht Teil der Revision. Antwort auf die Frage: grundsätzlich ja, aber aus unserer Sicht sollte die Blendwirkung in den einschlägigen europäischen Regelwerken besser berücksichtigt werden. Wir haben der ERA und den CEN deshalb angeregt, den im BAV-Auftrag erstellten Untersuchungsbericht "Glare Effect for Visually Impaired Persons in Interior Displays of Public Transport Vehicles" zu berücksichtigen. Diese Studie kann von der BAV-Seite https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/allgemeine-themen/barrierefreiheit/infos-fuer-oev-unternehmen-und-fachleute/studien-zur-normenentwicklung/barrierefreie-bauten-und-fahrzeuge.html kostenlos heruntergeladen werden.	
'01-0270	007-01-001	AB-EBV, diverse Artikel	Uneinheitliche Begrifflichkeiten Starkstrom zwischen AB-EBV und FDV		Die Begriffe wurden soweit für die jeweiligen Adressaten zweckmässig abgeglichen. Siehe auch: 01-0080	

01		Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Parere generale			
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingebler	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
'01-0280	052-01-004	Abschluss Schreiben	Aus den vorgenannten Gründen ersuchen wir Sie darum, das vorgeschlagene Revisionspaket zurückzustellen, zumal die darin enthaltenen Anpassungen entweder nicht dringend oder nicht zielführend sind. Stattdessen ist die neue Rechtsprechung des Bundesgerichts in die Regelwerke aufzunehmen. Zudem sind die Regelwerke als Teil des Nachfolgesystems für die Umsetzung des BehiG im Bereich ÖV zu betrachten und entsprechend ihre Anpassung mit der laufenden BehiG-Revision zu koordinieren. Sollte der Bundesrat trotz der grundlegenden Kritik am vorgeschlagenen Revisionspaket festhalten, verweist Inclusion Handicap auf die in der Beilage enthaltenen Kritikpunkte sowie Vorschläge zu den einzelnen Bestimmungen,		S. ID Nr.01-0040
'01-0290	046-01-001	Alle	Die Anzahl an Regelwerken und Vorschriften wächst laufend. Die vorliegende "Weiterentwicklung" trägt weiter dazu bei. Das Augenmerk sollte auch darauf liegen, die bestehenden Regelwerke und Vorschriften zu straffen und zu vereinfachen, statt deren Umfang weiter zu vergrössern und die Komplexität zu erhöhen.	Siehe Begründung	Das BAV prüft in jeder Revisionsrunde in den zugehörigen Fachthemen den notwendigen Umfang an Regelungen. Auf der einen Seite werden Forderungen der Eingebler laut nach einer weiteren, umfassenderen Regelung in Fachbereichen. Auch in in dieser Revisionsrunde sind diese Inputs wiederum vorhanden.Auf der anderen Seite gibt es die berechnigte Frage, ob der Umfang an Regelungen angemessen ist. Das BAV wägt bei jedem Fachthemen u.a. auch diese beiden Positionen ab. Das BAV wird zu diesem Themenkomplex auch im Rahmen der Motion Würth (23.3703) für die darin gestellten Fragen Stellung nehmen.
'01-0300	020-01-001	Alle Themen und Erlasse	Keine grundsätzlichen Widersprüche zur vorgeschlagenen Weiterentwicklung. Einzelne Änderungsvorschläge, Inputs und Fragestellungen betreffend AB-EBV, Richtlinie «Erlass von Betriebs- und Fahrdienstvorschriften» sowie der Richtlinie «Beurteilung von bestehenden Anlagen mit ungenügender Breite des sicheren Bereichs»		Besten Dank für die Rückmeldung, dass der Eingebler keine grundsätzlichen Widersprüche zu der Weiterentwicklung hat.
'01-0310	008-01-001	Allgemein	Begriffe, Konsistenz durch die Erlasse Für die Anwender, für die nachfolgenden Vorschriften, für die Schulungen spielen Begriffe eine wichtige Rolle. Im Bereich Technik und Betrieb Schiene sind es 3 Erlasse, welche die mit Abstand umfangreichsten Vorschriften festhalten: EBV, AB-EBV und FDV. Ein zeitgemässes Regelwerk verlangt hier gute und vor allem konsistente Begriffe. Soll der gleiche Inhalt bezeichnet werden, dann braucht es einen Begriff und eine einzige Definition (Erklärung).	Die Reihenfolge ist durch die Erlasse bereits bestimmt. EBV ist führend, kennt aber nur sehr wenig Begriffe. AB-EBV enthält einige Seiten Begriff im Anhang Nr. 4. Die FDV führen eine längere Liste von Begriffen, ihre Begriffe und Erklärungen müssen mit den Begriffen der AB-EBV übereinstimmen (Konformität mit dem Erlass des UVEK).	Die Grundlage für den Erlass der FDV ist Art. 17 Abs. 3 EBG. Dies bedeutet, dass aus gesetzgeberischer Sicht (formal) keine direkte Abhängigkeit zwischen AB-EBV und FDV besteht. Als wichtiger beurteilt das BAV die Wirkung der Vorgaben (inhaltlich): siehe dazu: 01-0080
'01-0320	008-01-002	Allgemein	Ein Begriff und die Erklärung – nur in einem Erlass Weitere Erlasse sollen die Begriffe benutzen.	Darstellung: In den weiteren Erlassen sind Zitate erkennbar zu machen.	Siehe 01-0310
'01-0330	011-01-001	Allgemein	Madame, Monsieur, Le Service des transports du canton de Neuchâtel accuse bonne réception de votre courrier du 16 mai 2023 concernant l'ouverture de la consultation citée en titre. Nous vous remercions de nous avoir consultés en la matière. Après une lecture attentive du dossier, nous vous informons que nous n'avons pas de remarque particulière à formuler concernant ce cycle de révision. Dès lors, nous considérons avoir répondu – par ce message – à votre consultation. Nous vous prions de recevoir, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.		Besten Dank für die Rückmeldung
'01-0340	014-01-001	Allgemein	Wir beziehen uns auf die rubrizierte Vernehmlassung und danken Ihnen bestens für die Möglichkeit, dazu Stellung nehmen zu können. Der SIA hat die Vorlagen - insbesondere die Dokumente, die sich mit der behindertengerechten Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (SIA 500) befassen - geprüft und entschieden, dazu keine Stellungnahme abzugeben. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.		Besten Dank für die Rückmeldung
'01-0350	018-01-001	Allgemein	Gentili signore, egregi signori, facciamo riferimento alla vostra lettera del 16 maggio u.s. che dava avvio alla consultazione inerente alla revisione parziale di diversi atti normativi di competenza del Consiglio federale, del DATEC rispettivamente dell'UFT medesimo. Con la presente vi ringraziamo per la possibilità di esprimerci sulle revisioni previste e da parte nostra non abbiamo osservazioni. Vi trasmettiamo i nostri più cordiali saluti.		Besten Dank für die Rückmeldung

01		Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Parere generale				
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)	
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingebler	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	
'01-0360	019-01-001	Allgemein	Mit Schreiben vom 16. Mai 2023 haben Sie uns eingeladen, zur Vernehmlassung betreffend Regelwerke im Eisenbahnbereich mit Frist bis am 4. September Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Da es sich bei dieser Vernehmlassung um sehr technische Fragen handelt, die sich primär an die Transportunternehmen richten, verzichtet der Kanton Schaffhausen auf eine Stellungnahme.		Besten Dank für die Rückmeldung	
'01-0370	022-01-001	Allgemein	Sehr geehrte Damen und Herren Besten Dank, dass wir zum Revisionspaket 2024 Stellung nehmen dürfen. Konkret haben wir zu dieser Vernehmlassung keine Rückmeldung.		Besten Dank für die Rückmeldung	
'01-0380	023-01-001	Allgemein	Besten Dank zur Möglichkeit einer Stellungnahme zu den Entwürfen EBV, AB-EBV, VböV, VAböV, Richtlinie «Stufenfreier Bahnzugang», Richtlinie «Erlass von Betriebs- und Fahrdienstvorschriften», Richtlinie «Beurteilung von bestehenden Anlagen mit ungenügender Breite des sicheren Bereichs» mit dem Schreiben vom 16. Mai 2023. Wir haben die Unterlagen konsultiert und haben keine Änderungswünsche anzubringen.		Besten Dank für die Rückmeldung	
'01-0390	026-01-001	Allgemein	Vielen Dank für die Einladung zur Mitwirkung an den Teilrevisionen EBV, VböV, AB-EBV, VAböV und den neuen Richtlinien des BAV. Wir verzichten auf eine Stellungnahme.		Besten Dank für die Rückmeldung	
'01-0400	032-01-001	Allgemein	keine Änderungseinträge		Besten Dank für die Rückmeldung	
'01-0410	036-01-007	Allgemein	Die Detailrückmeldungen zu den oben aufgeführten und weiteren Punkten haben wir im beiliegenden Rückmeldeformular aufgelistet. Wir unterstützen zudem grundsätzlich die parallelen Rückmeldungen der Bahnunternehmen und danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.		Die Rückmeldungen auf dem Detailformular werden dort bearbeitet. Besten Dank für die allgemeine Rückmeldung.	
'01-0420	053-01-001	Allgemein	Der SGB-FSS ist ein nationaler Dachverband, der sich dafür einsetzt, dass Zugangsbarrieren für Menschen mit einer Hör- und Hörsehbehinderung abgebaut, dass sie gleiche Rechte und Chancen erhalten und dass die drei Landes-Gebärdensprachen (Deutschschweizerische Gebärdensprache (DSGS), Französische Gebärdensprache (LSF) und Italienische Gebärdensprache (LIS)) in der Schweiz gesellschaftlich und rechtlich anerkannt werden. Damit verfolgt er die vollständige Gleichstellung und Nichtdiskriminierung von Menschen mit Hör- und Hörsehbehinderung und deren Inklusion. Er sorgt für ein professionelles Angebot von Leistungen für die Zielgruppe von Menschen mit einer Hör- und Hörsehbehinderung, und der Kollektivmitglieder. Der SGB-FSS setzt sich als Experte und Interessenvertreter für die konsequente Verbreitung des bilingualen (und multilingualen) Spracherwerbs (Gebärdensprache und gesprochene / geschriebene Sprache) als Voraussetzung für die volle Inklusion aller gehörlosen, hör- und hörsehbehinderten Menschen in der Schweiz ein. Er tritt dafür ein, dass die schweizerischen Gebärdensprachen in allen Lebensbereichen gleichwertig wie die offiziellen Landessprachen Deutsch, Französisch, Italienisch und Rätoromanisch behandelt werden.		Zur Kenntnis genommen	
'01-0430	053-01-002	Allgemein	Insbesondere fordert der SGB-FSS: ... einen massiven Ausbau der Informationen in Gebärdensprache und eine konsequente Umsetzung der Accessibility Standards eCH-0059 3.0 (Aufbau von Gebärdensprachenkompetenz auf allen Ebenen). ... die konsequente und uneingeschränkte Umsetzung der Empfehlungen der Accessibility Standards eCH-0059 3.0. ... eine Sensibilisierungskampagne bezüglich der Bedürfnisse von Menschen mit Gebärdensprachen ...die Förderung gebärdensprachkompetenter Fachkräfte einen barrierefreien Datenschutz, der die Bedürfnisse von gehörlosen Menschen berücksichtigt und ihnen einen gleichberechtigten Zugang zu digitalen Angeboten garantiert. ...bauliche Massnahmen, um den Zugang für gehörlose Menschen zu ermöglichen. (Gegensprechanlagen, visuelle Anzeigen) ..., dass gehörlose Personen für den gewerblichen Personentransport bedingungslos zugelassen werden und Art. 7 Abs. 4 VZV entsprechend angepasst wird.	Der SGB-FSS:	Dieser Punkt ist inhaltlich nicht Teil der Revision. Offenbar soll die Gebärdensprache im Rahmen der angedachten BehiG-Revision behandelt werden. Sollte anschliessend ein Handlungsbedarf auf Stufe der öV-Ausführungsbestimmungen zum BehiG erforderlich sein, wird sich das UVEK dieser Thematik in den Ausführungsbestimmungen annehmen.	

01		Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Parere generale				
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)	
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingebener	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	
'01-0440	047-01-002	Anwendbarkeit der AB-EBV	Mit der direkten Anwendbarkeit der TSI für den interoperablen Bereich und der damit verbundenen Konformitätsvermutung wird ein Teil der heute allgemein geltenden Vorschriften nur noch für den nicht interoperablen Strecken verbindlich. Wie wir es in unserer Stellungnahme vom 10. März 2023 zur Weiterentwicklung der FDV 2024 dargelegt haben, braucht es bei einem solchen Systemwechsel eine klare Kommunikation zwischen dem BAV und der Branche. Es muss insbesondere klar dargestellt werden, was für wen gilt (insbes. Rollen ISB, EVU). Dies ist im Entwurf der AB-EBV nicht immer ersichtlich. Die Blätter 1-12 der AB 77 sind zum Beispiel im Vergleich mit der Ausgabe 2020 unverändert. Art. 77 Abs. 3 EBV schränkt aber neu die Verbindlichkeit dieser 12 Seiten auf die nicht-interoperablen Strecken ein. Um Missverständnissen und Falschinterpretationen vorzubeugen, erachten wir eine entsprechende Fussnote in der AB 77 als zweckmässig. Ein solches Vorgehen ist insbesondere für Fachanwenderinnen und -Anwender der AB-EBV ohne Kontakt mit den TSI bzw. mit EU-Recht, hilfreich.		Die Kommunikation ist zentral und erfolgte über diverse Fachgremien, insbesondere die KOSEB IV und die Fachgruppe Betrieb des VöV. Bei Ausführungsbestimmungen handelt es sich, wie der Begriff bereits aussagt, um weiterführende Angaben zu einer grundlegenden Bestimmung. Daraus muss gefolgert werden, dass die Grundbestimmung (hier der Art. der EBV) und die dazu gehörende Detailregelung (hier die AB zu Art. der EBV) als Ganzes zu betrachten sind. Aus diesem Grunde verzichtet das BAV auf zusätzliche Verweise.	
'01-0470	047-01-004	Cybersicherheit und Normenverweise	Die Frage der korrekten und zeitnahen Referenzierung der Normen stellt sich nicht nur in Bezug auf Cybersicherheit, sondern betrifft generell alle Verweise im Anhang Nr. 3. Diese sollten sich auf präzise Normenausgaben beziehen und nicht auf die 'aktuellste Version'. Wegen des aktuellen Revisionszyklus kann dies zum Problem werden, wenn sich die Normen in der Zwischenzeit weiterentwickeln. Mit der derzeit laufenden Revision des Eisenbahngesetzes (EBG) soll neu die Verantwortlichkeit für die AB-EBV auf Stufe Amt festgesetzt werden. Diese Änderung bietet dem BAV die Gelegenheit, Anhang Nr. 3 regelmässiger (zum Beispiel alle zwei Jahre) zu aktualisieren, um den Stand der Technik zu widerspiegeln. Wir bitten deshalb das BAV zu prüfen, ob ein solches Vorgehen praktikabel ist.		Den Fachsektionen wurde nochmals die Frage der Verweise in Anhang Nr. 3 vorgelegt. Die Frage der Revisionszyklen und der parallelen Weiterentwicklung der Normen stellt sich in jedem Regelwerk und bei allen Revisionszyklen. Insofern ist auch das Regelwerk der Revisionsrunde 2024 davon betroffen. Der zukünftige Revisionszyklus sowie die darin beinhaltenden Arbeiten werden durch das BAV zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt. Hierin sind neben den fachlichen Anforderungen v.a. auch die Ressourcenplanungen und -verfügbarkeiten zu berücksichtigen. Der Inkraftsetzungsprozess ist sehr aufwendig. Er kann deshalb bspw. nicht nur für kleinere Anpassungen durchgeführt werden.	
'01-0480	027-01-004	DE-OCF) DE 15.1 Rapports sur l'exploitation et l'entretien	Pourquoi les entreprises de transport n'ont-elles plus à communiquer les données sur les véhicules à l'OFT ?	Ne pas modifier cette disposition	Ziffer 2 wird ersatzlos gestrichen, da das BAV diese Daten nicht mehr benötigt. Damit erfolgt der Angleich des Regelwerks an die bereits erfolgte Praxis. / Le ch. 2 est abrogé car l'OFT n'a plus besoin de ces données. La réglementation est ainsi adaptée à la pratique.	
'01-0490	052-01-006	EBV, Art. 3	In seiner aktuellen Fassung erwähnt die zu berücksichtigenden Interessen. Demnach ist den Belangen der Raumplanung, des Umweltschutzes und des Natur- und Heimatschutzes bereits bei der Planung und Projektierung <i>Rechnung zu tragen</i> (Abs. 1). Im Gegensatz dazu sollen «die Bedürfnisse» von Menschen mit Behinderungen lediglich «angemessen beachtet werden» (Abs. 2). Die abgeschwächte Formulierung rechtfertigt sich angesichts der ihnen völker- und verfassungsrechtlich garantierten Rechte keineswegs. Diese zu schützen stellt ein gewichtiges öffentliches Interesse dar, welches von Anfang an zu berücksichtigen ist, und nicht lediglich als Bedürfnis angemessen zu beachten ist.	Art. 3 Abs. 2 Den Rechten von Menschen mit Behinderungen ist bereits bei der Planung und Projektierung Rechnung zu tragen.	Dieser Punkt ist inhaltlich nicht Teil der Revision. Als "angemessen" gem. EBV gilt seit Inkrafttreten das BehiG und seine Ausführungsbestimmungen. Auch das im BehiG verankerte Verhältnismässigkeit ist damit genannt. Dass die Bedürfnisse der Menschen mit Beeinträchtigung bereits bei Planung und Projektierung zu berücksichtigen sind, liegt auf der Hand; bei Nichtbeachtung weist das BAV die Projektanträge im Rahmen der Verfahren (PGV, Fahrzeugzulassungsverfahren etc.) zurück.	
'01-0500	053-01-007	EBV, Art. 3	In seiner aktuellen Fassung erwähnt die zu berücksichtigenden Interessen. Demnach ist den Belangen der Raumplanung, des Umweltschutzes und des Natur- und Heimatschutzes bereits bei der Planung und Projektierung Rechnung zu tragen (Abs. 1). Im Gegensatz dazu sollen «die Bedürfnisse» von Menschen mit Behinderungen lediglich «angemessen beachtet werden» (Abs. 2). Die abgeschwächte Formulierung rechtfertigt sich angesichts der ihnen völker- und verfassungsrechtlich garantierten Rechte keineswegs. Diese zu schützen stellt ein gewichtiges öffentliches Interesse dar, welches von Anfang an zu berücksichtigen ist, und nicht lediglich als Bedürfnis angemessen zu beachten ist.	Art. 3 Abs. 2 Den Rechten von Menschen mit Behinderungen ist bereits bei der Planung und Projektierung Rechnung zu tragen	Dieser Punkt ist inhaltlich nicht Teil der Revision. Als "angemessen" gem. EBV gilt seit Inkrafttreten das BehiG und seine Ausführungsbestimmungen. Auch das im BehiG verankerte Verhältnismässigkeit ist damit genannt. Dass die Bedürfnisse der Menschen mit Beeinträchtigung bereits bei Planung und Projektierung zu berücksichtigen sind, liegt auf der Hand; bei Nichtbeachtung weist das BAV die Projektanträge im Rahmen der Verfahren (PGV, Fahrzeugzulassungsverfahren etc.) zurück.	
'01-0510	036-01-001	Einleitung	Grundsätzlich sind wir mit den Entwürfen der angepassten und neuen Artikel einverstanden, haben aber dazu ein paar allgemeine und inhaltliche Bemerkungen:		Besten Dank für die Rückmeldung	

01		Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Parere generale				
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)	
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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	
'01-0520	047-01-001	Einleitung Schreiben	Die SBB bedankt sich für die Möglichkeit, im Rahmen des Einbezugs der interessierten Kreise zum Revisionspaket 2024 Stellung nehmen zu können. Die SBB unterstützt im Grundsatz die vorgeschlagenen Änderungen in den jeweiligen hoheitlichen Regelwerken. In diesem Schreiben heben wir die für die SBB wichtigsten Aspekte hervor. Unsere detaillierten Angaben finden Sie im Rückmeldeformular.		Besten Dank für die Rückmeldung	
'01-0530	052-01-001	Einleitung Schreiben	In der Beilage lassen wir Ihnen unsere Bemerkungen zu der von Ihnen vorgeschlagenen Revision der EBV, AB-EBV, VböV, VAböV und weiterer Regelwerken zukommen. Diese sind jedoch subsidiär zur grundsätzlichen Kritik, welche wir Ihnen nachfolgend unterbreiten:		Zur Kenntnis genommen	
'01-0540	036-01-002	Hoheitliche Zielanforderungen	Wir beantragen erneut den Grundsatz, hoheitlich die Zielanforderungen (Sicherheitsziele) zu definieren. Die entsprechenden Lösungen sind auf nicht hoheitlicher Regelungsstufe (z.B. RTE, Normen) praxistgerecht zu formulieren und in allen Fachbereichen umzusetzen. Die AB-EBV könnte damit entschlackt werden und viele Artikel, Ziffern, Erläuterungen, Richtlinien, Leitfäden, etc. könnten aufgehoben werden. In der aktuellen Weiterentwicklung 2024 sehen wir nicht in allen Fachbereichen Fortschritte, sondern teilweise sogar Rückschritte.		Das BAV arbeitet grundsätzlich an der Erweiterung der Zielanforderungen und prüft bei den jeweiligen behandelten Fachthemen die Notwendigkeit, (weiterhin) Lösungen im Regelwerk darzustellen. Dies ist je nach Fachthema unterschiedlich. Hierbei kommt es zu unterschiedlichen Rückmeldungen der Branche. Aus übergeordneter Sicht besteht der Wunsch nach Zielanforderungen, um entsprechende Lösungen der Branche in eigenen Regelungen (z.B. RTE) zu fixieren. Am Beispiel des Themas Bremsen im Interop.-Bereich sieht man in dieser Revisionsrunde die Öffnung für solche eine Lösung. Auf der anderen Seite wird der Wunsch an das BAV herangetragen, detaillierte(re) Lösungen, etwa in Form von (Erweiterungen von) RL zu fixieren. Dies ist auch in dieser Revisionsrunde ersichtlich. Das BAV wägt diese Rückmeldungen ab und hält an dem grundsätzlichen Ziel fest, zukünftig die Regelungen vermehrt als Zielanforderungen zu definieren.	
'01-0550	047-01-008	Mehrsprachigkeit	Es sollen alle relevanten Regelwerke in allen drei Landessprachen verfügbar sein.	AB-EBV ebenfalls in Italienisch veröffentlichen.	Die AB-EBV werden seit rund 40 Jahren in den Sprachen deutsch und französisch publiziert. Bisher ist auf Seiten der Branche kein Bedarf an einer italienischen Fassung erkennbar gewesen. Dies ist der erste Input hierzu auf Basis einer Diskussion, welche das BAV angestossen hat. Eine Übersetzung in die dritte Sprache hätte umfangreiche Auswirkungen und Nachteile für dieses Regelwerk. Der Zeitverzug einer Übersetzung inkl. den Schwierigkeiten, adäquate Ressourcen für die darin enthaltene Fachsprache zu finden, erhöhen das Risiko einer Übersetzung, welche qualitativ nicht aktuellen beiden Sprachversionen entspricht. Aktuell nutzen auch die italienisch sprechenden Unternehmen die französische Version, es ist bisher keine negative Rückmeldung hierzu eingegangen.	
'01-0560	049-01-001	OCF & DE-OCF	La DGMR prend acte de l'évaluation de l'OFT considérant que la priorité des actions doit aller dans le sens de la sécurisation du transport pour les voyageurs. Néanmoins, le curseur gagnerait peut-être à être adaptable selon les cas, notamment en ce qui concerne les lignes de montagne qui doivent relever un défi économique important pour tenir les critères de financement alors que les investissements sont de plus en plus conséquents. Afin que les entreprises de transport puissent répondre à toutes les nouvelles exigences légales présentement introduites, et ce, sans prêter le secteur du TRV et le taux de couverture de lignes déjà précaires, la DGMR estime que la Confédération doit prévoir des financements à fonds perdu. En effet, la sécurisation du transport de voyageurs ne doit pas se faire au détriment de la qualité de desserte du territoire, notamment dans les régions périphériques.		Die Finanzierung nötiger Massnahmen soll wie bis anhin über die bestehenden Finanzierungsgefässe erfolgen. Das BAV sieht hier keinen Änderungsbedarf.	

01		Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Parere generale				
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)	
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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	
01-0570	052-01-005	OETHand	D'une façon générale, l'art.2 OETHand devrait préciser que les actes normatifs pertinents ne constituent en aucun cas des critères à appliquer par défaut, mais un socle minimal auquel il ne faut déroger. La mise en oeuvre du droit constitutionnel à un accès autonome aux transports publics (cf. jugement Dosto du TF 2C_26/2019, du 22 décembre 2021), exige souvent des critères plus strictes que le minimum normatif. Lorsqu'une accessibilité optimale et conforme à l'état de l'art à un moment donné ne peut pas être mise en oeuvre, cela doit être dûment prouvé et documenté en termes de proportionnalité; dans ces cas, des solutions moins favorables en termes d'accessibilité peuvent être mise en oeuvre en tenant compte du socle normatif. Ce point devrait être précisé, pour éviter, comme cela est souvent le cas, que les entreprises n'appliquent le minimum normatif sans réfléchir aux possibilités en matière d'accessibilité universelle.	Introduire un alinéa introductif à l'art.2 avec la teneur suivante : « Les actes normatifs rendus applicables dans la présente ordonnance ne sont en aucun cas des critères à appliquer par défaut, mais un socle minimal auquel il ne faut déroger. La mise en oeuvre du droit constitutionnel à un accès autonome aux transports publics exige souvent des critères plus strictes que le minimum normatif. Lorsqu'une accessibilité optimale et conforme à l'état de l'art à un moment donné ne peut pas être mise en oeuvre, cela doit être dûment prouvé et documenté en termes de proportionnalité; dans ces cas, des solutions moins favorables en termes d'accessibilité peuvent être mise en oeuvre en tenant compte du socle normatif. »	Obwohl das BAV diese Sichtweise aus der Optik der Behindertenvertretungen in gewisser Weise nachvollziehen kann, wäre eine solche Vorgabe nicht nur unverhältnismässig, sondern auch realitätsfremd. Die Verhältnisse in der Schweiz können in keiner Weise mit komplett neuen Systemen in Japan verglichen werden. Die normativen Vorgaben sind allesamt Maximal- bzw. Minimalwerte. Verhältnismässigkeitsprüfungen innerhalb dieser normativen Maximal- bzw. Minimalwerte, wie sie von der Eingeberschaft gefordert sind, wären nicht durchführbar. Am Beispiel der festgelegten Werte für den niveaugleichen Einstieg zeigt sich, dass die Forderung die gegebenen physikalischen Rahmenbedingungen missachtet, die sich in Bezug auf die Schnittstelle der beiden Systeme "Infrastruktur" (Perronkante) und "Fahrzeuge" (Einstieg) ergeben. Das BAV hat IH dies bereits vor einigen Jahren an einer Besprechung erläutert: Nur schon, wenn Personen ein- oder aussteigen, verändert sich die Höhenlage des Fahrzeugs in Bezug auf die Perronkante. Dies wird zwar durch Luftfederung ausgeglichen, aber ein Ausgleich auf den Millimeter genau ist aufgrund der hohen Gewichte der Fahrzeuge nicht möglich. Hinzu kommen die durch die Kräfte bedingte Verschiebung der Gleislage, die zwar regelmässig durch Stopfarbeiten wieder korrigiert wird, aber solche Arbeiten sind aufwändig und aus kostenintensiv und können nur schon aus Gründen des Betriebs nur alle paar Jahre vorgenommen werden. Des Weiteren sind Radabnutzungen (Bandagen), der Wankvorgang der Fahrzeuge insb. in Kurvensituationen und weitere Faktoren Elemente, die die Situation negativ beeinflussen. Entsprechende Toleranzen, wie sie die TSI PRM für den niveaugleichen Einstieg festhalten und von der Schweiz übernommen wurden (es liegt übrigens mit der Übernahme der TSI PRM im 2016 eine Verschärfung gegenüber den vorhergehenden rein nationalen Bestimmungen vor) sind deshalb schlicht unausweichlich. Wir verweisen auf die mit dem EBGB abgestimmten BAV-Hinweise zur autonomen Benutzung des barrierefrei ausgestalteten öffentlichen Verkehrs, die 2020 revidiert wurden und weiterhin Gültigkeit haben.	

01		Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Parere generale				
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)	
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingebler	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	
'01-0580	053-01-006	OETHand	D'une façon générale, l'art.2 OETHand devrait préciser que les actes normatifs pertinents ne constituent en aucun cas des critères à appliquer par défaut, mais un socle minimal auquel il ne faut déroger. La mise en oeuvre du droit constitutionnel à un accès autonome aux transports publics (cf. jugement Dosto du TF 2C_26/2019, du 22 décembre 2021), exige souvent des critères plus strictes que le minimum normatif. Lorsqu'une accessibilité optimale et conforme à l'état de l'art à un moment donné ne peut pas être mise en oeuvre, cela doit être dûment prouvé et documenté en termes de proportionnalité; dans ces cas, des solutions moins favorables en termes d'accessibilité peuvent être mise en oeuvre en tenant compte du socle normatif. Ce point devrait être précisé, pour éviter, comme cela est souvent le cas, que les entreprises n'appliquent le minimum normatif sans réfléchir aux possibilités en matière d'accessibilité universelle.	Introduire un alinéa introductif à l'art.2 avec la teneur suivante : « Les actes normatifs rendus applicables dans la présente ordonnance ne sont en aucun cas des critères à appliquer par défaut, mais un socle minimal auquel il ne faut déroger. La mise en oeuvre du droit constitutionnel à un accès autonome aux transports publics exige souvent des critères plus strictes que le minimum normatif. Lorsqu'une accessibilité optimale et conforme à l'état de l'art à un moment donné ne peut pas être mise en oeuvre, cela doit être dûment prouvé et documenté en termes de proportionnalité; dans ces cas, des solutions moins favorables en termes d'accessibilité peuvent être mise en oeuvre en tenant compte du socle normatif. »	Obwohl das BAV diese Sichtweise aus der Optik der Behindertenvertretungen in gewisser Weise nachvollziehen kann, wäre eine solche Vorgabe nicht nur unverhältnismässig, sondern auch realitätsfremd. Die normativen Vorgaben sind allesamt Maximal- bzw. Minimalwerte. Die Festlegung von Verhältnismässigkeitsprüfungen innerhalb dieser normativen Vorgaben, wie sie von der Eingeberschaft gefordert sind, wären durchführbar. Die Forderung missachtet beispielsweise die gegebenen physikalischen Rahmenbedingungen, die sich in Bezug auf die Schnittstelle der beiden Systeme "Infrastruktur" (Perronkante) und "Fahrzeuge" (Einstieg) ergeben. Das BAV hat IH dies bereits vor einigen Jahren an einer Besprechung erläutert. Nur schon, wenn Personen ein- oder aussteigen, verändert sich die Höhenlage des Fahrzeugs in Bezug auf die Perronkante. Dies wird zwar durch Luftfederung ausgeglichen, aber ein Ausgleich auf den Millimeter genau ist aufgrund der hohen Gewichte der Fahrzeuge schlicht nicht möglich. Hinzu kommen die durch die Kräfte bedingte Verschiebung der Gleislage, die zwar regelmässig durch Stopfarbeiten wieder korrigiert wird, aber solche Arbeiten sind aufwändig und aus kostenintensiv und können nur schon aus Gründen des Betriebs nur alle paar Jahre vorgenommen werden. Des weiteren sind Radabnutzungen (Bandagen), der Wankvorgang der Fahrzeuge insb. in Kurvensituationen und weitere Faktoren Elemente, die die Situation negativ beeinflussen. Entsprechende Toleranzen, wie sie die TSI PRM für den niveaugleichen Einstieg festhalten und von der Schweiz übernommen wurden (es liegt übrigens mit der Übernahme der TSI PRM im 2016 eine Verschärfung gegenüber den vorhergehenden rein nationalen Bestimmungen vor) sind deshalb schlicht unausweichlich. Wir verweisen auf die mit dem EBGB abgestimmten BAV-Hinweise zur autonomen Benutzung des barrierefrei ausgestalteten öffentlichen Verkehrs, die 2020 revidiert wurden und weiterhin Gültigkeit haben.	
'01-0620	027-01-003	Tous	Alourdissement et augmentation au fil du temps des directives et normes de l'OFT qui freinent le développement de l'infrastructure et de l'offre ferroviaire.	Travail de simplification et épuration des directives, réglementations et dispositions d'exécution	Das BAV prüft in jeder Revisionsrunde in den zugehörigen Fachthemen den notwendigen Umfang an Regelungen. Auf der einen Seite werden Forderung der Eingebler laut nach einer weiteren, umfassenderen Regelung in Fachbereichen. Auch in in dieser Revisionsrunde sind diese Inputs wiederum vorhanden.Auf der anderen Seite gibt es die berechnigte Frage, ob der Umfang an Regelungen angemessen ist. Das BAV wägt bei jedem Fachthemen u.a. auch diese beiden Positionen ab. Das BAV wird zu diesem Themenkomplex auch im Rahmen der Motion Würth (23.3703) für die darin gestellten Fragen Stellung nehmen.	
'01-0650	012-01-006	Übersicht AB-EBV	Beim Suchen/Scrollen ist es unübersichtlich, da nach der Normalspur immer die Meterspur kommt.	Normalspur von Meterspur trennen.	In der aktuellen Version der AB-EBV sind die Bereich Normalspur und Meterspur jeweils eigenständig abgebildet. Zusätzlich sind Lesezeichen gesetzt, um das Handling mit den einzelnen AB zu vereinfachen. Eine weitere Anforderung zu einer "Trennung" sieht das BAV nicht, da bereits heute die einzelnen AB in den Bereichen Meterspur und Normalspur einzeln dargestellt sind.	
'01-0660	012-01-007	Übersicht AB-EBV	Allgemein unübersichtlich und teils schwer nachvollziehbar.	Mehr Skizzen würden die beschriebenen Artikel verständlicher machen.	Die AB-EBV sind ein technisches Regelwerk mit einer Vielzahl von einzelnen Fachthemen. Da wo nötig, sind bereits heute Skizzen eingefügt. Die Fachsektionen sehen deshalb keine Notwendigkeit, den Umfang dieses Regelwerks durch weitere Skizzen zu erhöhen.	

01		Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Parere generale				
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)	
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingebener	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	
'01-0670	048-01-001	Verweise auf Normen und Regelwerke – Gewährleistung der Interessenvertretung von Menschen mit Behinderung im Sinne des BehiG	Für Menschen mit Behinderung und deren Interessenvertreter ist der Zugriff auf die relevanten Dokumente teilweise mit hohen Kosten verbunden, wenn Regelwerke und Normen erworben werden müssen, um die Vorgaben des Bundes zu verstehen und zu beurteilen. Dies betrifft insbesondere die Verweise auf CEN-Normen zur TSI-PRM aber auch auf Normen von VSS und SIA, sowie beispielsweise die R REG 24200 von der aktuell ein Quick-Wins gratis zugänglich ist, die finale Regelung jedoch nicht kostenlos einsehbar sein wird.	Der Bund soll sicherstellen, dass Menschen mit Behinderung und Organisationen, die deren Interessen vertreten, z.B. jene Organisationen, die in der BehiV als beschwerdeberechtigte Organisationen genannt werden, Zugriff auf die für sie relevanten normativen Vorgaben erhalten.	Dieser Punkt ist nicht Gegenstand der Revision und liegt nicht in der Zuständigkeit des UVEK. Wir empfehlen der Anfragerin, sich mit dem Anliegen an die Bundeskanzlei zu wenden.	
'01-0710	047-01-006	Weitere Schwerpunkte	ERTMS: Die Liste im Anhang 8 EBV sollte in Hinblick auf die aktuellen Bezeichnungen, die aktuelle Ausrüstung mit Zugbeeinflussung sowie die geplante Strategie zum Rückbau der Class-B-Systeme geprüft werden. Dieser Antrag ist im Hinblick auf die Umsetzung der neuen ERTMS-Strategie sowie der europäischen Zusammenarbeit besonders zentral.		Die Liste in diesem Anhang soll nicht nur das Thema ERTMS darstellen, sondern ist eine Zusammenfassung aller technischen Themen. Es macht daher keinen Sinn, ein System zu spezifizieren und die anderen Systeme nicht. Ausserdem hätte eine solche Spezifikation zur Folge, dass bei jeder technischen Änderung der Infrastruktur eine Änderung des EBV erforderlich wäre. Das BAV erachtet ein solches Vorgehen als nicht sinnvoll. Der vorliegende Anhang wäre in bei diesem Vorgehen weniger aktuell. Darüber hinaus ist die Liste im EBV als Arbeitsauftrag an die ISB zu verstehen und nicht als Darstellung der eigenständigen Entscheidungen der ISB.	
'01-0720	047-01-007	Weitere Schwerpunkte	AB zu Art. 26 EBV (Bahnbrücken): Wir begrüßen die detaillierten Ergänzungen der Ausführungen zu Art. 26 EBV. Wir haben dazu zahlreiche Bemerkungen und technische Präzisierungen im Rückmeldeformular eingebracht. Weitere wichtige Schwerpunkte unserer Rückmeldungen betreffen Bereiche der Stationen (AB zu Art. 34 EBV) sowie der Sicherungsanlagen und Telematikanwendungen (Nachweis-führung Sicherungsanlagen, AB zu Art. 38 EBV, und Anforderungen an Flanken-schutz, AB zu Art. 39 EBV).		Besten Dank für Ihre Rückmeldung. Das BAV geht konkret auf die einzelnen Punkte bei den konkreten Regelwerken ein	
'01-0730	047-01-005	Zukunft Schienengüterverkehr	Derzeit läuft der Gesetzgebungsprozess für die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs. Automation und Digitalisierung sind diesbezüglich zentrale Themen für SBB Cargo. Die nächste Revisionsrunde soll diese Entwicklungen berücksichtigen und die Erreichung der Ziele des zukünftigen Gütertransportgesetzes ermöglichen, indem die einschlägigen Verordnungen, Ausführungsbestimmungen und FDV vereinfacht und an den Bedürfnissen der Branche angepasst werden. Eine frühzeitige Kontaktaufnahme, um ein Gesamtkonzept zu entwickeln ist deshalb wünschenswert.		Das BAV bedankt sich für die Rückmeldung und den Hinweis auf die aktuellen Arbeiten rund um die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs. Die kommende Revisionsrunde des Regelwerks der Revisionsrunde 2024 ist aktuell noch nicht geplant. In die Arbeiten rund um die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs und insbesondere bei der Einführung der DAK sind die betroffenen Fachsektionen des BAV umfassend eingebunden. Sollte sich hieraus ein Anpassungsbedarf an den hoheitlichen Regelungen ergeben, bringen die Fachsektionen dies direkt in den entsprechenden Prozess ein. Das BAV steht grundsätzlich über die bekannten Ansprechpartner gerne für einen Austausch zur Verfügung, sobald dies zeitlich im Gesamtprozess sinnvoll ist.	
'01-0740	012-01-001		EBV Anhang 8 "Grenzbetriebsstrecken": Gemäss Definition Grenzbetriebsstrecken des BAV, (Bundesamt für Verkehr BAV Grenzbetriebsstrecken (admin.ch)) sollten alle Strecken, die über die Grenze führen angeführt sein, da fehlen ja viele: z.B. Brng-Domo, Cadenazzo-Luino, etc...) --> eine klare Definition, welche Strecken mit Grenzbetriebsstrecken gemeint sind, wäre allenfalls hilfreich bzw. sollte mindestens in den Erläuterungen erläutert werden; die Auswahl der Strecken ist so nicht klar nachvollziehbar.		Eine in einer Schweizer Verordnung veröffentlichte Liste darf keine Informationen über das Hoheitsgebiet des Nachbarlandes enthalten. Die Definition auf der BAV-Website dient nicht als Arbeitsgrundlage für die EBV, sondern ist lediglich als Information zu verstehen.	
'01-0760	012-01-003		Betrifft «Richtlinie «Stufenfreier Bahnzugang» 2.1.4 Weitere Generelle Anforderungen: Im Dreieck Publikumsanlagen fehlt der Aspekt der Wirtschaftlichkeit als Kriterium zur Beurteilung einer Bestvariante.		Dieser Punkt ist bereits und 2.1.2 abgehandelt. Die Verantwortung liegt bei den ISB.	
'01-0770	012-01-004		Betrifft «Richtlinie «Stufenfreier Bahnzugang» 2.1.4 Weitere Generelle Anforderungen. Präzisierung: Es geht nicht um die «Verfügbarkeit Publikumsanlagen», sondern um die Verfügbarkeit der Hilfsmittel zur barrierefreien Erreichbarkeit der Publikumsanlagen. Müsste man allenfalls präzisieren.		"Hilfsmittel" wäre eine unzutreffende Bezeichnung, da beispielsweise ein Rollstuhl damit gemeint sein könnte. Dies ist hier explizit nicht gemeint. Es geht hierbei jedoch um die Verfügbarkeit des Gesamtsystems.	
'01-0780	012-01-005		Betrifft «Richtlinie «Stufenfreier Bahnzugang» 2.1.4 Weitere Generelle Anforderungen.»: Macht es Sinn, die beiden Aspekte «Dreieck» und «Verfügbarkeit» Publikumsanlagen zu trennen?		Die Antwort ist ja, es macht Sinn: Es handelt sich um zwei verschiedene Ebenen, siehe erklärenden Satz unterhalb der beiden Faktoren a) und b).	

01		Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Parere generale			
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'01-0790	017-01-001		keine Bemerkungen		Besten Dank für die Rückmeldung
'01-0800	021-01-001		keine Bemerkungen		Besten Dank für die Rückmeldung
'01-0830	030-01-001		Keine Änderungsanträge		Besten Dank für die Rückmeldung
'01-0840	038-01-001		keine		Besten Dank für die Rückmeldung
'01-0850	051-01-001		Vielen Dank für die Unterlagen und Möglichkeit zur Mitwirkung. Der guten Ordnung halber teile ich mit, dass wir von Seiten des Kantons Solothurn hier auf eine Stellungnahme verzichten.		Besten Dank für die Rückmeldung
'01-0860	053-01-003		Berücksichtigung der neuen bundesgerichtlichen Rechtsprechung In seinem Ende 2021 ergangenen Urteil 2C_26/2019 betreffend die neuen Fernverkehrs-Doppelstock-Triebzüge (FV-Dosto) der SBB klärte das Bundesgericht den Schutzgehalt des Behindertengleichstellungsrecht mit Bezug auf den ÖV in einem zentralen Punkt: Es hielt fest, dass die autonome Benutzung des öffentlichen Verkehrs durch Menschen mit Behinderungen verfassungsrechtlich garantiert ist. Entsprechend sind Gesetzes- und Verordnungsgeber dazu verpflichtet, die technischen Vorgaben an die Herstellung von Infrastruktur und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs so auszugestalten, dass eine autonome und sichere Benutzung so weit wie möglich gewährleistet ist. Die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs müssen von Menschen mit Behinderungen grundsätzlich ohne Hilfestellungen und unter Gewährleistung ihrer Sicherheit beansprucht werden können (E. 10.3.3 Bundesgericht, Urteil 2C-26/2019 vom 22. Dezember 2021). Unverständlich ist, dass die vorliegende Revision die erwähnte Rechtsprechung des Bundesgerichts schlicht ignoriert. Pflicht des Verordnungsgebers wäre gewesen, die Auswirkungen des bundesgerichtlichen Urteils auf die einzelnen Verordnungsbestimmungen sowie auf ihr Zusammenspiel eingehend zu überprüfen und darauf gestützt Anpassungsvorschläge in die Vernehmlassung zu schicken. Dies gilt beispielsweise für zentrale Aussage des Bundesgerichts, wonach die Einhaltung der technischen Normen an sich nicht genügt, sondern in jedem Fall zusätzlich geprüft werden muss, ob die Autonomie von Menschen mit Behinderungen gewährleistet ist (E. 13.3 Bundesgericht, Urteil 2C-26/2019 vom 22. Dezember 2021).		Diese Forderung und die Argumentation sind nicht nachvollziehbar. Es sei hier der relevante Teil des Dispositivs des BGer-Urteils zum FV-Dosto zitiert: "Die Beschwerde wird teilweise gutgeheissen. Dispositivziffer 2 des angefochtenen BVGer-Urteils wird dahingehend abgeändert, dass den SBB die zusätzliche Auflage auferlegt wird, für sämtliche Rampen im Ein- und Ausstiegsbereich der FV-Dosto eine maximale Rampenneigung von 15 % sicherzustellen. Sodann wird die Dispositivziffer 3 des angefochtenen Urteils in Bezug auf die Gestaltung des Ein- und Ausstiegsbereichs der FV-Dosto aufgehoben und die Angelegenheit zu ergänzenden Abklärungen und neuem Entscheid im Sinne der Erwägungen an das BAV zurückgewiesen. Im Übrigen wird die Beschwerde im Sinne der Erwägungen abgewiesen." Aus dem BGer-Entscheid, der sich ausschliesslich auf den FV-Dosto bezieht und festhält, dass alle Beschwerdepunkte von IH - ausser der Sicherstellung der normkonformen Neigung der Rampenneigung (15%) sowie die Aufforderung zu ergänzenden Abklärungen und entsprechendem BAV-Entscheid (Betriebsbewilligung) - abgewiesen werden, ist keine Aufforderung und kein anderweitiger Grund für eine grundlegende Neubeurteilung der bestehenden Ausführungsbestimmung zu erkennen. Vielmehr hat das Gericht festgehalten, dass aus der BV, dem BehiG, der UNO-BRK und der EMRK keine technischen Anforderungen abgeleitet werden können, die über die TSI PRM 2014 bzw. (für einen Eingang pro Zug) die NNTV "autonomer Zugang in die Fahrzeuge" hinausgingen. Die ergänzenden Abklärungen, die anhand einer unabhängigen wissenschaftlichen Untersuchung durch einen neutralen Sachverständigen erfolgt sind, haben deutlich aufgezeigt, dass die Gewährleistung der Autonomie für Personen, die sich im öffentlichen Raum bewegen, nicht durch die Forderung nach einer

01		Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Parere generale			
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'01-0870	053-01-004		Berücksichtigung der laufenden BehiG-Revision/Ablauf der BehiG-Frist Am 10. März 2023 hat der Bundesrat das Eidgenössische Departement des Innern (EDI) damit beauftragt, bis Ende Jahr eine Änderung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) vorzulegen. Dabei handelt es sich um das Kernstück des Behindertengleichstellungsrechts auf Bundesgesetzesebene. Inhaltlich soll sich diese Revision darauf beschränken, Menschen mit Behinderungen im Erwerbsleben und beim Zugang zu Dienstleistungen besser vor Diskriminierung zu schützen. Zudem soll die Gebärdensprache anerkannt und die Gleichstellung von gehörlosen Personen gefördert werden. Zwar ist eine Anpassung der BehiG-ÖV-Bestimmungen nicht Bestandteil der in Auftrag gegebenen Revision. Ende 2023 läuft jedoch die in Art. 22 Abs. 1 BehiG für Bauten und Anlagen des öffentlichen Verkehrs verankerte 20-jährige Frist ab. Die 10-jährige Frist mit Bezug auf Kommunikationssysteme und Billettausgabe nach Art. 22 Abs. 2 BehiG ist bereits 2013 abgelaufen. Auch ergibt Art. 23 BehiG betreffend Finanzhilfen ab 1. Januar 2024 insofern keinen Sinn mehr, als er sich auf die Fristen nach Art. 22 BehiG bezieht. Das Ziel eines für alle Menschen mit Behinderungen autonom benutzbaren öffentlichen Verkehrs wurde bekanntlich verfehlt (Bericht des Bundesrates vom 29. März 2023 in Erfüllung des Postulates 20.3874 Reynard vom 19. Juni 2020 Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr). Mit dem Ablauf der Frist stehen nun Gesetz- und Verordnungsgeber vor der dringenden Aufgabe, sich grundsätzlich zu überlegen, welches Umsetzungssystem die abgelaufenen Fristen ersetzen soll (neue Fristen; Etappierungen; Finanzierung; Kontrolle, etc.). Sie kommen nicht drum herum, unter Einbezug der Behindertenorganisationen die laufende BehiG Revision auch dafür zu verwenden, die im Bereich ÖV nötigen Bestimmungen zu erarbeiten. Sie müssen dabei darauf achten, dass BehiG und Regelwerk ein kohärentes sowie möglichst wirksames System bilden. Auch diesbezüglich ist das Vorgehen des BAV nicht nachvollziehbar, welches nicht zu erkennen gibt, das vorliegende Revisionspaket in Verbindung mit den erwähnten Herausforderungen in Verbindung gesetzt zu haben. Es beschränkt sich darauf vorzuschlagen, die VböV-Bestimmungen betreffend Finanzierung ersatzlos zu streichen.		Der in die öffentliche Vernehmlassung geschickte BehiG-Revisionsentwurf des Bundesrats sieht keinerlei entsprechende Massnahmen vor. Ein Abwarten oder gar Vorgehen der durch das eidg. Parlament zu beratenden und zu beschliessenden BehiG-Revision würde allen politischen und juristischen Realitäten und Vorgaben zur Bundesrechtspflege widersprechen. Im Rahmen der vorliegenden Revision in den Ausführungsbestimmungen eine detaillierte Umsetzung festzulegen, würde das aktuelle übergeordnete Recht (Art. 22 Abs. 1 BehiG) verschärfen und wäre somit nicht zulässig. Ein Stoppen der vorliegenden Revision der Regelwerke und ein Abwarten der revidierten BehiG-Inkraftsetzung wäre als absolut unverhältnismässig zu betrachten und würde den Grundsatz verletzen, dass Verordnungen anhand des bestehenden und nicht des zukünftigen Rechtsrahmens, dessen Inhalt noch gar nicht bekannt ist, zu revidieren sind. Weiter beinhaltet die vorliegenden Revisionsentwürfe namentlich der EBV und der AB-EBV zu allergrössten Teilen Punkte, die nichts mit dem BehiG gemeinsam haben, aber eine gewisse Dringlichkeit aufweisen. Die Bereiche, bei denen die Unternehmen die Frist teilweise nicht einhalten, fokussieren sich auf die Bahnhöfe und Bushaltestellen. In seinem Bericht zum Postulat 20.3874 Reynard zeigt der Bundesrat abschliessend auf, welche Massnahmen zu treffen sind: Es sind Überbrückungsmassnahmen spätestens vom 01.01.2024 bis zur Inbetriebnahme der verspätet angepassten, BehiG-konformen Einrichtung / dem verspätet vorgabenkonformen Fahrzeug anzubieten. Zudem ist die Umsetzung in allen Fällen so schnell wie möglich zu realisieren. Gebärdensprache: Dieser Punkt ist inhaltlich nicht Teil der Revision. Offenbar soll die Gebärdensprache im Rahmen der angedachten BehiG-Revision behandelt werden. Sollte
'01-0880	053-01-005		Aus den vorgenannten Gründen ist es sinnvoll, das vorgeschlagene Revisionspaket zurückzustellen, zumal die darin enthaltenen Anpassungen entweder nicht dringend oder nicht zielführend sind. Stattdessen ist die neue Rechtsprechung des Bundesgerichts in die Regelwerke aufzunehmen. Zudem sind die Regelwerke als Teil des Nachfolgesystems für die Umsetzung des BehiG im Bereich ÖV zu betrachten und entsprechend ihre Anpassung mit der laufenden BehiG-Revision zu koordinieren. Sollte der Bundesrat trotz der grundlegenden Kritik am vorgeschlagenen Revisionspaket festhalten, verweist der Schweizerische Gehörlosenbund auf die Kritikpunkte im allgemeinen sowie die Vorschläge zu den einzelnen Bestimmungen.		s. ID Nr 01-0870

02		Detail-Bemerkungen zu EBV / Commentaires détaillés relatifs à l'OCF / Parere relativo alle modifiche delle Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	Art. art.	Ziff. ch.	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
'02-0110	017-02-003	47	1		Ergänzung wird begrüsst.	(keine Eintragung durch Eingeber)	Besten Dank für die Rückmeldung
'02-0120	033-02-005	47	1		Die Ursache für erhöhten Verschleiss an Rad und/oder Schiene hängt von vielen Faktoren ab und kann nicht nur durch das Fahrzeug behoben werden. Ein aktuelles Beispiel ist hierzu die Matterhorn-Gotthard-Bahn. Diese beklagt seit kurzer Zeit auf einmal massive Probleme mit Radverschleiss an den Kometen, obwohl das Fahrzeug zuvor über Jahre keine Verschleissprobleme aufgewiesen hatten. Es wird deshalb vorgeschlagen auf eine Anpassungen des Textes zu verzichten bis Ergebnisse der Untersuchungen durch RailPlus vorliegen, ausgewertet sind und klar definierte Massnahmen zeigen, was verschleissarm für Fahrzeuge bedeutet.	Fahrzeuge sind so zu planen, zu erstellen, zu betreiben und instand zu halten, dass ein sicherer, zuverlässiger und verschleissarmer Eisenbahnbetrieb auf der zu befahrenden Infrastruktur möglich ist.	Das ist eine Zielformulierung und keine konkrete Massnahme. Das Fahrzeug und dessen Konstruktion trägt einen Teil dazu bei. Dies haben auch die Untersuchungen von RailPlus aufgezeigt. Die Zielformulierung auf Stufe EBV ermöglicht später konkretere Massnahmen in der AB umzusetzen. An diesem Ziel wird Seitens BAV festgehalten.
'02-0130	049-02-002	47	1		La DGMR rappelle le principe du triangle de planification (horaire – matériel roulant – infrastructure) ; la recherche d'économie dans le domaine de l'infrastructure ne doit pas se faire au détriment de la production de l'offre. Une pesée des intérêts adéquats doit être réalisée et légalement permise.	"Les véhicules doivent être conçus, construits, exploités et entretenus de façon à permettre, sur l'infrastructure en question, une exploitation ferroviaire sûre, fiable, conforme à l'offre commandée et limitant l'usure."	Es liegt in der Verantwortung des Bahnunternehmens Fahrzeuge abgestimmt auf die Bestellungen der Kantone und des Bundes zu beschaffen. Das ist weder eine Stittstellen noch eine Sicherheitsfrage und gehört deshalb nicht in die EBV.
'02-0140	025-02-001	50	2	Erster Satz	Die Tramfahrzeuge, welche im innerstädtischen Mischverkehr im Betriebsregime "Fahrt auf Sicht" verkehren, mit einem Zugbeeinflussungssystem auszurüsten, macht keinen Sinn. Die Trambahnen müssen in dieser Betriebsform davon ausgenommen werden.	Ansatz: Ein Zusatz im Art. 55: Das UVEK legt die besonderen Anforderungen an Strassenbahnfahrzeuge in folgenden Bereichen fest: a. Bremsen; b. Kollisionsschutz; c. Zugsicherung / Zugbeeinflussung	Gurmsätzlich gilt, dass die Fahrzeuge auf die Infrastruktur abzustimmen sind. Wo es streckenseitig keine Zugbeeinflussung hat müssen das Fahrzeug nicht ausgerüstet werden. Soll ein Fahrzeug nicht ausgerüstet werden kann zudem ein Antrag nach Art. 5 auf Ausnahme gestellt werden. Insofern gibt es keinen Grund für eine Ergänzung im Art. 55.
'02-0150	030-02-001	50	2		Ausnahme Fahrzeuge, welche nur auf gesperrten Geleise oder durch eine Rangierbewegung führend gefahren werden. Z.B. Schneeschleuder mit Führerstand.	Triebfahrzeuge und Steuerwagen sind mit einer Sicherheitssteuerung und einem Zug-beeinflussungssystem auszurüsten. Sie sind auf die Sicherungsanlagen und Telematik-anwendungen abzustimmen. Die Anforde-rungen an die auf den Fahrzeugen installier-ten Sicherungsanlagen und Telematikan-wendungen richten sich nach den Artikeln 38 und 39. Für folgende Ausnahmen wird keine Zugbe-einflussungssystem gefordert: -Fahrzeuge, welche nur auf gesperrten Geleise oder durch Rangier führend ge-fahren werden z.B. Schneeschleuder mit Führerstand -Langsam verkehrende Fahrzeuge bei denen mit «Fahren auf Sicht» die Sicher-heit ebenfalls nachweislich gegeben ist. reine Zahnradbahnen, Fahrt auf Sicht ist weiterhin erlaubt.	Die EBV regelt den Grundsatz Ausnahmen werden nicht auf Stufe EBV geregelt. Spezialfahrzeuge, welche auf gesperrtem Gleis verkehren fallen nicht unter die Begriffe Triebfahrzeuge und Steuerwagen. Triebfahrzeuge und Steuerwagen verkehren zugeführend und sind mit der Zugbeeinflussung auszurüsten, abgestimmt auf die Strecken. Soll ein Fahrzeug nicht ausgerüstet werden, kann eine Ausnahme gemäss Art.5 im Rahmen des Zulassungsverfahrens beantragt werden.
'02-0160	032-02-001	50	2		Ausnahme Fahrzeuge, welche nur auf gesperrten Geleise oder durch eine Rangierbewegung führend gefahren werden. Z.B. Schneeschleuder mit Führerstand.	Triebfahrzeuge und Steuerwagen sind mit einer Sicherheitssteuerung und einem Zug-beeinflussungssystem auszurüsten. Sie sind auf die Sicherungsanlagen und Telemati-kanwendungen abzustimmen. Die Anforde-rungen an die auf den Fahrzeugen installier-ten Sicherungsanlagen und Telematikan-wendungen richten sich nach den Artikeln 38 und 39. Für folgende Ausnahmen wird keine Zugbe-einflussungssystem gefordert: -Fahrzeuge, welche nur auf gesperrten Geleise oder durch Rangier führend ge-fahren werden z.B. Schneeschleuder mit Führerstand -Langsam verkehrende Fahrzeuge bei denen mit «Fahren auf Sicht» die Sicher-heit ebenfalls nachweislich gegeben ist.	Die EBV regelt den Grundsatz Ausnahmen werden nicht auf Stufe EBV geregelt. Spezialfahrzeuge, welche auf gesperrtem Gleis verkehren fallen nicht unter die Begriffe Triebfahrzeuge und Steuerwagen. Triebfahrzeuge und Steuerwagen verkehren zugeführend und sind mit der Zugbeeinflussung auszurüsten, abgestimmt auf die Strecken. Soll ein Fahrzeug nicht ausgerüstet werden, kann eine Ausnahme gemäss Art.5 im Rahmen des Zulassungsverfahrens beantragt werden.
'02-0170	033-02-006	50	2	2	Es verfügen nicht alle Bahnen auf Seite Infrastruktur über ein Zugbeeinflussungssystem, folglich ist der Nutzen der Zugbeeinflussung nicht auf allen gegeben. Es wird deshalb vorgeschlagen, die Zugbeeinflussung nur als erforderlich einzustufen, wenn Infrdie Voraussetzungen von Seite Infrastruktur gegeben sind. Es wird festgehalten, dass beim Steuerwagen nur die Bedienung der Sicherheitssteuerung auf dem Wagen selber erfolgt, während die Auswertung auf dem Triebfahrzeug stattfindet. Dies ist vor allem bei einfacheren Fahrzeugen (z.B. WAB Shuttle) üblich. Eine Anpassung dieser Handhabung würde Mehrkosten mitbringen, die für den Bahnbetreiber und die Sicherheit der Passagiere keinen Mehrwert generiert, da ein Steuerwagen nur zusammen mit einem Triebfahrzeug verkehren kann.	Triebfahrzeuge und Steuerwagen sind mit einer Sicherheitssteuerung und einem Zugbeeinflussungssystem auszurüsten. Die Zugbeeinflussung ist nur erforderlich, falls die Voraussetzungen streckenseitig gegeben sind. Für folgende Ausnahmen wird keine Zugbeeinflussungssystem gefordert: -Fahrzeuge, welche nur auf gesperrten Geleise oder durch Rangier führend gefahren werden z.B. Schneeschleuder mit Führerstand Langsam verkehrende Fahrzeuge, bei denen bei Fahrt auf Sicht die Sicherheit ebenfalls gegeben ist	Die EBV regelt den Grundsatz Ausnahmen werden nicht auf Stufe EBV geregelt. Spezialfahrzeuge, welche auf gesperrtem Gleis verkehren fallen nicht unter die Begriffe Triebfahrzeuge und Steuerwagen. Triebfahrzeuge und Steuerwagen verkehren zugeführend und sind mit der Zugbeeinflussung auszurüsten, abgestimmt auf die Strecken. Soll ein Fahrzeug nicht ausgerüstet werden, kann eine Ausnahme gemäss Art.5 im Rahmen des Zulassungsverfahrens beantragt werden.

02		Detail-Bemerkungen zu EBV / Commentaires détaillés relatifs à l'OCF / Parere relativo alle modifiche delle Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingaber	Art. art.	Ziff. ch.	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
'02-0180	036-02-001	50	2		Ausnahme für Fahrzeuge, welche nur auf gesperrten Geleise oder durch Rangier führend gefahren werden. Z.B. Schneeschleuder mit Führerstand.	Triebfahrzeuge und Steuerwagen sind mit einer Sicherheitssteuerung und einem Zugbeeinflussungssystem auszurüsten. Sie sind auf die Sicherungsanlagen und Telematikanwendungen abzustimmen. Die Anforderungen an die auf den Fahrzeugen installierten Sicherungsanlagen und Telematikanwendungen richten sich nach den Artikeln 38 und 39. Für folgende Ausnahmen wird keine Zugbeeinflussungssystem gefordert: -Fahrzeuge, welche nur auf gesperrten Geleise oder durch Rangier führend gefahren werden z.B. Schneeschleuder mit Führerstand -Langsam verkehrende Fahrzeuge, bei denen bei Fahrt auf Sicht die Sicherheit ebenfalls gegeben ist.	Die EBV regelt den Grundsatz Ausnahmen werden nicht auf Stufe EBV geregelt. Spezialfahrzeuge, welche auf gesperrtem Gleis verkehren fallen nicht unter die Begriffe Triebfahrzeuge und Steuerwagen. Triebfahrzeuge und Steuerwagen verkehren zugeführend und sind mit der Zugbeeinflussung auszurüsten, abgestimmt auf die Strecken. Soll ein Fahrzeug nicht ausgerüstet werden, kann eine Ausnahme gemäss Art.5 im Rahmen des Zulassungsverfahrens beantragt werden.
'02-0190	037-02-001	50	2		Ausnahme Fahrzeuge, welche nur auf gesperrten Geleise oder im Rangierbetrieb führend gefahren werden. Z.B. Schneeschleuder mit Führerstand	Triebfahrzeuge und Steuerwagen sind mit einer Sicherheitssteuerung und einem Zugbeeinflussungssystem auszurüsten. Sie sind auf die Sicherungsanlagen und Telematikanwendungen abzustimmen. Die Anforderungen an die auf den Fahrzeugen installierten Sicherungsanlagen und Telematikanwendungen richten sich nach den Artikeln 38 und 39. Für folgende Ausnahmen wird keine Zugbeeinflussungssystem gefordert: -Fahrzeuge, welche nur auf gesperrten Geleise oder durch Rangier führend gefahren werden z.B. Schneeschleuder mit Führerstand -Langsam verkehrende Fahrzeuge, bei denen bei Fahrt auf Sicht die Sicherheit ebenfalls gegeben ist.	Die EBV regelt den Grundsatz Ausnahmen werden nicht auf Stufe EBV geregelt. Spezialfahrzeuge, welche auf gesperrtem Gleis verkehren fallen nicht unter die Begriffe Triebfahrzeuge und Steuerwagen. Triebfahrzeuge und Steuerwagen verkehren zugeführend und sind mit der Zugbeeinflussung auszurüsten, abgestimmt auf die Strecken. Soll ein Fahrzeug nicht ausgerüstet werden, kann eine Ausnahme gemäss Art.5 im Rahmen des Zulassungsverfahrens beantragt werden.
'02-0200	039-02-001	50	2		Exception: véhicules circulant uniquement sur voie interdite ou uniquement en mouvement de manoeuvre. Par exemple chasse neige avec poste de conduite	Les véhicules moteurs et les voitures de commande doivent être équipés d'un dispositif de sécurité et d'un système de contrôle de la marche des trains. ... Le système de contrôle de la marche des trains n'est pas exigé pour les exceptions suivantes: -Véhicules circulant uniquement sur voie interdite ou uniquement en mouvement de manoeuvre, par exemple chasse neige avec poste de conduite -Véhicules circulant lentement, pour lesquels le même degré de sécurité est donné en circulant en marche à vue.	Die EBV regelt den Grundsatz Ausnahmen werden nicht auf Stufe EBV geregelt. Spezialfahrzeuge, welche auf gesperrtem Gleis verkehren fallen nicht unter die Begriffe Triebfahrzeuge und Steuerwagen. Triebfahrzeuge und Steuerwagen verkehren zugeführend und sind mit der Zugbeeinflussung auszurüsten, abgestimmt auf die Strecken. Soll ein Fahrzeug nicht ausgerüstet werden, kann eine Ausnahme gemäss Art.5 im Rahmen des Zulassungsverfahrens beantragt werden.
'02-0210	050-02-001	50	2	Erster Satz	Die Tramfahrzeuge, welche im innerstädtischen Mischverkehr im Betriebsregime "Fahrt auf Sicht" verkehren, mit einem Zugbeeinflussungssystem auszurüsten, macht keinen Sinn. Die Trambahnen müssen in dieser Betriebsform davon ausgenommen werden.	Ansatz: Ein Zusatz im Art. 55: <i>Das UVEK legt die besonderen Anforderungen an Strassenbahnfahrzeuge in folgenden Bereichen fest:</i> <i>a. Bremsen;</i> <i>b. Kollisionsschutz;</i> <i>c. Zugsicherung / Zugbeeinflussung</i>	Die EBV regelt den Grundsatz Ausnahmen werden nicht auf Stufe EBV geregelt. Spezialfahrzeuge, welche auf gesperrtem Gleis verkehren fallen nicht unter die Begriffe Triebfahrzeuge und Steuerwagen. Triebfahrzeuge und Steuerwagen verkehren zugeführend und sind mit der Zugbeeinflussung auszurüsten, abgestimmt auf die Strecken. Wo keine Zugbeeinflussung besteht und streckenseitig gefordert ist, braucht es auch keine Fahrzeugausrüstung. Soll ein Fahrzeug nicht ausgerüstet werden, kann eine Ausnahme gemäss Art.5 im Rahmen des Zulassungsverfahrens beantragt werden.
'02-0220	021-02-005	52	3		Die Bremswirkung kann nicht im Stillstand überprüft werden. Es kann lediglich die Funktion der Bremsen überprüft werden	Formulierung anpassen	Eingabe ist korrekt, Formulierung wird angepasst da es sich weder um eine neue Vorgabe oder um eine Verschärfung sondern lediglich um eine Präzisierung handelt, um einen offensichtlich falsche Formulierung zu bereinigen. Abs 3 2. Satz Die Bremsen müssen im Stillstand prüfbar sein.
02-0230	033-02-007	54	1	1	Mit Einführung der neuen BAV RL «FV-MSZ» (1.1.2021, Kapitel 3) ist der nicht mehr aktuelle Begriff «Entgleisungssicherheit» durch den korrigierten Begriff «Sicherheit gegen Entgleisen» (EN 14363) zu ersetzt	a. an die <i>Sicherheit gegen Entgleisen</i>	Richtigstellung wird übernommen

02		Detail-Bemerkungen zu EBV / Commentaires détaillés relatifs à l'OCF / Parere relativo alle modifiche delle Offere					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingaber	Art. art.	Ziff. ch.	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
'02-0240	033-02-001	57			Das Begriff Dienstfahrzeuge reduziert sich auf Infrastrukturwartungsfahrzeuge. Es können weitere Arten von Fahrzeugen wie zum Beispiel Transportwagen, die auch spezifische Mobilfunktion haben. Die sollten idealerweise auch in diese Kategorie fallen.	Als Dienstfahrzeuge gelten auch Wagen die in Transportstellung fix sind, die je nach Zweck beweglichen Teile, oder besondere Funktionen aufweisen.	Ist nicht Teil der Revisionsrunde
'02-0270	033-02-004	15d	1		Eine Klarstellung bezüglich der «Signifikanz» wäre wünschenswert, um die Diskussionen zwischen der unterschiedlichen Auffassung zu begegnen: Signifikanz im Sinne der EBV versus Signifikanz im Sinn der CSM-Verordnung.	(keine Eintragung durch Eingaber)	Ist nicht Teil der Revisionsrunde
'02-0280	030-02-002	83j	2		Die Übergangsbestimmung (gemäss Änderungserlass) wonach die Fahrzeuge der Zahnradbahnen bis zum 30. Juni 2026 redundant aus- oder nachzurüsten ist, ist unrealistisch und kann unnötig hohe Kosten verursachen ohne wesentlich die Sicherheit zu verbessern. Siehe auch AB 54.2.b.1 Ziffer 3.5.3.1. Eine Flächendeckende Nachrüstung ist in diesem Zeitraum nicht möglich und mit sehr hohen Kosten verbunden. Alle Triebfahrzeuge der Zahnradbahnen sind betroffen und ein Umbau bedeutet oftmals ein kompletter Leittechnikersatz da die bestehende Leit-technik nicht mehr angepasst werden kann - damit verbunden eine Neuzulassung. Bahnen, Industrie und BAV werde komplett überfordert sein, da aktuell keine technische Lösung vorhanden ist.	Die sicherheitsrelevanten Funktionen beste-hender Fahrzeuge von Zahnradbahnen sind soweit technisch möglich und verhältnismässig bei anstehenden Leittechnik-Refits redundant aus- und nachzurüsten.	Nach reiflicher Überlegung und Abwägung aller Fakten wird die Frist nicht erstreckt. Die Fahrzeuge sind bis Mitte 2026 um- oder nachzurüsten Allfällige Ausnahmen sind Einzelfallweise zu beantragen und mit Begründung warum es technisch nicht möglich ist. Dabei gilt zwar das Verhältnismässigkeitsprinzip. Hohe Kosten, fehlende Ressourcen und wieder Zulassung sind jedoch keine Argumente die Nachrüstung nicht vorzunehmen. Es muss aufgezeigt werden warum es technisch nicht geht.
'02-0290	032-02-002	83j	2		Die Übergangsbestimmung (gemäss Änderungserlass) wonach die Fahrzeuge der Zahnradbahnen bis zum 30. Juni 2026 redundant aus- oder nachzurüsten ist, ist unrealistisch und kann unnötig hohe Kosten verursachen ohne wesentlich die Sicherheit zu verbessern. Siehe auch AB 54.2.b.1 Ziffer 3.5.3.1. Eine Flächendeckende Nachrüstung ist in diesem Zeitraum nicht möglich und mit sehr hohen Kosten verbunden. Alle Triebfahrzeuge der Zahnradbahnen sind betroffen und ein Umbau bedeutet oftmals ein kompletter Leittechnikersatz da die bestehende Leit-technik nicht mehr angepasst werden kann - damit verbunden eine Neuzulassung. Bahnen, Industrie und BAV werde komplett überfordert sein, da aktuell keine technische Lösung vorhanden ist.	Die sicherheitsrelevanten Funktionen beste-hender Fahrzeuge von Zahnradbahnen sind soweit technisch möglich und verhältnismässig bei anstehenden Leittechnik-Refits aus- und nachzurüsten.	Nach reiflicher Überlegung und Abwägung aller Fakten wird die Frist nicht erstreckt. Die Fahrzeuge sind bis Mitte 2026 um- oder nachzurüsten Allfällige Ausnahmen sind Einzelfallweise zu beantragen und mit Begründung warum es technisch nicht möglich ist. Dabei gilt zwar das Verhältnismässigkeitsprinzip. Hohe Kosten, fehlende Ressourcen und wieder Zulassung sind jedoch keine Argumente die Nachrüstung nicht vorzunehmen. Es muss aufgezeigt werden warum es technisch nicht geht.
'02-0300	033-02-008	83j	2		Die zeitliche Frist der Übergangsbestimmung (gemäss Änderungserlass) wonach die Fahrzeuge der Zahnradbahnen bis zum 30. Juni 2026 redundant aus- oder nachzurüsten sind, ist zu kurz. Die Realisierung aller Projekt (inkl. Engineering, Beschaffung, Bewilligung, Umsetzung) wird in dieser Zeitspanne nicht möglich. Das Nachrüsten von bestehendem Rollmaterial kann – je nach Fahrzeugen - technisch nicht möglich oder unverhältnismässig sein. Bei solchem Rollmaterial muss die Sicherheit betrieblich equivalent gewährleistet werden, z.B. indem diese Fahrzeugen bei Ausfall der Sicherheitsfunktionen nicht mehr fahren dürfen.	... bis zum 30. Juni 2030 redundant aus- oder nachzurüsten, soweit technisch möglich und verhältnismässig... Ist die Nachrüstung bei bestehenden Fahrzeugen technisch nicht möglich oder unverhältnismässig, dürfen solche Fahrzeuge bei Ausfall der geforderten sicherheitsrelevanten Funktionen nicht mehr im Personenverkehr weiterfahren.	Nach reiflicher Überlegung und Abwägung aller Fakten wird die Frist nicht erstreckt. Die Fahrzeuge sind bis Mitte 2026 um- oder nachzurüsten Allfällige Ausnahmen sind Einzelfallweise zu beantragen und mit Begründung warum es technisch nicht möglich ist. Dabei gilt zwar das Verhältnismässigkeitsprinzip. Hohe Kosten, fehlende Ressourcen und wieder Zulassung sind jedoch keine Argumente die Nachrüstung nicht vorzunehmen. Es muss aufgezeigt werden warum es technisch nicht geht.
'02-0310	035-02-001	83j	2		Die Frist für die Aus-/Umrüstung der Fahrzeuge der Zahnradbahnen bis zum 30. Juni 2026 ist zu knapp angesetzt. Zudem sollen Fahrzeuge, die vor Ende 2030 ausgemustert werden, nicht mehr aus-/nachgerüstet werden müssen.	Die sicherheitsrelevanten Funktionen bestehender Fahrzeuge von Zahnradbahnen, deren Einsatz auch nach 2030 vorgesehen ist, sind, soweit technisch möglich, bis Ende 2028 redundant aus- oder nachzurüsten.	Nach reiflicher Überlegung und Abwägung aller Fakten wird die Frist nicht erstreckt. Die Fahrzeuge sind bis Mitte 2026 um- oder nachzurüsten Allfällige Ausnahmen sind Einzelfallweise zu beantragen und mit Begründung warum es technisch nicht möglich ist. Dabei gilt zwar das Verhältnismässigkeitsprinzip. Hohe Kosten, fehlende Ressourcen und wieder Zulassung sind jedoch keine Argumente die Nachrüstung nicht vorzunehmen. Es muss aufgezeigt werden warum es technisch nicht geht.
'02-0320	036-02-002	83j	2		Die zeitliche Frist der Übergangsbestimmung (gemäss Änderungserlass) wonach die Fahrzeuge der Zahnradbahnen bis zum 30. Juni 2026 redundant aus- oder nachzurüsten sind, ist zu kurz. Die Branche (inkl. BAV) werden all die Projekte nicht in dieser Zeit realisieren können (Engineering, Beschaffung, Bewilligung, Umsetzung). Das Nachrüsten von bestehendem Rollmaterial kann – je nach Fahrzeugen - technisch nicht möglich oder unverhältnismässig sein. Bei solchem Rollmaterial muss die Sicherheit betrieblich gewährleistet werden, z.B. indem bei Ausfall der Sicherheitsfunktionen solche Fahrzeugen nicht mehr fahren dürfen.	... bis zum 30. Juni 2030 redundant aus- oder nachzurüsten, soweit technisch möglich und verhältnismässig... Ist die Nachrüstung bei bestehenden Fahrzeugen technisch nicht möglich oder unverhältnismässig, dürfen solche Fahrzeuge bei Ausfall der geforderten sicherheitsrelevanten Funktionen nicht mehr im Personenverkehr weiterfahren.	Nach reiflicher Überlegung und Abwägung aller Fakten wird die Frist nicht erstreckt. Die Fahrzeuge sind bis Mitte 2026 um- oder nachzurüsten Allfällige Ausnahmen sind Einzelfallweise zu beantragen und mit Begründung warum es technisch nicht möglich ist. Dabei gilt zwar das Verhältnismässigkeitsprinzip. Hohe Kosten, fehlende Ressourcen und wieder Zulassung sind jedoch keine Argumente die Nachrüstung nicht vorzunehmen. Es muss aufgezeigt werden warum es technisch nicht geht.
'02-0330	037-02-002	83j	2		Die Übergangsbestimmung (gemäss Änderungserlass) wonach die Fahrzeuge der Zahnradbahnen bis zum 30. Juni 2026 redundant aus- oder nachzurüsten ist, ist unrealistisch und kann unnötig hohe Kosten verursachen ohne wesentlich die Sicherheit zu verbessern. Siehe auch AB 54.2.b.1 Ziffer 3.5.3.1. Eine Flächendeckende Nachrüstung ist in diesem Zeitraum nicht möglich und mit sehr hohen Kosten verbunden. Alle Triebfahrzeuge der Zahnradbahnen sind betroffen und ein Umbau bedeutet oftmals ein kompletter Leittechnikersatz da die bestehende Leittechnik nicht mehr angepasst werden kann - damit verbunden eine Neuzulassung. Bahnen, Industrie und BAV werde komplett überfordert sein, da aktuell keine technische Lösung vorhanden ist.	Die sicherheitsrelevanten Funktionen bestehender Fahrzeuge von Zahnradbahnen sind soweit technisch möglich und verhältnismässig bei anstehenden Leittechnik-Refits redundant aus- und nachzurüsten.	Nach reiflicher Überlegung und Abwägung aller Fakten wird die Frist nicht erstreckt. Die Fahrzeuge sind bis Mitte 2026 um- oder nachzurüsten Allfällige Ausnahmen sind Einzelfallweise zu beantragen und mit Begründung warum es technisch nicht möglich ist. Dabei gilt zwar das Verhältnismässigkeitsprinzip. Hohe Kosten, fehlende Ressourcen und wieder Zulassung sind jedoch keine Argumente die Nachrüstung nicht vorzunehmen. Es muss aufgezeigt werden warum es technisch nicht geht.

02	Detail-Bemerkungen zu EBV / Commentaires détaillés relatifs à l'OCF / Parere relativo alle modifiche delle Oferr						
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingebere	Art. art.	Ziff. ch.	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
'02-0340	039-02-002	83j	2		Le délais de transition (selon liste de modification) exigeant la mise à niveau de tous les véhicules des chemins de fer à crémaillère d'ici au 30 juin 2026 est trop court. La branche (y compris l'OFT) ne parviendra pas à réaliser tout ces projets durant ce délais. (Ingénierie, acquisition, autorisation d'exploiter, mise en service) Pour des véhicules existants, le post-équipement n'est pas réalisable ou n'est pas proportionnel. Dans ce cas, la sécurité doit être assurée par des mesures d'exploitation. (Par exemple par l'interdiction des circulations commerciales des véhicules dont les systèmes de sécurités sont défectueux)	Les fonctions importantes pour la sécurité des véhicules existants des chemins de fer à crémaillère doivent être conçues ou mises à niveau de manière redondante avant le 30 juin 2030, dans la mesure où cela est techniquement réalisable et proportionné. Si le post-équipement de véhicules existants n'est pas possible ou n'est pas proportionnel, ces véhicules ne peuvent plus être engagés en service commercial en cas de panne d'un système de sécurité.	Nach reiflicher Überlegung und Abwägung aller Fakten wird die Frist nicht erstreckt. Die Fahrzeuge sind bis Mitte 2026 um- oder nachzurüsten. Allfällige Ausnahmen sind Einzelfallweise zu beantragen und mit Begründung warum es technisch nicht möglich ist. Dabei gilt zwar das Verhältnismässigkeitsprinzip. Hohe Kosten, fehlende Ressourcen und wieder Zulassung sind jedoch keine Argumente die Nachrüstung nicht vorzunehmen. Es muss aufgezeigt werden warum es technisch nicht geht.
'02-0350	049-02-003	83j	1		Cf. "Remarques générales"	(keine Eintragung durch Eingebere)	-
'02-0360	033-02-003	8c			Dieser Artikel betrifft die EVUs, die üblicherweise auch Halter / Inhaber der Betriebsbewilligung in CH sind. Im Kontext der Richtlinie (EU) 2016/797 bzw. Verordnung (EU) 2018/545 ist Inhaber der Typgenehmigung oft der Fahrzeughersteller.	Bei innovativen oder komplexen Vorhaben mit hoher Sicherheitsrelevanz (signifikanten Änderungen) muss das Eisenbahnunternehmen (oder eine von ihr beauftragte Stelle) das Risikomanagementverfahren nach Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 ⁷⁸ durchführen. ⁷⁹	Dieser Artikel wurde nicht geändert und ist nicht Gegenstand der Einbezug interessierter Kreise, er wird deshalb eigentlich nicht bearbeitet. Die Aussage ist grundsätzlich richtig wobei die Delegation an eine beauftragte Stelle an der rechtlichen Verantwortung des Eisenbahnunternehmens nichts ändert. Diese lässt sich nicht delegieren. Insofern ändert die Ergänzung nichts. Ob die Rollen genügend klar abgebildet sind müsste generell betrachtet werden. Rollen/Verantwortung Fzg. Hersteller versus Halter
'02-0020	049-02-001	2	1bis		Cette disposition légale ne peut être correctement mise en oeuvre que si les entreprises ferroviaires se voient dotées des moyens financiers nécessaires et suffisants (indemnités d'exploitation).	Ajouter : "Le financement est assuré par l'allocation d'indemnités d'exploitation suffisantes dans le cadre des conventions de prestation."	Diese Anforderung ist nicht neu, sie wird neu stufengerecht in der EBV verankert. Der verhältnismässige Schutz ihrer Bauten, Anlagen und Fahrzeugen war bereits bisher Aufgabe der Bahnen. Zur Frage der Finanzierung siehe auch Rückmeldung zur Eingabe 049-01-001 (des gleichen Eingabers 049)
'02-0080	021-02-001	14	2		Die fachliche Leitung auf welcher Stufe? Ist ein Standortleiter Werkstatt somit zwingend mit Berufslehre und/oder Studium im elektrischen Bereich? Beispiel: Bei Bahnproduktion über BB (Bau-Ing. ETH) – BBL (Maschineneng. HTL) - BBLP (Maschineneng. ETH) nicht der Fall!	Präzisieren wer die «fachliche Leitung ist»	Die fachliche Leitung ist eine sachverständige Person, welche vom Betriebsinhaber (dies kann eine natürliche oder eine juristische Person sein) entsprechend beauftragt werden muss; d.h. der Betriebsinhaber bestimmt, WER die fachliche Leitung "über alle el. Anlagen oder über Teilbereiche davon" hat. Diese Person muss die Fachqualifikation gem. Anh-4 zu Art. 81, Bl.7 aufweisen.
'02-0010	047-02-002	2	2		Der Text lautet in der Fassung vom 01.01.2021: 2 Die Ausführungsbestimmungen bezeichnen die technischen Normen, die geeignet sind, Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung zu konkretisieren. Soweit möglich bezeichnen sie europäisch harmonisierte Normen.	Die Präzisierung auf europäisch harmonisierte Normen (Harmonised Technical Standards) leuchtet nicht ein. Die Harmonisierung bedeutet nur, dass die Anwendung einer harmonisierten Norm eine Konformitätsvermutung mit den entsprechenden grundlegenden Anforderungen (EU-Erlassen) erwirkt. Vorschlag: Löschen des Adjektivs «harmonisierte».	Der Artikel 2 Abs. 2 ist nicht Teil der aktuellen Revisionsrunde. Zur fachlichen Frage des Begriffs "harmonisiert" unterstreiche das BAV, dass es sich ja nur um eine Möglichkeit handelt. Soweit diese vorhanden sind, sollten auch europäisch harmonisierte Normen verwendet werden.
'02-0030	017-02-001	8	8		Vereinfachungen im Zusammenhang mit Betriebsbewilligungen auf Grenzbetriebsstrecken werden begrüsst.	(keine Eintragung durch Eingebere)	Besten Dank für die positive Rückmeldung zu diesen Anpassungen
'02-0040	024-02-001	8	8		Ergänzung Anh. 8 um die im April 2024 in Betrieb gehende Strecke Basel Bad Rbf W 575 – Basel Bad Rbf Gruppe F Staatsgrenze (-Weil (Rhein))	Nachtrag: "Basel Bad Bf – Basel Bad Rbf Gruppe F - Grenze (- Weil (Rhein))" Änderung: "Basel Bad Bf – Grenze (- Basel Bad Rbf)" in "Basel Bad Bf – Grenze (- Basel Bad Rbf Gruppe C – Basel Bad Rbf Gruppe A)"	Besten Dank für die Rückmeldung. Diese Präzisierung macht in der Tat Sinn.
'02-0050	024-02-002	8	8		Ergänzung Anhang 8: Es fehlt die Grenzbetriebsstrecke Koblenz – Grenze (–Waldshut), deren Infrastrukturgrenze SBB I / DB Netz AG genau auf mit der Landesgrenze in Rheinmitte zusammenfällt.	Ergänzung: «Koblenz – Grenze (–Waldshut)»	Die Liste enthält nur Abschnitte, welche tatsächlich über technische Einrichtungen des Nachbarlandes verfügen und damit eine Verflechtung ausländischer Fahrzeuge ermöglichen. Dies ist bei diesem Abschnitt leider nicht der Fall. Beispielsweise ist der Abschnitt Frontière - Boncourt ebenfalls nicht in der Liste enthalten.
'02-0060	033-02-002	8	1		Eine Definition «wesentliche Änderung» in der EBV wäre wünschenswert.	(keine Eintragung durch Eingebere)	Art. 8 Abs. 1 ist leider kein Teil der aktuellen Revisionsrunde

02		Detail-Bemerkungen zu EBV / Commentaires détaillés relatifs à l'OCF / Parere relativo alle modifiche delle Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	Art. art.	Ziff. ch.	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
'02-0070	021-02-003	12	4	b	Bremsleistung kann als physikalische «Leistung» aufgefasst werden. Feststellbremse wird als Kraft ausgedrückt. Eine Leistung im Sinne einer Bremsverzögerung macht beim Sichern von Fahrzeugen (im Stillstand) wenig Sinn	Angaben zur Feststellbremse separat definieren	Für Netzbenutzerinnen sind diejenigen Betriebsvorschriften verbindlich, die in Bezug auf die Nutzung der Strecke Regeln enthalten: b. über das die bei einer bestimmten Geschwindigkeit erforderliche Bremsleistung verhältnisse (inkl. und die Kraft für Feststellbremsen) sowie die erlaubten Längs- und Querkkräfte;
'02-0090	017-02-002	34	2		Die verschärfte Bestimmung kann im PGV-Verfahren weitreichende Konsequenzen haben: Soll etwa ein Perron an einem Gleis mit leicht über 2 Promille Längsneigung BehiG-konform erhöht werden, so ist eine aufwändige Korrektur der Längsachse notwendig, um die Regelkonformität der Gesamtanlage nachzuweisen. Alternativ dürfte das Gleis nicht mehr für Zugbildung oder Abstellung verwendet werden. Bei beiden Konsequenzen steht der Aufwand in keinem Verhältnis zum Nutzen, und die einzusetzenden Ressourcen fehlen für notwendige Vorhaben.	Die bisherige Formulierung ist beizubehalten	Die deutschsprachige Version wird der französischsprachigen Ausgabe angepasst. Abweichungen in begründeten Fällen sind unter Anwendung von Art. 5 Abs. 2 EBV weiterhin möglich. Zudem sollte die Betriebsorganisation in der Regel so angepasst werden können, dass in Gleisen > 2 Promille keine Züge zusammengestellt, getrennt oder Wagen abgestellt werden müssen.
'02-0100	021-02-004	34	2		Diese Formulierung ist deutlich bindender als die ursprüngliche Formulierung «soll». Es gibt in verschiedenen Bahnhöfen (Stationen) einzelne Gleise die eine grössere Neigung als 2‰ aufweisen	Formulierung so wählen, dass mit bestimmten Massnahmen das zusammenstellen von Zügen und das abstellen von Wagen auch in Gleisen mit einer Neigung >2‰ möglich ist.	Siehe 02-0090
'02-0250	021-02-002	74			Erster Satz: Welche Arbeitsplätze sind bei den «Wichtigen Einsatzorten» gemeint?	Präzisieren	Im Art. 74 selbst sind beispielhaft Präzisierungen der wichtigen Einsatzorte enthalten ("wie Arbeitsplätzen von Bahnpersonal, Technikräumen und Führerständen"). Eine abschliessende Aufzählung ist nicht möglich, da sowohl die Bezeichnung und die Nutzung solcher Einsatzorte innerhalb der Branche differiert. Die verantwortliche Unternehmung ist für die konkrete Umsetzung zuständig.
'02-0260	007-02-001	15a			Ist die Einhaltung der TSI wirklich nur für das IOP-Hauptnetz verbindlich? Aus unserer Sicht ein Widerspruch zu den FDV2024 und RL BV-FDV Art. 2.5.1 mit dem IOP-Ergänzungsnetz (gemäss Anhang 7 EBV)	(keine Eintragung durch Eingeber)	Die Übernahme des europäischen Rechts ist im betrieblichen Bereich herausfordernd, weil die FDV (und TSI OPE) im Gegensatz zu den eher technischen Grundlagen EBV, AB-EBV (und TSI der strukturellen Teilsysteme) direkt wirken. Die technischen Grundlagen werden in der Regel im Rahmen von Verfahren genutzt, deren Wirkung erst nach Inbetriebnahme oder Inverkehrsetzung entsteht. Verbindlichkeit der TSI OPE: - IOP-Hauptnetz verbindlich (EBV, gilt unabhängig weiterer Definitionen in AB EBV und/oder FDV) - IOP-Ergänzungsnetz "teilweise" verbindlich (auf Ebene EBV grundsätzlich nicht verbindlich. Jedoch wurden diverse Bestimmungen in die FDV übernommen, deren materieller Gehalt daher auf Grund des Geltungsbereiches der FDV verbindlich wird. Zudem ist es zweckmässig, wenn sich die Bahnen im Bereich des IOP-Ergänzungsnetzes auch an den übrigen Bestimmungen der TSI OPE orientieren). Mit dem Ziel, diese Situation noch besser beschreiben zu können, soll der 1. Satz des 2. Abs. der Ziffer 2.5.1 der RL BV-FDV wie folgt geändert werden: Die Anforderungen der europäischen Vorgaben betreffend die Interoperabilität (gemäss EBV) sind durch die Eisenbahnunternehmen des interoperablen (IOP) Hauptnetzes nach Anhang 6 EBV verbindlich und des IOP-Ergänzungsnetzes nach Kapitel D der Richtlinie IOP-Anforderungen an Strecken des Ergänzungsnetzes soweit zweckmässig zu berücksichtigen, insbesondere TSI (gemäss Anhang 7 EBV). Die FDV bleiben unverändert. Sie enthalten weder Verweise noch Aussagen zum Geltungsbereich der TSI OPE.
'02-0370	038-02-001	Allgemein			Aus Sicht des Fachverantwortlichen für Barrierefreiheit sind die Änderungen in der EBV für die BVB irrelevant.	keine	Besten Dank für die Rückmeldung
'02-0380	048-02-001	Allgemein			Keine Anmerkungen zur EBV	(keine Eintragung durch Eingeber)	Besten Dank für die Rückmeldung

02	Detail-Bemerkungen zu EBV / Commentaires détaillés relatifs à l'OCF / Parere relativo alle modifiche delle Oferr						
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	Art. art.	Ziff. ch.	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
'02-0390	047-02-003	Allgemein, zu 15f			Die Erwähnung bezieht sich auf die noch nicht bekannte Nummer der Nachfolge-Regulation von EU 2019/777 (was im Entwurf so erwähnt wird). Bemerkung: Die Absicht der EU-Kommission geht klar in Richtung Erweiterung von einem statischen Register zu einem dynamischen Infrastrukturregister, welches auch als Datenquelle für EVU-Streckenbücher (RADN) und/oder "Real Time Information" dienen soll.	keine	Der Kommentar enthält nur eine Feststellung und keine Forderung.
'02-0400	047-02-001	Allgemein, zu Art. 1, 8, 15g, 47-58			SBB Cargo begrüsst die Neuerungen: -Art. 1: Thema «Grundsätze, anerkannte Regeln der Technik, Stand der Technik» : Cybersecurity, «Verhältnismässig» wurde aufgenommen. -Art. 8: Thema «Ausländische Betriebsbewilligungen»: Anerkennung ausländische Betriebsbewilligungen. -Art. 15g: Thema «Europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen»: Damit wird die Lücke zum ERATV geschlossen. -Art. 47-58: Fahrzeuge: Art 50 Triebfahrzeuge und Steuerwagen sind mit einer Sicherheitssteuerung und einem Zugbeeinflussungssystem auszurüsten, hat einen Einfluss wenn SBB Cargo wieder einen Steuerwagen kauft	Keine	Besten Dank für die positive Rückmeldung zu diesen Anpassungen
'02-0410	024-02-003	Anhang 6			Ergänzung Anh. 6 um die im April 2024 in Betrieb gehende Strecke Basel Bad Rbf W 575 – Basel Bad Rbf Gruppe F Staatsgrenze (-Weil (Rhein))	Nachtrag: Basel Bad Rbf W 575 – Basel Bad Rbf Gruppe F Staatsgrenze	Besten Dank für die Rückmeldung. Diese Präzisierung macht in der Tat Sinn.
'02-0420	024-02-004	Anhang 6			Korrektur Anh. 6: Änderung Bf-Bezeichnung "Basel Bad Bf RB"	Änderung "Basel Bad Bf RB" in "Basel Bad Rbf" (3x)	Besten Dank, dies ist in Ordnung
'02-0430	047-02-004	Anhang 8			Die Liste im Anhang 8 sollte geprüft werden, in Hinblick auf die aktuellen Bezeichnungen, die aktuelle Ausrüstung mit Zugbeeinflussung sowie die geplante Strategie zum Rückbau der Class-B-Systeme. <u>Basel SBB XY:</u> Generell und einheitlich die Ausdrücke «Basel SBB PB, Basel SBB GB und Basel SBB RB» verwenden (teilweise steht noch «Basel SBB», «Basel RB», «Basel GB» und «Basel RB-Nordkopf») Begründung: Einheitlichkeit und Klarheit. <u>Strecken 8, 9 und 10:</u> Löschen Begründung: Auf diesen Strecken soll bald das Class-B-System PZB zurückgebaut werden (Festlegung des BAV gemäss ERTMS-Strategie Massnahme F10 erfolgt bis 2024). Falls die Massnahme F10 den Rückbau auf diesen Strecken auf 2025 festlegt, sind diese Strecken aus Sicht Zugbeeinflussung keine Grenzbetriebsstrecken mehr. Es kann allenfalls noch andere Gründe geben um diese Strecken als Grenzbetriebsstrecken beizubehalten. Hier ist aber eine Gelegenheit um die Systemkomplexität an den Grenzen zu reduzieren <u>Strecken 11, 14, 16 (Präzisierungen):</u> 1.(- Singen) statt (-Gottmadingen) Begründung: Systemwechsellpunkte auf der Linie 4000 sind Singen und Erzingen. Wenn man die erste Haltestelle nach der Grenze nehmen würde, könnte man auch Bietingen nehmen - Singen ist aber bekannter. 2.(-Schaan-Vaduz) ist eigentlich nur eine Haltestelle. Besser wäre (-Nendeln) (erster Bahnhof) oder (-Feldkirch). 3.(- Frasnè) statt (-Les Longevilles Rochejean) Begründung: Nächster grösserer Bahnhof, bekannter <u>Weitere:</u> Die Strecke La-Chaux de-Fonds - Grenze (-Morteau) ist nun bis auf weiteres mit KVB ausgerüstet und gilt somit aus Sicht Zugbeeinflussung als Grenzbetriebsstrecke. Vermutlich müsste man dies in diesem Anhang neu mitaufnehmen	Generell und einheitlich die Ausdrücke «Basel SBB PB, Basel SBB GB und Basel SBB RB» verwenden. Strecken 8, 9 und 10 löschen. Strecken 11, 14, 16 präzisieren: 1.(- Singen) statt (-Gottmadingen) 2.(-Schaan-Vaduz) ist eigentlich nur eine Haltestelle. Besser wäre (-Nendeln) (erster Bahnhof) oder (-Feldkirch). 3.(- Frasnè) statt (-Les Longevilles Rochejean) Die Strecke La-Chaux de-Fonds - Grenze (-Morteau) ist nun bis auf weiteres mit KVB ausgerüstet und gilt somit aus Sicht Zugbeeinflussung als Grenzbetriebsstrecke. Vermutlich müsste man dies in diesem Anhang neu mitaufnehmen	Generell soll die Liste nicht nur das Thema Zugsicherungssysteme darstellen. Die gesamte Auflistung in der Rückmeldung basiert auf dieser Fehlinterpretation. Strecken 8, 9, 10: Die Stellungnahme der SBB beinhaltet keine Informationen über den Rest der technischen Systeme -beispielsweise im Bereich der Fahrleitung ("Zig Zag"). Dies Rückmeldung ist deshalb nicht ausreichend. Strecke 11, 14, 16: Die Information in der Klammern dient nur dazu, die Richtung des Abschnitts auf einem fremden Territorium zu beschreiben. Sie hat nicht die Funktion, den Abschnitt auf dem Territorium des Nachbarlandes zu definieren. Die geforderte Änderung wird deshalb nicht übernommen.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-1300	033-03-010	47	1.3		Bedingungen für Geschwindigkeiten sind in der Richtlinie FV-MSZ definiert. Die Ziffer ist deshalb entsprechend anzupassen.	Ziffer 1.3 Der Nachweis der <i>Fahrstabilität</i> von Fahrzeugen auf nicht interoperablen Strecken bei Meter- und Spezialspurbahnen <i>erfolgt in Anlehnung an SN EN 14363 und nach der Richtlinie FV-MSZ „Nachweis sicheres Fahrverhalten Meterspur-, Spezialspur- und Zahnradbahnen“ des BAV.</i>	Der Text wurde in diesem Bereich nicht geändert. Und ist damit nicht gegenstand der Vernehmlassung. In Ziffer 1.3 steht sinngemäss das gleiche wie vorgeschlagen, etwas anders formuliert. Eine Richtlinie ist zudem eine Präzisierung des Regelwerks, deshalb kann nicht das Regelwerk auf die Richtlinie verweisen. Die Änderung bringt keinen Mehrwert an Informationen.
'03-1310	049-03-001	47			Cf. "Remarques générales"	(keine Eintragung durch Eingeber)	-
'03-1320	033-03-009	47.1	1.2		Mit Einführung der neuen BAV RL «FV-MSZ» (1.1.2021, Kapitel 3) ist der nicht mehr aktuelle Begriff « <i>Entgleisungssicherheit</i> » durch den korrigierten Begriff « <i>Sicherheit gegen Entgleisen</i> » (EN 14363) zu ersetzt	Ziffer. 1.2 Der Nachweis der <i>Sicherheit gegen Entgleisen</i> von Fahrzeugen auf nicht interoperablen Strecken für Meter- und Spezialspurbahnen erfolgt <i>in Anlehnung an SN EN 14363 und nach der Richtlinie FV-MSZ „Nachweis sicheres Fahrverhalten Meterspur-, Spezialspur- und Zahnradbahnen“ des BAV.</i>	korrekt wird angepasst
'03-1330	033-03-011	47.1	2.4		Mit Einführung der neuen BAV RL «FV-MSZ» (1.1.2021, Kapitel 3) ist der nicht mehr aktuelle Begriff « <i>Entgleisungssicherheit</i> » durch den korrigierten Begriff « <i>Sicherheit gegen Entgleisen</i> » (EN 14363) zu ersetzt	Ziffer 2.4 ... falls die <i>Sicherheit gegen Entgleisen</i> ...	korrekt wird angepasst
'03-1340	030-03-010	49.1	1.6		Ergänzung	Spezialfahrzeuge gemäss Art. 56.1 sowie Fahrzeuge, die innerhalb von 5 Jahren nach Inkrafttreten dieser Regelung ausser Betrieb genommen werden, oder Fahrzeuge deren Leittechnik vor 2020 zugelassen wurde, bedürfen keiner Erfassung des Energieverbrauchs. Auch bei Fahrzeugen deren Energieein-sparpotential sehr gering ist, wie zum Bei-spiel bei den meisten reinen Zahnradbah-nen, kann auf eine Erfassung des Energie-verbrauchs verzichtet werden.	Zusatzergänzungen werden nicht umgesetzt > Die Regelung gilt für neu zuzulassende Fahrzeuge ab deren Inkrafttreten > es gibt keine generelle Nachrüstpflicht für bereits Zugelassene Fahrzeuge > diese müsste auf Stufe EBV in Art. 83 stehen und nicht in der AB dort steht keine derartige Anforderung Ausnahmeanträge sind nach Art.5 EBV zu stellen und werden nur im Einzelfall betrachtet; Das gilt auch für Zahnradbahnen.
'03-1350	032-03-002	49.1	1.6		Ergänzung	Spezialfahrzeuge gemäss Art. 56.1 sowie Fahrzeuge, die innerhalb von 5 Jahren nach Inkrafttreten dieser Regelung ausser Betrieb genommen werden, oder Fahrzeuge deren Leittechnik vor 2020 zugelassen wurde, bedürfen keiner Erfassung des Energieverbrauchs. Auch bei Fahrzeugen deren Energieein-sparpotential sehr gering ist, wie zum Bei-spiel bei den meisten reinen Zahnradbah-nen, kann auf eine Erfassung des Energie-verbrauchs verzichtet werden.	Zusatzergänzungen werden nicht umgesetzt > Die Regelung gilt für neu zuzulassende Fahrzeuge ab deren Inkrafttreten > es gibt keine generelle Nachrüstpflicht für bereits Zugelassene Fahrzeuge > diese müsste auf Stufe EBV in Art. 83 stehen und nicht in der AB dort steht keine derartige Anforderung Ausnahmeanträge sind nach Art.5 EBV zu stellen und werden nur im Einzelfall betrachtet; Das gilt auch für Zahnradbahnen.
'03-1360	036-03-022	49.1	1.6		Ergänzung der Ausnahmen für Fahrzeuge mit geringem Energieeinsparpotential wegen unverhältnismässigen Aufwänden.	Spezialfahrzeuge gemäss Art. 56.1 EBV sowie Fahrzeuge, die innerhalb von 5 Jahren nach Inkrafttreten dieser Regelung ausser Betrieb genommen werden und Fahrzeuge deren Leittechnik vor 2020 zugelassen wurde und Fahrzeugen deren Energieeinsparpotential sehr gering ist, bedürfen keiner Erfassung des Energieverbrauchs.	Zusatzergänzungen werden nicht umgesetzt > Die Regelung gilt für neu zuzulassende Fahrzeuge ab deren Inkrafttreten > es gibt keine generelle Nachrüstpflicht für bereits Zugelassene Fahrzeuge > diese müsste auf Stufe EBV in Art. 83 stehen und nicht in der AB dort steht keine derartige Anforderung Ausnahmeanträge sind nach Art.5 EBV zu stellen und werden nur im Einzelfall betrachtet; Das gilt auch für Zahnradbahnen.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-1370	037-03-011	49.1	1.6		Ergänzung	Spezialfahrzeuge gemäss Art. 56.1 sowie Fahrzeuge, die innerhalb von 5 Jahren nach Inkrafttreten dieser Regelung ausser Betrieb genommen werden, oder Fahrzeuge deren Leittechnik vor 2020 zugelassen wurde, bedürfen keiner Erfassung des Energieverbrauchs. Auch bei Fahrzeugen deren Energieeinsparpotential sehr gering ist, wie zum Beispiel bei den meisten reinen Zahnradbahnen, kann auf eine Erfassung des Energieverbrauchs verzichtet werden.	Zusatzergänzungen werden nicht umgesetzt > Die Regelung gilt für neu zuzulassende Fahrzeuge ab deren Inkrafttreten > es gibt keine generelle Nachrüstpflicht für bereits Zugelassene Fahrzeuge > diese müsste auf Stufe EBV in Art. 83 stehen und nicht in der AB dort steht keine derartige Anforderung Ausnahmeanträge sind nach Art.6 EBV zu stellen und werden nur im Einzelfall betrachtet; Das gilt auch für Zahnradbahnen.
'03-1371	036-03-023	50	13.4.4		Durch diese Formulierung dürfen keine weiteren Sicherheitsfunktionen im betroffenen Gerät ausgeführt werden, zB. SIFA und Notbremsüberbrückung. Sichere Geräte (Doppel-ASIS, Teloc mit SABO Karte, SLG) können heute neben den zahnradspezifischen Funktionen auch weitere Sicherheitsaufgaben übernehmen. Die beschriebene Lösung ist zu einschränkend, um das Schutzziel zu erreichen und verhindert Innovation und höhere Sicherheit durch moderne Systeme. Bei der Traktionsabschaltung geht es darum sicherzustellen das keine Zugkraft mehr ausgeübt werden kann, eine bereits wirkende ED-Bremse sollte jedoch nicht abgeschaltet werden.	Bei Zahnradbahnfahrzeugen sind die folgenden sicherheitsrelevanten Funktionen in einer entsprechend zuverlässigen Sicherheitsbaugruppe oder redundant zu realisieren: -Betriebsartenüberwachung, -Rückrollschutz, -Übergeschwindigkeitsüberwachung und -auslösung, -Verzögerungsüberwachung. Diese Sicherheitsbaugruppe muss von anderen Systemen getrennt und redundant ausgeführt werden. In jedem Führerstand muss es jederzeit und nachweislich sicher möglich sein, eine Schnellbremsung mit selbsttätiger Traktions Zugkraftabschaltung vorzunehmen. Die elektrodynamische Bremse darf nicht ausgeschaltet werden.	Die Anforderung gilt für Neubaufahrzeuge. Deshalb wird die redundante Ausführung beibehalten. Es ist weder definiert, dass dies ein Gerät sein muss noch ist definiert dass alles in der gleichen Sicherheitsbaugruppe realisiert sein muss. Die redundanz bezieht sich neu auf die Funktionen. Die Trennung von anderen Systemen wird gestrichen. Wo diese sicherheitsrelevanten Funktionen realisiert werden ist nicht definiert. Sie können deshalb in unterschiedlichen Systemen/Baugruppen realisiert werden. Die Traktionsabschaltung hat nichts damit zu tun und wird in eine separate Ziffer verschonen,
'03-1372	037-03-012	50	13.4.4		Durch diese Formulierung dürfen keine andere Sicherheitsfunktionen mehr im betroffenen Gerät ausgeführt werden, beispielsweise die SIFA, die Notbremsüberbrückung. Es gibt aber zahlreiche Beispiele wo das sicheren Geräte (Doppel-ASIS, Teloc mit SABO Karte, SLG) neben den zahnradspezifischen Funktionen auch andere Sicherheitsaufgaben wahrnimmt. Ist eine SIL4 Karte (Teloc SABO) nicht sicher genug, so dass auch noch eine Redundanz notwendig ist? Es gibt zudem Fahrzeuge wo die Redundanz bei Abtrennung einem sicherheitsrelevanten Gerät durch die Fahrzeugleittechnik übernommen wird. Diese Lösung scheint uns von der Kostenseite her sehr angemessen, ohne die Verantwortung auf den Lokführer abzuschieben. Die Zugbeeinflussung wird betrieblich aus anderen Gründe als die Zahnradfahrzeugsicherheitsfunktionen abgetrennt (zum Beispiel Fahrt auf gesperrter Strecke), deswegen sehen wir deren Verknüpfung als nicht sinnvoll. Bei der Traktionsabschaltung geht es darum sicherzustellen das keine Zugkraft mehr ausgeübt werden kann, eine bereits wirkende ED-Bremse sollte jedoch nicht abgeschaltet werden. Insbesondere bei Stromrichter Fahrzeuge geht es nicht darum das Traction-Safe zu entnehmen, sondern die Energiezufuhr zum Stromrichter zu unterbrechen. Was ist eine Sicherheitsbaugruppe? Dies ist in der AB-EBV nicht definiert. Was sind die Anforderungen dazu? Die beschriebene Lösung ist zu einschränkend / oder zu stark vordefiniert um das Schutzziel zu erreichen. Verhindert Innovation und höhere Sicherheit durch moderne Systeme. Die technische Lösung für die Betriebsartenumschaltung existiert heute nicht ausserhalb des ZSI-127-Gerätes und muss übergeordnet entwickelt werden. Die Übergeschwindigkeitsüberwachung in der Zahnstange wird heute vom ZSI (BAU) sichergestellt da hier alle notwendigen Streckendaten vorhanden sind. Im Release 5.6 (ZSI) ist geplant, dass die Geschwindigkeiten für die verschiedenen Zahnradfahrzeuge abgebildet und überwacht werden können -> funktioniert also auch nicht mehr.	Bei Zahnradbahnfahrzeugen sind die folgenden sicherheitsrelevanten Funktionen in einer entsprechend zuverlässiger Sicherheits-baugruppe oder redundant zu realisieren: -Betriebsartenüberwachung, -Rückrollschutz, -Übergeschwindigkeitsüberwachung und -auslösung, -Verzögerungsüberwachung. Diese Sicherheitsbaugruppe muss von anderen Systemen getrennt und redundant ausgeführt werden. Diese Sicherheits-baugruppe und sicherheitsrelevante Funktionen, welche nicht an die Zugbeeinflussung gebunden sind, müssen von dieser getrennt sein. Es können weitere fahrzeugspezifische sicherheitsrelevante Funktionen in die gleiche Sicherheitsbaugruppe integriert werden. Die sicherheitsrelevanten Funktionen können in mehreren Sicherheitsbaugruppen realisiert werden. In jedem Führerstand muss es jederzeit und nachweislich sicher möglich sein, eine Schnellbremsung mit selbsttätiger Traktions-Zugkraftabschaltung vorzunehmen. Die elektrische Bremse auf Bremswiderstände muss nicht ausgeschaltet werden	Die Anforderung gilt für Neubaufahrzeuge. Deshalb wird die redundante Ausführung beibehalten. Es ist weder definiert, dass dies ein Gerät sein muss noch ist definiert dass alles in der gleichen Sicherheitsbaugruppe realisiert sein muss. Die redundanz bezieht sich neu auf die Funktionen. Die Trennung von anderen Systemen wird gestrichen. Wo diese sicherheitsrelevanten Funktionen realisiert werden ist nicht definiert. Sie können deshalb in unterschiedlichen Systemen/Baugruppen realisiert werden. Die Traktionsabschaltung hat nichts damit zu tun und wird in eine separate Ziffer verschonen,

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-1373	039-03-002	50	13.4.4		Par cette formulation, aucune autre fonction de sécurité ne peut être réalisée dans le groupe de sécurité, comme par exemple la vigilance, le pontage du frein d'urgence. Il existe pourtant de nombreux exemples où le groupe de sécurité (double-ASIS, Teloc avec carte SABO, SLG) réalise d'autres fonctions de sécurité en plus des fonctions de sécurité spécifiques à la crémaillère. Est-ce que une carte de sécurité certifiée SIL-4 (SABO Teloc) n'est pas suffisamment sûre et doit être doublée? Il existe des véhicules où la mise hors service d'un appareil de sécurité est palliée par l'électronique du véhicule, assurant de ce fait une redondance. Cette solution nous paraît très réaliste du point de vue technico-économique, sans pour autant placer la responsabilité chez le mécanicien lors de la mise hors service d'un système de sécurité. Le déclenchement automatique de la traction concerne uniquement l'effort de traction, un frein électrodynamique déjà en fonction ne doit pas être déclenché. Pour les véhicules à convertisseur de traction en particulier, il s'agit d'interrompre l'alimentation en énergie.	Pour les véhicules des chemins de fer à crémaillère, les fonctions sécuritaires suivantes doivent être implémentées dans un module sécuritaire ou redondant : - surveillance du mode d'exploitation (adhérence/crémaillère), - sécurité anti recul, - surveillance et déclenchement de la survitesse, - surveillance de la décélération. Ce module de sécurité doit être redondant et séparé des autres systèmes Si les fonctions sécuritaires ne sont pas en service ou sont défectueuses, la circulation commerciale n'est plus autorisée. Dans chaque cabine de conduite, il doit être possible en tout temps de façon sûre et fiable de procéder à un freinage d'urgence avec un blocage automatique de l'effort de traction.	Die Anforderung gilt für Neubaufahrzeuge. Deshalb wird die redundante Ausführung beibehalten. Es ist weder definiert, dass dies ein Gerät sein muss noch ist definiert dass alles in der gleichen Sicherheitsbaugruppe realisiert sein muss. Die Redundanz bezieht sich neu auf die Funktionen. Die Trennung von anderen Systemen wird gestrichen. Wo diese sicherheitsrelevanten Funktionen realisiert werden ist nicht definiert. Sie können deshalb in unterschiedlichen Systemen/Baugruppen realisiert werden. Die Traktionsabschaltung hat nichts damit zu tun und wird in eine separate Ziffer verschoben,
'03-1374	030-03-011	50.1	13.4.4		Durch diese Formulierung dürfen keine andere Si-cherheitsfunktionen mehr im betroffenen Gerät ausgeführt werden, beispielsweise die SIFA, die Not-bremsüberbrückung. Es gibt aber zahlreiche Beispiele wo das sicheren Geräte (Doppel-ASIS, Teloc mit SABO Karte, SLG) neben den zahnradspezifischen Funktionen auch andere Sicherheitsaufgaben wahr-nimmt. Ist eine SIL4 Karte (Teloc SABO) nicht sicher genug, so dass auch noch eine Redundanz notwendig ist? Es gibt zudem Fahrzeuge wo die Redundanz bei Abtrennung einem sicherheitsrelevanten Gerät durch die Fahrzeugleittechnik übernommen wird. Diese Lösung scheint uns von der Kostenseite her sehr angemessen, ohne die Verantwortung auf den Lok-führer abzuschieben. Die Zugbeeinflussung wird betrieblich aus anderen Gründen als die Zahnrad-sicherheitsfunktionen abgetrennt (zum Beispiel Fahrt auf gesperrter Strecke), deswegen sehen wir deren Verknüpfung als nicht sinnvoll. Bei der Traktionsabschaltung geht es darum sicher-zustellen dass keine Zugkraft mehr ausgeübt werden kann, eine bereits wirkende ED-Bremse sollte jedoch nicht abgeschaltet werden. Insbesondere bei Strom-richter Fahrzeuge geht es nicht darum das Traction-Safe zu entnehmen, sondern die Energiezufuhr zum Stromrichter zu unterbrechen. Was ist eine Sicherheitsbaugruppe? Dies ist in der AB-EBV nicht definiert. Was sind die Anforderungen dazu? Die beschriebene Lösung ist zu einschränkend / oder zu stark vordefiniert um das Schutziel zu erreichen. Verhindert Innovation und höhere Sicherheit durch moderne Systeme. Die technische Lösung für die Betriebsartenumschal-tung existiert heute nicht ausserhalb des ZSI-127-Gerätes und muss übergeordnet entwickelt werden. Die Übergeschwindigkeitsüberwachung in der Zahnstange wird heute vom ZSI (BAU) sichergestellt da hier alle notwendigen Streckendaten vorhanden sind. Im Release 5.6 (ZSI) ist geplant, dass die Geschwin-digkeiten für die verschiedenen Zahnradfahrzeuge abgebildet und überwacht werden können -> funkti-oniert also auch nicht mehr.	Bei Zahnradbahnfahrzeugen sind die fol-genden sicherheitsrelevanten Funktionen in einer entsprechend zuverlässiger Sicherheitsbaugruppe oder redundant zu realisieren: -Betriebsartenüberwachung, -Rückrollschutz, -Übergeschwindigkeitsüberwachung und -auslösung, -Verzögerungsüberwachung. Diese Sicherheitsbaugruppe muss von an-deren Systemen getrennt und redundant ausgeführt werden. Diese Sicherheitsbaugruppe und sicherheitsrelevante Funkti-onen, welche nicht an die Zugbeeinflussung gebunden sind, müssen von dieser getrennt sein. Es können weitere fahrzeugspezifische sicherheitsrelevante Funktionen in die gleiche Sicherheitsbaugruppe integriert werden. Die sicherheitsrelevanten Funktionen können in mehreren Sicherheitsbaugruppen realisiert werden. In jedem Führerstand muss es jederzeit und nachweislich sicher möglich sein, eine Schnellbremsung mit selbsttätiger Traktions Zugkraftabschaltung vorzunehmen. Die elektrische Bremse auf Bremswiderstände muss nicht ausgeschaltet werden. In jedem Führerstand muss es jederzeit und nachweislich sicher möglich sein, eine Schnellbremsung mit selbsttätiger Traktions- Zug-kraftabschaltung vorzunehmen. Die elektrische Bremse auf Bremswiderstände muss nicht ausgeschaltet werden	Die Anforderung gilt für Neubaufahrzeuge. Deshalb wird die redundante Ausführung beibehalten. Es ist weder definiert, dass dies ein Gerät sein muss noch ist definiert dass alles in der gleichen Sicherheitsbaugruppe realisiert sein muss. Die Redundanz bezieht sich neu auf die Funktionen. Die Trennung von anderen Systemen wird gestrichen. Wo diese sicherheitsrelevanten Funktionen realisiert werden ist nicht definiert. Sie können deshalb in unterschiedlichen Systemen/Baugruppen realisiert werden. Die Traktionsabschaltung hat nichts damit zu tun und wird in eine separate Ziffer verschoben,

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
03-1375	030-03-012	50.1	13.4.4		Die Bestimmung, dass die Sicherheitsfunktionen in einer einzigen Baugruppe zu realisieren sind, verhindert die Anwendung bestehender Systeme. Die Trennung von anderen Systemen verhindert mutmasslich die Verwirklichung bestimmter Funktionen mit der Zugbeeinflussung. Sie verbietet auch den Einsatz des sogenannten "Doppel-Asis", weil in diesem die Sicherheitssteuerung integriert ist.	Statt eine lösungsorientierte Formulierung ist eine Formulierung aufgrund der zu erfüllenden Sicherheitsziele anzuwählen. Dazu ist zwingend das Verbot der Vereinigung mit anderen Systemen zu streichen. Zudem müssen nicht alle Funktionen in einer einzigen Baugruppe realisiert werden. Explizit soll die Redundanz mit einer einfacheren Lösung, die die Weiterfahrt mit Einschränkungen ermöglicht: z.B. Übergeschwindigkeitsüberwachung auf die tiefste Geschwindigkeit ohne Umschaltung in Abhängigkeit des Gefälles	Die Anforderung gilt für Neubaufahrzeuge. Deshalb wird die redundante Ausführung beibehalten. Es ist weder definiert, dass dies ein Gerät sein muss noch ist definiert dass alles in der gleichen Sicherheitsbaugruppe realisiert sein muss. Die redundanz bezieht sich neu auf die Funktionen. Die Trennung von anderen Systemen wird gestrichen. Wo diese sicherheitsrelevanten Funktionen realisiert werden ist nicht definiert. Sie können deshalb in unterschiedlichen Systemen/Baugruppen realisiert werden. Die Traktionsabschaltung hat nichts damit zu tun und wird in eine separate Ziffer verschoben,
03-1376	032-03-003	50.1	13.4.4		Durch diese Formulierung dürfen keine andere Sicherheitsfunktionen mehr im betroffenen Gerät ausgeführt werden, beispielsweise die SIFA, die Not-bremsüberbrückung. Es gibt aber zahlreiche Beispiele wo das sicheren Geräte (Doppel-ASIS, Teloc mit SABO Karte, SLG) neben den zahnradspezifischen Funktionen auch andere Sicherheitsaufgaben wahrnimmt. Ist eine SIL4 Karte (Teloc SABO) nicht sicher genug, so das auch noch eine Redundanz notwendig ist? Es gibt zudem Fahrzeuge wo die Redundanz bei Ab-trennung einem sicherheitsrelevanten Gerät durch die Fahrzeugleittechnik übernommen wird. Diese Lösung scheint uns von der Kostenseite her sehr angemessen, ohne die Verantwortung auf den Lok-führer abzuschieben. Die Zugbeeinflussung wird betrieblich aus anderen Gründe als die Zahnrad-sicherheitsfunktionen abgetrennt (zum Beispiel Fahrt auf gesperrter Strecke), deswegen sehen wir deren Verknüpfung als nicht sinnvoll. Bei der Traktionsabschaltung geht es darum sicher-zustellen das keine Zugkraft mehr ausgeübt werden kann, eine bereits wirkende ED-Bremse sollte jedoch nicht abgeschaltet werden. Insbesondere bei Strom-richter Fahrzeuge geht es nicht darum das Traction-Safe zu entnehmen sondern die Energiezufuhr zum Stromrichter zu unterbrechen. Was ist eine Sicherheitsbaugruppe? Dies ist in der AB-EBV nicht definiert. Was sind die Anforderungen dazu? Die beschriebene Lösung ist zu einschränkend / oder zu stark vordefiniert um das Schutziel zu erreichen. Verhindert Innovation und höhere Sicherheit durch moderne Systeme. Die technische Lösung für die Betriebsartenumschal-tung existiert heute nicht ausserhalb des ZSI-127-Gerätes und muss übergeordnet entwickelt werden. Die Übergeschwindigkeitsüberwachung in der Zahnstange wird heute vom ZSI (BAU) sichergestellt da hier alle notwendigen Streckendaten vorhanden sind. Im Release 5.6 (ZSI) ist geplant, dass die Geschwin-digkeiten für die verschiedenen Zahnradfahrzeuge abgebildet und überwacht werden können --> funkti-oniert also auch nicht mehr.	Bei Zahnradbahnfahrzeugen sind die fol-genden sicherheitsrelevanten Funktionen in einer entsprechend zuverlässiger Sicher-heits-baugruppe oder redundant zu realisieren: -Betriebsartenüberwachung, -Rückrollschutz, -Übergeschwindigkeitsüberwachung und -auflösung, -Verzögerungsüberwachung. In jedem Führerstand muss es jederzeit und nachweislich sicher möglich sein, eine Schnellbremsung mit selbsttätiger Traktions Zug-kraftabschaltung vorzunehmen. Die elektrodynamische Bremse muss nicht au-sgeschaltet werden.	Die Anforderung gilt für Neubaufahrzeuge. Deshalb wird die redundante Ausführung beibehalten. Es ist weder definiert, dass dies ein Gerät sein muss noch ist definiert dass alles in der gleichen Sicherheitsbaugruppe realisiert sein muss. Die redundanz bezieht sich neu auf die Funktionen. Die Trennung von anderen Systemen wird gestrichen. Wo diese sicherheitsrelevanten Funktionen realisiert werden ist nicht definiert. Sie können deshalb in unterschiedlichen Systemen/Baugruppen realisiert werden. Die Traktionsabschaltung hat nichts damit zu tun und wird in eine separate Ziffer verschoben,

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-1377	033-03-012	50.1	13.4.4		Die Änderungen im Entwurf der AB-EBV:2024 hätte signifikante Auswirkungen auf die Ausführung der Sicherheitsbaugruppe, wobei folgende zu erwähnen sind: -Es dürfen keine andere Sicherheitsfunktionen mehr im betroffenen Gerät ausgeführt werden (Bsp. SIFA oder Notbremsüberbrückung) -Es gibt zahlreiche Geräte, die als sicher gelten und neben zahnradspezifischen Funktionen auch andere Sicherheitsaufgaben wahrnehmen (Bsp Doppel-Asis, SLG) -Es gibt keine Definition von Sicherheitsbaugruppen und die Anforderungen an solche sind nicht klar definiert. Um dem Sicherheitsaspekt Rechnung zu tragen, werden in diesem Zusammenhang die vorgeschlagene Textänderung vorgeschlagen. Wichtig ist dabei: -Es soll die Möglichkeit bestehen Sicherheitsbaugruppen erweitert zu können, wenn dies erforderlich ist, um den Stand der Technik auch in Zukunft abbilden zu können. Die Zugbeeinflussung soll weiterhin als Übertragungskanal für infrastrukturseitige Informationen genutzt werden können. Ansonsten muss der Fahrzeughersteller dieselben Informationen ebenfalls generieren. Dies löst signifikante Mehrkosten aus, da der Fahrzeughersteller ein zweites Systeme installieren muss, welches dieselbe Informationen generiert.	Bei Zahnradbahnfahrzeugen sind die folgenden sicherheitsrelevanten Funktionen in einer entsprechend zuverlässigen Sicherheitsbaugruppe oder redundant zu realisieren: •Betriebsartüberwachung •Rückrollschutz •Übergeschwindigkeitsüberwachung und -auslösung •Verzögerungsüberwachung Diese Sicherheitsbaugruppe muss von anderen Systemen getrennt und redundant ausgeführt werden. Es können weitere fahrzeugspezifische sicherheitsrelevante Funktionen in die gleiche Sicherheitsbaugruppe integriert werden. Die sicherheitsrelevanten Funktionen können in mehreren Sicherheitsbaugruppen realisiert werden. Die sicherheitsrelevanten Funktionen sind redundant auszuführen. Sicherheitsrelevante Funktionen, welche nicht an die Zugbeeinflussung gebunden sind, sollen von dieser getrennt sein. In jedem Führerstand muss es jederzeit und nachweislich sicher möglich sein, eine Schnellbremsung mit selbsttätiger Traktionsabschaltung vorzunehmen.	Die Anforderung gilt für Neubaufahrzeuge. Deshalb wird die redundante Ausführung beibehalten. Es ist weder definiert, dass dies ein Gerät sein muss noch ist definiert dass alles in der gleichen Sicherheitsbaugruppe realisiert sein muss. Die redundanz bezieht sich neu auf die Funktionen. Die Trennung von anderen Systemen wird gestrichen. Wo diese sicherheitsrelevanten Funktionen realisiert werden ist nicht definiert. Sie können deshalb in unterschiedlichen Systemen/Baugruppen realisiert werden. Die Traktionsabschaltung hat nichts damit zu tun und wird in eine separate Ziffer verschonen,
'03-1378	035-03-001	50.1	13.4.4		Der Satz «Bei Zahnradbahnfahrzeugen sind die folgenden sicherheitsrelevanten Funktionen in einer Sicherheitsbaugruppe zu realisieren» kann so verstanden werden, dass nur eine einzige Sicherheitsbaugruppe erlaubt sei. Die Formulierung «Diese Sicherheitsbaugruppe muss von anderen Systemen getrennt und redundant ausgeführt werden» kann so verstanden werden, dass weitere Sicherheitsfunktionen wie z.B. SIFA nicht mehr vom selben Gerät übernommen werden dürfen.	Bei Zahnradbahnfahrzeugen sind die folgenden sicherheitsrelevanten Funktionen in <u>Sicherheitsbaugruppen</u> zu realisieren. Alternativer Satz: "Die Sicherheitsfunktionen müssen redundant in voneinander getrennten Sicherheitsbaugruppen ausgeführt werden."	Die Anforderung gilt für Neubaufahrzeuge. Deshalb wird die redundante Ausführung beibehalten. Es ist weder definiert, dass dies ein Gerät sein muss noch ist definiert dass alles in der gleichen Sicherheitsbaugruppe realisiert sein muss. Die redundanz bezieht sich neu auf die Funktionen. Die Trennung von anderen Systemen wird gestrichen. Wo diese sicherheitsrelevanten Funktionen realisiert werden ist nicht definiert. Sie können deshalb in unterschiedlichen Systemen/Baugruppen realisiert werden. Die Traktionsabschaltung hat nichts damit zu tun und wird in eine separate Ziffer verschonen,
'03-1379	041-03-002	50.1	13.4.4		«Die Sicherheitsbaugruppe muss von anderen Systemen getrennt sein.» Dies ist keine Anforderung an die Sicherheit, sondern eine Architekturvorgabe, mit der bestehende Lösungen wie z.B. das ZSI 127 ausgeschlossen werden. Die AB EBV sollte Anforderungen an die Sicherheit stellen und nicht Vorgaben, in welcher Form diese umgesetzt werden. Die geforderte Trennung zu anderen Sicherheitssystemen erhöht den Aufwand pro Fahrzeug bei Installation und Unterhalt, da zusätzliche Geräte inkl. Stromversorgung und Peripherie eingebaut werden müssen, ohne dass die Sicherheit erhöht wird. Gemäss den Erläuterungen soll diese Trennung eine komplexe Nachweisführung vermeiden. Aus unserer Sicht steigt die System-Komplexität im Fahrzeug durch die Trennung und bringt keine Erleichterung in der Nachweisführung.	Satz wie folgt anpassen: «Diese Sicherheitsbaugruppe muss von anderen Systemen getrennt und redundant ausgeführt werden.»	Die Anforderung gilt für Neubaufahrzeuge. Deshalb wird die redundante Ausführung beibehalten. Es ist weder definiert, dass dies ein Gerät sein muss noch ist definiert dass alles in der gleichen Sicherheitsbaugruppe realisiert sein muss. Die redundanz bezieht sich neu auf die Funktionen. Die Trennung von anderen Systemen wird gestrichen. Wo diese sicherheitsrelevanten Funktionen realisiert werden ist nicht definiert. Sie können deshalb in unterschiedlichen Systemen/Baugruppen realisiert werden. Die Traktionsabschaltung hat nichts damit zu tun und wird in eine separate Ziffer verschonen,
'03-1380	049-03-002	50.1	13.4.4		Cf. "Remarques générales"	(keine Eintragung durch Eingeber)	-
'03-1381	034-03-001	50.1	13.4.4		Die ehem. Ziff. 13.8 wurde in Ziff. 14.4.4 integriert. Die Anforderung der ehem. Ziff. 13.8 bezieht sich jedoch nicht ausschliesslich auf Zahnradbahnfahrzeuge.	Der Inhalt der ehem. Ziff. 13.8 sollte weiterhin als eigenständige Ziffer geführt werden.	Fehler neu 13.5 wird korrigiert
'03-1382	034-03-002	50.1	13.4.4		Die Forderung nach einer «von anderen Systemen getrennt[en]» Ausführung ist zu stark einschränkend und bringt keinen Sicherheitsgewinn. Bei einer Umsetzung in der V-Messanlage übernimmt diese typischerweise weitere Funktionen wie z. B. die Sicherheitssteuerung und Wachsamkeitskontrolle, Fahrdatenschreiber, etc.	Anforderung nach einer strikten Trennung der zahnradspezifischen Sicherheitsfunktionen von anderen Sicherheitsfunktionen streichen.	Die Trennung von anderen Systemen wird gestrichen.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-1383	034-03-003	50.1	13.4.4		Die Anforderungen beziehen sich ausschliesslich auf Zahnradbahnfahrzeuge (AB 54) und sind dort bereits teilweise enthalten.	Die Anforderungen sollten innerhalb der AB 54.2.b.1 ergänzt werden: Ziff. 3ff für die Übergeschwindigkeits- und Verzögerungsüberwachung, Ziff. 3.5.3 für die Betriebsartenüberwachung und Ziff. 4 für die Rücklaufsicherung	betrifft auch Betriebsartenüberwachung, SIFA etc müsste redundant geschrieben werden > wird deshalb nicht umgesetzt
'03-1520	036-03-027	51.1	1.11	–	Begründung siehe AB 32.1, Meterspur, Ziffer 7.2	Ziffer inkl. der zugehörigen Fussnote «*)» komplett löschen	Dieses Thema ist nicht Teil der Revisionsrunde.
'03-1530	036-03-028	51.1	1.13	–	Begründung siehe AB 32.1, Meterspur, Ziffer 7.2	Masse für Meterspur löschen und nur die beiden Fussnoten «*)» belassen: 989-mm *) 975-mm *)	Dieses Thema ist nicht Teil der Revisionsrunde.
'03-1540	036-03-029	51.1	1.13		1.13 / 1.14 / 1.15.1: Gleich wie Änderung der Fussnote bei 1.8.1 umsetzen.	*) Für Meterspur richten sich die Masse nach der Regelung R RTE 29500 "Standardisierung Radsätze und Weichen Meterspur" ² .	Dieses Thema ist nicht Teil der Revisionsrunde.
'03-1550	033-03-001	51.1	1.17		Es gibt (Stand 29.08.2023) keine SN EN 13103-2. Es existiert eine CEN/TS 13103-2, also eine technische Spezifikation, und auch eine deutsche Übersetzung in der DIN CEN/TS 13103-2. Veröffentlichung der SN EN ist nicht bekannt.	(keine Eintragung durch Eingeber)	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.
'03-1560	033-03-013	51.1	1.23		Mit Einführung der neuen BAV RL «FV-MSZ» (1.1.2021, Kapitel 3) ist der nicht mehr aktuelle Begriff «Entgleisungssicherheit» durch den korrigierten Begriff «Sicherheit gegen Entgleisen» (EN 14363) zu ersetzt	Ziffer 1.23 ... die Sicherheit gegen Entgleisen beeinträchtigen ...	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.
'03-1590	036-03-025	51.1	1.8.1	–	Begründung siehe AB 32.1, Meterspur, Ziffer 7.2	Masse für Meterspur löschen und nur die beiden Fussnoten «*)» belassen: 426-mm *) 419-mm *)	Dieses Thema ist nicht Teil der Revisionsrunde.
'03-1600	036-03-026	51.1	1.8.1	–	Da es in der Schweiz keine 750 mm-Spur-Bahnen mehr gibt, bitte diese Angabe löschen.	Mass für 750 mm-Spur-Bahnen löschen: 440-mm bei Fahrzeugen auf 750-mm-Spur-Bahnen	Dieses Thema ist nicht Teil der Revisionsrunde.
'03-1610	036-03-024	51.1	1.8.1	*)	In Ziffer 1.8.1 wird folgendermassen eingeleitet: «...in der Regel betragen:...» Die Fussnote soll entsprechend angepasst werden und das scharfe «gilt», welches nicht zur Einleitung passt und die RTE-Regelung ja nicht zwingendes Recht ist, eliminiert werden.	*) Für Meterspur richten sich die Masse nach der Regelung R RTE 29500 "Standardisierung Radsätze und Weichen Meterspur" ² . Zudem bitte die Fussnote «*)» direkt unter Ziffer 1.8.1 platzieren, wo sie hingehört. Sie gilt auf dieser Seite nämlich nur für diese Ziffer.	Dieses Thema ist nicht Teil der Revisionsrunde.
'03-1840	036-03-030	51.1	1.15.1	–	Begründung siehe AB 32.1, Meterspur, Ziffer 7.2	Bemerkungen löschen: Sollte die Bauart der Weichen die Anwendung der Masse nach Ziff. 4.10 bis Ziff. 4.14 für Meterspur nicht zulassen, kann die Aufsichtsbehörde bis zur vollzogenen Anpassung der Weichen gemäss AB-EBV zu Art. 32, AB 32.1, Ziff. 7.2 abweichende Masse gestatten (Radsatz „B“ gemäss Regelung R RTE 29500 „Standardisierung Radsätze und Weichen Meterspur“ ⁴ des VöV).	Dieses Thema ist nicht Teil der Revisionsrunde.
'03-1900	032-03-006	52.1	1		Wir sehen das genauso das dann auch ungebremste Vorstelllasten gerade bei Zahnradbahnen ebenfalls so auszurüsten sind. Das gilt dann im gleichen Sinne für Baufahrzeuge. Das gestrichene L ist wieder einzuführen. Begründung, weil sonst keine ungebremsten Vorstelllasten mehr befördert werden können. Alternativ ist für Zahnradbahnen eine Ausnahme zu formulieren. Bsp: Reine Zahnradbahnen können bergseitig auch ungebremste Wagen vorstellen.	Vorschlag 1) Das L wieder einfügen Vorschlag 2) Die Eisenbahnfahrzeuge mit Ausnahme von Kleinwagen und Vorstellwagen von Zahnradbahnen sind in der Regel mit einer automatischen Bremse auszurüsten: - mit der jederzeit angehalten werden kann; - die bei Zugtrennung auf jedem Zugteil selbsttätig wirkt; - die unabhängig von einer Energiequelle ausserhalb des Fahrzeugs ausreichend lange wirksam ist;	Es handelt sich hier um generelle Regeln, deshalb steht auch in der Regel! L= nur Treibfahrzeug alleine! Art 54 behandeln Zahnradbahnfahrzeuge konkret und 52 ist nur generell geregelt soweit es anwendbar ist
'03-1901	030-03-020	52.1	2.4		Im Notfall muss der Triebfahrzeugführer durch Betätigung eines Nothahns, welcher direkt in die Hauptleitung eingebaut ist, den Zug zum Stillstand bringen können. Bei einem rein pneumatischen Führerbremsventil kann auf den Nothahn verzichtet werden; Hier wurde das "L" gestrichen. Das bedeutet das eigentlich jeden Wagen auch mit so einem Nothahn ausgerüstet werden müsste. Ist das wirklich so gemeint?	Vorschlag, das L wieder einfügen	Es liegt ein falsches Verständnis dieses L vor. L= nur Treibfahrzeug alleine!
'03-1902	032-03-007	52.1	2.4		Im Notfall muss der Triebfahrzeugführer durch Betätigung eines Nothahns, welcher direkt in die Hauptleitung eingebaut ist, den Zug zum Stillstand bringen können. Bei einem rein pneumatischen Führerbremsventil kann auf den Nothahn verzichtet werden; Hier wurde das "L" gestrichen. Das bedeutet das eigentlich jeden Wagen auch mit so einem Nothahn ausgerüstet werden müsste. Ist das wirklich so gemeint?	Vorschlag, das L wieder einfügen	Es liegt ein falsches Verständnis dieses L vor. L= nur Treibfahrzeug alleine!

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-1903	036-03-034	52.1	2.4		Hier wurde das "L" gestrichen. Das bedeutet das eigentlich jeden Wagen auch mit so einem Nothahn ausgerüstet werden müsste. Wenn das wirklich so gemeint ist wäre es unverhältnismässig.	L wieder einfügen	Es liegt ein falsches verständnis dieses L vor. L= nur Treibfahrzeug alleine!
'03-1904	037-03-016	52.1	2.4		Im Notfall muss der Triebfahrzeugführer durch Betätigung eines Nothahns, welcher direkt in die Hauptleitung eingebaut ist, den Zug zum Stillstand bringen können. Bei einem rein pneumatischen Führerbremsventil kann auf den Nothahn verzichtet werden; Hier wurde das "L" gestrichen. Das bedeutet das eigentlich jeden Wagen auch mit so einem Nothahn ausgerüstet werden müsste. Ist das wirklich so gemeint?	Vorschlag, das L wieder einfügen	Es liegt ein falsches verständnis dieses L vor. L= nur Treibfahrzeug alleine!
'03-1905	039-03-005	52.1	2.4		en cas d'urgence, le conducteur de véhicule moteur doit pouvoir arrêter le train au moyen d'un robinet de secours monté directement sur la conduite générale. On peut renoncer à ce montage si le robinet de mécanicien est purement pneumatique. Avec la suppression du «M» nous comprenons que ce robinet doit également équiper tout les véhicules remorqués	Proposition, remette le "M"	Es liegt ein falsches verständnis dieses L vor. L= nur Treibfahrzeug alleine!
'03-1906	030-03-021	52.1	9.2.1		In der Legende zur Zeichenerklärung wird Strassenbahn im Sinne einer Trambahn mit «T» bezeichnet, mit der Aufnahme der beiden Zeichen «N» und «S» muss der Text ebenfalls angepasst werden.	Bei-Strassenbahnen-muss Die Summe der Anzugskräfte aller Schienenbremsmagnete eines Fahrzeuges muss mindestens so gross wie die Hälfte der Gesamtgewichtskraft des Fahrzeuges sein.	9.2 bleibt N und S 9.2.1 wird N und S nicht ergänzt, da es zu einer falschen Interpretation führt; Ein Tram kann grundsätzlich N und S sein
'03-1907	036-03-035	52.1	9.2.1		In der Legende zur Zeichenerklärung wird Strassenbahn im Sinne einer Trambahn mit «T» bezeichnet, mit der Aufnahme der beiden Zeichen «N» und «S» muss der Text ebenfalls angepasst werden.	Bei-Strassenbahnen-muss Die Summe der Anzugskräfte aller Schienenbremsmagnete eines Fahrzeuges muss mindestens so gross wie die Hälfte der Gesamtgewichtskraft des Fahrzeuges sein.	9.2 bleibt N und S 9.2.1 wird N und S nicht ergänzt, da es zu einer falschen Interpretation führt; Ein Tram kann grundsätzlich N und S sein
'03-1908	037-03-017	52.1	9.2.1		In der Legende zur Zeichenerklärung wird Strassenbahn im Sinne einer Trambahn mit «T» bezeichnet, mit der Aufnahme der beiden Zeichen «N» und «S» muss der Text ebenfalls angepasst werden.	Bei-Strassenbahnen-muss Die Summe der Anzugskräfte aller Schienenbremsmagnete eines Fahrzeuges muss mindestens so gross wie die Hälfte der Gesamtgewichtskraft des Fahrzeuges sein.	9.2 bleibt N und S 9.2.1 wird N und S nicht ergänzt, da es zu einer falschen Interpretation führt; Ein Tram kann grundsätzlich N und S sein
'03-1909	033-03-016	52.1	9.1.3		Mit Einführung der neuen BAV RL «FV-MSZ» (1.1.2021, Kapitel 3) ist der nicht mehr aktuelle Begriff «Entgleisungssicherheit» durch den korrigierten Begriff «Sicherheit gegen Entgleisen» (EN 14363) zu ersetzt	Ziffer 9.1.3 ... die <i>Sicherheit gegen Entgleisen</i> , ... zu überprüfen.	übernommen
'03-2000	033-03-015	52.1	1+ff		1+ff / 2+ff / 3+ff / 6+ff / 8+ff / 9.2+ff / 9.3+ff: Es ist nicht nachvollziehbar, wieso mit der AB 55a eine neue Bestimmung für Strassenbahnen erlassen wird und nicht mit einem harmonisierten Entwurfsziel auf den anerkannten Stand der Technik gemäss prEN 13452-1:2023 oder die Technische Regeln für die Bemessung und Prüfung der Bremsen von Fahrzeugen nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) (TR Br) abgestützt wird, der punktuell um Besonderheiten für Strassenbahnfahrzeuge in der Schweiz ergänzt wird. Es wird deshalb vorgeschlagen, den Artikel AB55a in der AB-EBV:2022 in Übereinstimmung mit den gängigen Normen zu verfassen. In einem zweiten Schritte wäre der Abschnitt 52.1 anhand der neuen Grundlagen hinsichtlich der Ziffer T neu zu bewerten.	<i>Ziffer T belassen</i>	Eine Abstimmung mit den Normen erfolgte bisher nicht; Die Argumente sind nachvollziehbar Der AB 55 wird auf Grund der vorgebrachten Einwände als gesamtes zur Überarbeitung zurückgezogen und die Anpassungen zu den Bremsen Tram vorerst nicht umgesetzt; Damit verbleiben ein Teil der T in den AB 52, welche auf Grund der Trennung gestrichen wurden; allenfalls wird ein Kommentar zu Trambremsen erstellt um damit Klarheit zu schaffen.
'03-2010	030-03-019	52.1	div		Wir sehen das genauso das dann auch ungebremte Vorstelllasten gerade bei Zahnradbahnen ebenfalls so auszurüsten sind. Das gilt dann im gleichen Sinne für Baufahrzeuge. Das gestrichene L ist wieder einzuführen. Begründung, weil sonst keine ungebremten Vorstelllasten mehr befördert werden können. Alternativ ist für Zahnradbahnen eine Ausnahme zu formulieren. Bsp: Reine Zahnradbahnen können bergseitig auch ungebremte Wagen vorstellen.	Vorschlag 1) Das L wieder einfügen Vorschlag 2) Die Eisenbahnfahrzeuge mit Ausnahme von Kleinwagen und Vorstellwa-gen von Zahnradbahnen sind in der Regel mit einer automatischenBrems auszurüsten: - mit der jederzeit angehalten werden kann; - die bei Zugtrennung auf jedem Zugteil selbsttätig wirkt; - die unabhängig von einer Energiequelle ausserhalb des Fahrzeugs ausreichend lange wirksam ist;	1) Es liegt ein falsches verständnis dieses L vor. L ist nur Lok alleine 2) Es steht geschrieben in der Regel; Damit ist genügend gesagt dass es Ausnahmen gibt; Zahnradbahnen werden im 54 behandelt und nicht hier im 52

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-2011	036-03-033	52.1	div		Wir sehen das genauso das dann auch ungebremste Vorstellasten gerade bei Zahnradbahnen ebenfalls so auszurüsten sind. Das gilt dann im gleichen Sinne für Baufahrzeuge. Das gestrichene L ist wieder einzuführen. Begründung, weil sonst keine ungebremsten Vorstellasten mehr befördert werden können. Alternativ ist für Zahnradbahnen eine Ausnahme zu formulieren. Bsp: Reine Zahnradbahnen können bergseitig auch ungebremste Wagen vorstellen.	Vorschlag 1) L wieder einfügen Vorschlag 2) Die Eisenbahnfahrzeuge mit Ausnahme von Kleinwagen und Vorstellwagen von Zahnradbahnen sind in der Regel mit einer automatischen Bremse auszurüsten: - mit der jederzeit angehalten werden kann; - die bei Zugtrennung auf jedem Zugteil selbsttätig wirkt; - die unabhängig von einer Energiequelle ausserhalb des Fahrzeugs ausreichend lange wirksam ist;	1) Es liegt ein falsches Verständnis dieses L vor. L ist nur Lok alleine 2) Es steht geschrieben in der Regel; Damit ist genügend gesagt dass es Ausnahmen gibt; Zahnradbahnen werden im 54 behandelt und nicht hier im 52
'03-2012	037-03-015	52.1	div		Wir sehen das genauso das dann auch ungebremste Vorstellasten gerade bei Zahnradbahnen ebenfalls so auszurüsten sind. Das gilt dann im gleichen Sinne für Baufahrzeuge. Das gestrichene L ist wieder einzuführen. Begründung, weil sonst keine ungebremsten Vorstellasten mehr befördert werden können. Alternativ ist für Zahnradbahnen eine Ausnahme zu formulieren. Bsp: Reine Zahnradbahnen können bergseitig auch ungebremste Wagen vorstellen.	Vorschlag 1) Das L wieder einfügen Vorschlag 2) Die Eisenbahnfahrzeuge mit Ausnahme von Kleinwagen und Vorstellwagen von Zahnradbahnen sind in der Regel mit einer automatischen Bremse auszurüsten: - mit der jederzeit angehalten werden kann; - die bei Zugtrennung auf jedem Zugteil selbsttätig wirkt; - die unabhängig von einer Energiequelle ausserhalb des Fahrzeugs ausreichend lange wirksam ist;	1) Es liegt ein falsches Verständnis dieses L vor. L ist nur Lok alleine 2) Es steht geschrieben in der Regel; Damit ist genügend gesagt dass es Ausnahmen gibt; Zahnradbahnen werden im 54 behandelt und nicht hier im 52
'03-2013	039-03-004	52.1	div		Ceci implique que tous les wagons, wagonnets et véhicules de chantier soient également équipés d'un frein. Ceci concerne particulièrement les chemins de fer à crémaillère dont les wagonnets ne sont usuellement pas équipés d'un frein. Nous proposons de remettre le «M»	Proposition 1) Remettre le M Proposition 2) En règle générale, les véhicules ferroviaires doivent être munis d'un frein automatique, à l'exception des wagonnets et petits véhicules des chemins de fer à crémaillère : - qui permette de s'arrêter à tout instant; - qui, en cas de rupture d'attelage, agisse automatiquement sur chaque partie du convoi; - dont l'action persiste pendant une durée suffisante, indépendamment de toute source d'énergie extérieure au véhicule	1) Es liegt ein falsches Verständnis dieses L vor. L ist nur Lok alleine 2) Es steht geschrieben in der Regel; Damit ist genügend gesagt dass es Ausnahmen gibt; Zahnradbahnen werden im 54 behandelt und nicht hier im 52
'03-2014	030-03-022	52.2	5.2		Mit der Aufnahme der beiden Zeichen «N» und «S» muss der Text angepasst werden.	...beziehungsweise die Bremsverzögerung bei Strassenbahnen bei Fahrzeugen auf Strecken ohne unabhängigem Bahnkörper. Besser wäre auf die Aufnahme der beiden Zeichen «N» und «S» unter dieser Ziffer zu verzichten.	Änderung wird nicht umgesetzt
'03-2015	036-03-036	52.2	5.2		Mit der Aufnahme der beiden Zeichen «N» und «S» muss der Text angepasst werden.	...beziehungsweise die Bremsverzögerung bei Strassenbahnen bei Fahrzeugen auf Strecken ohne unabhängigem Bahnkörper. Besser wäre auf die Aufnahme der beiden Zeichen «N» und «S» unter dieser Ziffer zu verzichten.	Änderung wird nicht umgesetzt
'03-2016	037-03-018	52.2	5.2		Mit der Aufnahme der beiden Zeichen «N» und «S» muss der Text angepasst werden.	...beziehungsweise die Bremsverzögerung bei Strassenbahnen bei Fahrzeugen auf Strecken ohne unabhängigem Bahnkörper. Besser wäre auf die Aufnahme der beiden Zeichen «N» und «S» unter dieser Ziffer zu verzichten.	Änderung wird nicht umgesetzt

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-2080	033-03-017	52.2	5.2		5.2 / 7.3: Es ist nicht nachvollziehbar, wieso mit der AB 55a eine neue Bestimmung für Strassenbahnen erlassen wird, und nicht mit einem harmonisierten Entwurfsziel auf den anerkannten Stand der Technik gemäss prEN 13452-1:2023 oder die Technische Regeln für die Bemessung und Prüfung der Bremsen von Fahrzeugen nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) (TR Br) abgestützt wird, der punktuell um Besonderheiten für Strassenbahnfahrzeuge in der Schweiz ergänzt wird. Es wird deshalb vorgeschlagen den Artikel AB55a in der AB-EBV:2022 in Übereinstimmung mit den gängigen Normen zu verfassen. In einem zweiten Schritte wäre der Abschnitt 52.2 anhand der neuen Grundlagen hinsichtlich der Ziffer T neu zu bewerten.	Ziffer T belassen	Eine Abstimmung mit den Normen erfolgte bisher nicht; Die Argumente sind nachvollziehbar Der AB 55 wird auf Grund der vorgebrachten Einwände als gesamtes zur Überarbeitung zurückgezogen und die Anpassungen zu den Bremsen Tram vorerst nicht umgesetzt; Damit verbleiben ein Teil der T in den AB 52, welche auf Grund der Trennung gestrichen wurden; allenfalls wird ein Kommentar zu Trambremsen erstellt um damit Klarheit zu schaffen.
'03-2090	033-03-018	52.4	6.2		6.2 / 6.3 / 6.4 / 6.5: In Ziffer 6.5 wird das maximale Gefälle definiert, für welche das Fahrzeug mittels Feststellbremse gesichert werden kann. Für die Feststellbremse wird gemäss Ziffer 6.2 nur das Sichern gegen Rollen berücksichtigt, nicht aber gegen Rutschen. Rutschen wird in Ziffer 6.3 im Fliesstext erwähnt. Zur sicheren Bewertung soll in Anlehnung an SN EN 14531-1 für Ziffer 6.5 die minimale Festhaltekraft für Rollen und Rutschen berücksichtigt werden. Zudem kann der Sicherheitsfaktor in Ziffer 6.4 von 1.4 auf 1.0 reduziert werden, da beide Kriterien berücksichtigt sind. Diese Änderung ist in Übereinstimmung mit den Vorgaben der SN EN 14531-1, Kap 5.8. Die Erfahrung zeigt zudem, dass der Reibwert 0.2 für K- und LL-Sohlen in Ziffer 6.2 sehr tief ist und die praktischen Reibwerte im Normalfall höher liegen. Es wird deshalb vorgeschlagen, dass die Reibwerte in Anlehnung an das Vorgehen gemäss SN EN 14531-1, Kap 5.3 auch mittels Versuche bestimmt werden können.	Ziffer 6.2 Die Festhaltekraft kann wie folgt berechnet werden: Hinweis: hier ist eine Formel sowie weitere Informationen eingefügt. Dieser ist im Blatt 99 zu finden. Ziffer 6.4: Gegen Abrollen ist ein Sicherheitsfaktor von $\mu = 1,0$ anzustreben. Hinweis: hier ist eine Formel sowie weitere Informationen eingefügt. Dieser ist im Blatt 99 zu finden. Ziffer 6.5: F_B Festhaltekraft des Zugs	Abs. 52.4 Ziffer 6.2 wurde inhaltlich nicht geändert; Deshalb kann der Vorschlag nicht einfach so berücksichtigt werden. Der Vorschlag ist jedoch durchaus prüfenswert und wird deshalb für die Revision 2028 entgegen genommen.
'03-2091	016-03-002	52.4	5.1.4		Mit den unter 6.2 angegebenen Reibwerten ist das Übersetzungsverhältnis von 1'400 :1 ausser bei GG Sohlen so nur bis ca.33% erreichbar! Da die meisten Schmalspurbahnen jedoch mit grösseren Gefällen konfrontiert sind ist dies zu überdenken.	(keine Eintragung durch Eingeber)	Abs. 52.4 Ziffer 5.1.4 / 6.2 wurden inhaltlich nicht geändert; Deshalb kann der Vorschlag nicht einfach so berücksichtigt werden. Der Vorschlag ist jedoch durchaus prüfenswert und wird deshalb für die Revision 2028 entgegen genommen.
'03-2092	036-03-037	52.4	5.1.4		Mit den unter 6.2 angegebenen Reibwerten ist das Übersetzungsverhältnis von 1'400 :1 ausser bei GG Sohlen so nur bis ca.33% erreichbar! Da die meisten Schmalspurbahnen jedoch mit grösseren Gefällen konfrontiert sind ist dies zu überdenken.	(keine Eintragung durch Eingeber)	Abs. 52.4 Ziffer 5.1.4 / 6.2 wurden inhaltlich nicht geändert; Deshalb kann der Vorschlag nicht einfach so berücksichtigt werden. Der Vorschlag ist jedoch durchaus prüfenswert und wird deshalb für die Revision 2028 entgegen genommen.
'03-2250	033-03-021	54	2.1		Mit Einführung der neuen BAV RL «FV-MSZ» (1.1.2021, Kapitel 3) ist der nicht mehr aktuelle Begriff «Entgleisungssicherheit» durch den korrigierten Begriff «Sicherheit gegen Entgleisen» (EN 14363) zu ersetzt	Ziffer 2.1 ... Eingriffsverhältnisse und Sicherheit gegen Entgleisen ...	übernommen
'03-2251	033-03-005	57.1	1		Das Begriff Diesntfahrzeuge reduziert sich auf Infrastrukturwartungsfahrzeuge. Es können weitere Arten von Fahrzeugen wie zum Beispiel Transportwagen, die auch spezifische Mobilfunktion haben. Die sollten idealerweise auch in diese Kategorie fallen.	Als Dienstfahrzeuge gelten auch Wagen die in Transportstellung fix sind, die je nach Zweck beweglichen Teile, oder besondere Funktionen aufweisen.	wird nicht übernommen ist nicht Gegenstand der Vernehmlassung, da keine Änderung erfolgt. Ein Wagen ist ein Wagen und fällt nicht unter den Begriff Dienstfahrzeug, auch wenn er für den Baudienst spezielle Aufbauten enthält
'03-3270	033-03-024	54.1.a	3.3		3.3 / 4 / 5 / 6.1: Mit Einführung der neuen BAV RL «FV-MSZ» (1.1.2021, Kapitel 3) ist der nicht mehr aktuelle Begriff «Entgleisungssicherheit» durch den korrigierten Begriff «Sicherheit gegen Entgleisen» (EN 14363) zu ersetzt	Ziffer 3.3 ... Berechnung der Sicherheit gegen Entgleisen ... Ziffer 4 ... bezüglich der Sicherheit gegen Entgleisen Ziffer 5, 6 und 6.1 Die Sicherheit gegen Entgleisen ...	übernommen

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-3280	033-03-023	54.1.a	1 bis 3		Abs. 1 bis 3.2 und 6.2 gelten gemäss Richtlinie FV-MSZ nur noch für Änderungen an historischen Fahrzeugen (Methode Borgeaud). Alle neu zuzulassende Fahrzeuge sind nach der Richtlinie FV-MSZ (Methode 2) nachzuweisen. (neue Abs. 1 und 2. Bisherige Abs. 1 bis 2.2 tiefer stufen als Abs. 2.1 bis 2.2.2.)	Ziffer 1 Für alle neu zuzulassende Fahrzeuge siehe AB 47.1 Ziffer. 1.2 und die Bedingungen AB 54.1.a 3.3 bis 6.1 Ziffer 2 Für Änderungen an historischen Fahrzeugen werden die Sicherheitsfaktoren SQ und SR nachgewiesen. Ziffer 2.1 Bei der Fahrt in der Geraden ... Sicherheitsfaktor SQ (Längsstabilität) ... Ziffer 2.1.1 1,3 bei Fahrgeschwindigkeiten nach Geschwindigkeitsreihe 2. Ziffer 2.1.2 1,4 bei Fahrgeschwindigkeiten nach Geschwindigkeitsreihe 3. Ziffer 2.2 Da Entgleisungen allgemein in Kurven ... Sicherheitsfaktor SR (Entgleisungssicherheit) ... Ziffer 2.2.1 1,2 bei Fahrgeschwindigkeiten nach Geschwindigkeitsreihe 2. Ziffer 2.2.2 1,25 bei Fahrgeschwindigkeiten nach Geschwindigkeitsreihe 3. Ziffer 3 Bedingungen:	Neustrukturierung wird Teil der AB EBV 2028 werden.
'03-3290	033-03-022	54.1.a			Mit Einführung der neuen BAV RL «FV-MSZ» (1.1.2021, Kapitel 3) ist der nicht mehr aktuelle Begriff «Entgleisungssicherheit» durch den korrigierten Begriff «Sicherheit gegen Entgleisen» (EN 14363) zu ersetzt	Überschrift Sicherheit gegen Entgleisen	übernommen
'03-3300	030-03-025	54.1.b	1.3		Artikel ist falsch platziert. Ist Thema der Infrastruktur. Wie sind exponierte Stellen definiert? Wo die Bauart der Zahnstange ein seitliches Ausweichen der Zahnräder nicht verhindert, sind wenigstens an exponierten Stellen der Strecke Massnahmen zu treffen, durch welche das Fahrzeug noch sicher im Gleis geführt bleibt, auch wenn die Spurkränze vorübergehend wirkungslos sein sollten.	Vielleicht könnte diese Anforderung in den Infrastruktur Bereich verschoben werden da die genannten Massnahmen mehr an der Umgebung als am Fz selber getroffen werden.	ist nicht Teil der Revision, Text steht seit langem so in der AB Einwand stimmt und Massnahmen betreffen die Infrastruktur und nicht das Fahrzeug > prüfen ob streichen oder verschieben 2028
'03-3310	033-03-020	54.1.b	1.3		Dieser Abschnitt gehört in die Infrastruktur oder die Fahrdienstvorschrift.	(keine Eintragung durch Eingeber)	ist nicht Teil der Revision, Text steht seit langem so in der AB Einwand stimmt und Massnahmen betreffen die Infrastruktur und nicht das Fahrzeug > prüfen ob streichen oder verschieben 2028
'03-3320	035-03-003	54.1.b	1.3		Artikel ist falsch platziert. Ist Thema der Infrastruktur. Wie sind exponierte Stellen definiert? Wo die Bauart der Zahnstange ein seitliches Ausweichen der Zahnräder nicht verhindert, sind wenigstens an exponierten Stellen der Strecke Massnahmen zu treffen, durch welche das Fahrzeug noch sicher im Gleis geführt bleibt, auch wenn die Spurkränze vorübergehend wirkungslos sein sollten.	Vielleicht könnte diese Anforderung in den Infrastrukturbereich verschoben werden da die genannten Massnahmen mehr an der Umgebung als am Fz selber getroffen werden.	ist nicht Teil der Revision, Text steht seit langem so in der AB Einwand stimmt und Massnahmen betreffen die Infrastruktur und nicht das Fahrzeug > prüfen ob streichen oder verschieben 2028
'03-3330	036-03-040	54.1.b	1.3		Artikel ist falsch platziert. Ist Thema der Infrastruktur. Wie sind exponierte Stellen definiert? Wo die Bauart der Zahnstange ein seitliches Ausweichen der Zahnräder nicht verhindert, sind wenigstens an exponierten Stellen der Strecke Massnahmen zu treffen, durch welche das Fahrzeug noch sicher im Gleis geführt bleibt, auch wenn die Spurkränze vorübergehend wirkungslos sein sollten.	Diese Anforderung in den Infrastruktur Bereich verschieben, da die genannten Massnahmen nicht am Fz selber realisiert werden können.	ist nicht Teil der Revision, Text steht seit langem so in der AB Einwand stimmt und Massnahmen betreffen die Infrastruktur und nicht das Fahrzeug > prüfen ob streichen oder verschieben 2028
'03-3340	037-03-021	54.1.b	1.3		Artikel ist falsch platziert. Ist Thema der Infrastruktur. Wie sind exponierte Stellen definiert? Wo die Bauart der Zahnstange ein seitliches Ausweichen der Zahnräder nicht verhindert, sind wenigstens an exponierten Stellen der Strecke Massnahmen zu treffen, durch welche das Fahrzeug noch sicher im Gleis geführt bleibt, auch wenn die Spurkränze vorübergehend wirkungslos sein sollten.	Vielleicht könnte diese Anforderung in den Infrastruktur Bereich verschoben werden da die genannten Massnahmen mehr an der Umgebung als am Fz selber getroffen werden.	ist nicht Teil der Revision, Text steht seit langem so in der AB Einwand stimmt und Massnahmen betreffen die Infrastruktur und nicht das Fahrzeug > prüfen ob streichen oder verschieben 2028
'03-3350	039-03-007	54.1.b	1.3		Cette article devrait se trouver sous «infrastructure».	(keine Eintragung durch Eingeber)	ist nicht Teil der Revision, Text steht seit langem so in der AB Einwand stimmt und Massnahmen betreffen die Infrastruktur und nicht das Fahrzeug > prüfen ob streichen oder verschieben 2028
'03-3360	030-03-026	54.1.b	1.4		Die Distanz zwischen den einzelnen Zahnrädern darf kein Vielfaches der Teilung (siehe Zeichnung) sein, damit nicht zusätzliche Schwingungen erzeugt werden.	(siehe Zeichnung AB xx yy)	"(siehe Zeichnung)" wurde gelöscht
'03-3370	036-03-041	54.1.b	1.4		Die Distanz zwischen den einzelnen Zahnrädern darf kein Vielfaches der Teilung (siehe Zeichnung) sein, damit nicht zusätzliche Schwingungen erzeugt werden. Welche Zeichnung ist gemeint?	(siehe Zeichnung AB xx yy)	"(siehe Zeichnung)" wurde gelöscht

03	Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr						
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-3380	037-03-022	54.1.b	1.4		Die Distanz zwischen den einzelnen Zahnradern darf kein Vielfaches der Teilung (siehe Zeichnung) sein, damit nicht zusätzliche Schwingungen erzeugt werden. Welche Zeichnung ist gemeint?	(siehe Zeichnung AB xx yy)	"(siehe Zeichnung)" wurde gelöscht
'03-3390	039-03-008	54.1.b	1.4		La distance entre roues dentées ne doit pas être un multiple du pas (voir dessin) afin de ne pas produire d'oscillations supplémentaires Quelle est ce dessin?	(Voir dessin DE xx yy)	"(siehe Zeichnung)" wurde gelöscht
'03-3400	030-03-027	54.1.b	1.5.1		Dies, weil es sonst auch für reine Bremszahnrad im Triebfahrzeug gelten würde.	Zur Erzielung einer gleichmässigen Verteilung der Zahnkräfte müssen die einzelnen Triebzahnkränze Zahnkränze eines Triebzahnrad Zahnrades tangential gefedert sein, wobei anzustreben ist, dass sie bei der Wirkung der maximalen Zugkraft bzw. der maximalen Bremskraft einer mechanischen Anhaltebremse nicht zum Anschlag kommen.	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.
'03-3410	033-03-026	54.1.b	1.5.1		Im Text sollen die Begriff «Zahnkränze» durch « Triebzahnkränze » und « Zahnrad » durch « Triebzahnrad » ersetzt werden. Ansonsten würde diese Ziffer auch für Bremszahnrad gelten, wobei diese aufgrund von kleineren Kraftspitzen normalerweise keine Tangentialfederung enthalten. .	Zur Erzielung einer gleichmässigen Verteilung der Zahnkräfte müssen die einzelnen Triebzahnkränze eines Triebzahnrad tangential gefedert sein, wobei anzustreben ist, dass sie bei der Wirkung der maximalen Zugkraft bzw. der maximalen Bremskraft einer mechanischen Anhaltebremse nicht zum Anschlag kommen.	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.
'03-3420	036-03-042	54.1.b	1.5.1		Dies, weil es sonst auch für reine Bremszahnrad im Triebfahrzeug gelten würde.	Zur Erzielung einer gleichmässigen Verteilung der Zahnkräfte müssen die einzelnen Triebzahnkränze Zahnkränze eines Triebzahnrad Zahnrades tangential gefedert sein, wobei anzustreben ist, dass sie bei der Wirkung der maximalen Zugkraft bzw. der maximalen Bremskraft einer mechanischen Anhaltebremse nicht zum Anschlag kommen.	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.
'03-3430	037-03-023	54.1.b	1.5.1		Dies, weil es sonst auch für reine Bremszahnrad im Triebfahrzeug gelten würde.	Zur Erzielung einer gleichmässigen Verteilung der Zahnkräfte müssen die einzelnen Triebzahnkränze Zahnkränze eines Triebzahnrad Zahnrades tangential gefedert sein, wobei anzustreben ist, dass sie bei der Wirkung der maximalen Zugkraft bzw. der maximalen Bremskraft einer mechanischen Anhaltebremse nicht zum Anschlag kommen.	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.
'03-3440	039-03-009	54.1.b	1.5.1		Usuellement, seule les couronnes motrices sont équipées d'une élasticité tangentielle, pas les couronnes de freinage.	Afin d'obtenir une répartition uniforme des forces sur les dents, on assurera aux différentes couronnes d'une roue dentée motrice une élasticité tangentielle; on s'efforcera d'éviter que les couronnes motrices arrivent en fin de leur course élastique lorsque l'effort de traction ou l'effort de freinage produit par un frein d'arrêt mécanique est maximum.	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.
'03-3450	030-03-029	54.1.b	1.6.3		Der Nachweis wird mit dem neuen und dem abgenutzten Rad als ausreichend angesehen.	Änderung nicht umzusetzen	Abgelehnt, weil die grafische Darstellung den möglicherweise nichtlinearen Verlauf aufzeigt und somit eine visuelle Beurteilung ermöglicht wird.
'03-3460	032-03-010	54.1.b	1.6.3		Der Nachweis wird mit dem neuen und dem abgenutzten Rad als ausreichend angesehen.	Änderung nicht umzusetzen	Abgelehnt, weil die grafische Darstellung den möglicherweise nichtlinearen Verlauf aufzeigt und somit eine visuelle Beurteilung ermöglicht wird.
'03-3470	033-03-028	54.1.b	1.6.3		Gemäss AB 54.1.b., Ziffer 1.7.3 und 1.7.4 ist der Nachweis des Zahneingriffs für das neue und das abgenutzte Rad zu führen. Diese entsprechen gemäss RTE 29700, Kapitel 5.6.4.3 den massgebenden Situationen für die Bewertung der Eingriffsverhältnisse. Die vorgeschlagenen Textanpassung bringt keinen technischen Mehrwert und wird deshalb als optional vorgeschlagen.	Die Eingriffsdauer "e" und der Eindringdauer "l" ist gemäss AB 54.1.b., Ziffer 1.7.3 und 1.7.4 für das neue und das verschlissene Rad aufzuzeigen. Es kann auch über den Verlauf der Radabnutzung grafisch nachgewiesen werden.	Abgelehnt, weil die grafische Darstellung den möglicherweise nichtlinearen Verlauf aufzeigt und somit eine visuelle Beurteilung ermöglicht wird.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-3480	036-03-045	54.1.b	1.6.3		Der Nachweis wird mit dem neuen und dem abgenützten Rad als ausreichend angesehen.	Die Eingriffsdauer "e" und der Eindringdauer "l" ist gemäss AB 54.1.b, Ziffer 1.7.3 und 1.7.4 für das neue und das verschlissene Rad aufzuzeigen. Es kann auch über den Verlauf der Radabnutzung grafisch nachgewiesen werden.	Abgelehnt, weil die grafische Darstellung den möglicherweise nichtlinearen Verlauf aufzeigt und somit eine visuelle Beurteilung ermöglicht wird.
'03-3490	037-03-025	54.1.b	1.6.3		Der Nachweis wird mit dem neuen und dem abgenützten Rad als ausreichend angesehen.	<i>Die Eingriffsdauer "e" und der Eindringdauer "l" ist gemäss AB 54.1.b, Ziffer 1.7.3 und 1.7.4 für das neue und das verschlissene Rad aufzuzeigen. Es kann auch über den Verlauf der Radabnutzung grafisch nachgewiesen werden.</i>	Abgelehnt, weil die grafische Darstellung den möglicherweise nichtlinearen Verlauf aufzeigt und somit eine visuelle Beurteilung ermöglicht wird.
'03-3500	039-03-011	54.1.b	1.6.3		L'analyse de la durée d'engrènement et de la durée d'enfoncement avec des roues neuves et des roues usées est suffisante	<i>L'évolution de la durée d'engrènement « e » et de la durée d'enfoncement « l » doit être démontrée graphiquement avec des roues neuves et des roues à leur usure maximale. en fonction de l'usure des roues</i>	Abgelehnt, weil die grafische Darstellung den möglicherweise nichtlinearen Verlauf aufzeigt und somit eine visuelle Beurteilung ermöglicht wird.
'03-3510	030-03-028	54.1.b	1.6.1.3		Seit jeher haben Bremszahnäder Eingriffsverhältnisse unter 1 und ohne negativen Erfahrungen aus der Praxis. Auf diesen Sachverhalt weist auch die RTE 29700 hin. Die Änderung hätte auf künftige Zahnradfahrzeugentwicklungen fatale Folgen. STAG hat am 01.07.2014 bereits ein Änderungsantrag gestellt und wird diesen erneut einreichen.	Ziffer streichen oder umformulieren zu: Bei Bremszahnädern darf die Eingriffsdauer "e" von 1,00 unterschritten werden, wenn das Aufkanten, Übernutschen und Aufsteigen gemäss Kommentar 11 nachweislich nicht auftritt.	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.
'03-3520	032-03-009	54.1.b	1.6.1.3		Seit jeher haben Bremszahnäder Eingriffsverhältnisse unter 1 und ohne negativen Erfahrungen aus der Praxis. Auf diesen Sachverhalt weist auch die RTE 29700 hin. Die Änderung hätte auf künftige Zahnradfahrzeugentwicklungen fatale Folgen. STAG hat am 01.07.2014 bereits ein Änderungsantrag gestellt und wird diesen erneut einreichen	Ziffer streichen oder umformulieren zu: Bei Bremszahnädern darf die Eingriffsdauer "e" von 1,00 unterschritten werden, wenn das Aufkanten, Übernutschen und Aufsteigen gemäss Kommentar 11 nachweislich nicht auftritt.	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.
'03-3530	033-03-027	54.1.b	1.6.1.3		Seit jeher haben Bremszahnäder Eingriffsverhältnisse unter 1 und das ohne negativen Erfahrungen aus der Praxis (z.B. GGB Polaris). Dies wird auch in der RTE 29700, Kapitel 5.3.1 ausgewiesen, wobei festgehalten wurde, dass dies in Kauf zu nehmen ist, solange keine Gefahr des Aufkantens, Übernutschen und Aufsteigen des Zahnads besteht. Sowohl der Gefahr des Aufkantens wie auch des Übernutschen wird anhand der Zahneingriffsuntersuchung entgegengewirkt und nachgewiesen. Das Aufsteigen wird wiederum im Rahmen des Nachweis Sicherheit gegen Entgleisen bewertet, in welcher der Zahneingriff berücksichtigt wird. Die Änderung wird fatale Folgen für künftige Zahnradfahrzeugentwicklungen mit sich ziehen und von zahlreichen Bestandsfahrzeugen nicht eingehalten. Aus diesem Grund wird eine Anpassung mit Verweis auf Kommentar 11 zur AB-EBV vorgeschlagen. Damit wird die Sicherheit gewährleistet, ohne die Entwicklung von neuen Zahnradfahrzeugen zu beeinträchtigen.	Ziffer 1.6.3.1: Bei Bremszahnädern sollte die Eingriffsdauer "e" mindestens 1,00 betragen oder: Bei Bremszahnädern darf die Eingriffsdauer "e" von 1,00 unterschritten werden, wenn das Aufkanten, Übernutschen und Aufsteigen gemäss Kommentar 11 nicht auftritt.	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.
'03-3540	036-03-044	54.1.b	1.6.1.3		Seit jeher haben Bremszahnäder Eingriffsverhältnisse unter 1 und das ohne negativen Erfahrungen aus der Praxis (z.B. GGB Polaris). Dies wird auch in der RTE 29700, Kapitel 5.3.1 ausgewiesen, wobei festgehalten wurde, dass dies in Kauf zu nehmen ist, solange keine Gefahr des Aufkantens, Übernutschen und Aufsteigen des Zahnads besteht. Sowohl die Gefahr des Aufkantens wie auch des Übernutschen wird anhand der Zahneingriffsuntersuchung entgegengewirkt und nachgewiesen. Das Aufsteigen wird wiederum im Rahmen des Nachweis Sicherheit gegen Entgleisen bewertet, in welcher der Zahneingriff berücksichtigt wird. Die Änderung fatale Folgen für künftige Zahnradfahrzeugentwicklungen mit sich ziehen und wird von zahlreichen Bestandsfahrzeugen nicht eingehalten. Aus diesem Grund wird eine Anpassung mit Verweis auf Kommentar 11 vorgeschlagen.	Bei Bremszahnädern sollte die Eingriffsdauer "e" mindestens 1,00 betragen oder: Bei Bremszahnädern darf die Eingriffsdauer "e" von 1,00 unterschritten werden, wenn das Aufkanten, Übernutschen und Aufsteigen gemäss Kommentar 11 nicht auftritt.	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-3550	037-03-024	54.1.b	1.6.1.3		Seit jeher haben Bremszahnrad-Eingriffsverhältnisse unter 1 und das ohne negativen Erfahrungen aus der Praxis (z.B. GGB Polaris). Dies wird auch in der RTE 29700, Kapitel 5.3.1 ausgewiesen, wobei festgehalten wurde, dass dies in Kauf zu nehmen ist, solange keine Gefahr des Aufkantens, Übertrutschen und Aufsteigen des Zahnrads besteht. Sowohl die Gefahr des Aufkantens wie auch des Übertrutschen wird anhand der Zahneingriffsuntersuchung entgegengewirkt und nachgewiesen. Das Aufsteigen wird wiederum im Rahmen des Nachweis Sicherheit gegen Entgleisen bewertet, in welcher der Zahneingriff berücksichtigt wird. Die Änderung fatale Folgen für künftige Zahnradfahrzeugentwicklungen mit sich ziehen und wird von zahlreichen Bestandsfahrzeugen nicht eingehalten. Aus diesem Grund wird eine Anpassung mit Verweis auf Kommentar 11 vorgeschlagen.	Ziffer 1.6.3.1: Bei Bremszahnradern sollte die Eingriffsdauer "e" mindestens 1,00 betragen oder: Bei Bremszahnradern darf die Eingriffsdauer "e" von 1,00 unterschritten werden, wenn das Aufkanten, Übertrutschen und Aufsteigen gemäss Kommentar 11 nicht auftritt.	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.
'03-3560	039-03-010	54.1.b	1.6.1.3		Les roues dentées freinées ont depuis toujours eu des durées d'engrènement $e < 1.0$, ceci sans expériences négatives. Ceci est également explicité par la RTE 29700, chapitre 5.3.1, ou ceci est admis tant qu'il n'y a pas de risque de coincement ou d'escalade de la roue dentée. Ces facteurs sont maîtrisés par l'analyse de l'engrènement qui doit toujours être réalisé dans le cadre de la preuve de la sécurité contre le déraillement. Cette adaptation a des conséquences pour les quissions à venir et n'est pas respectée par de nombreux véhicules existants.	Pour les roues dentées freinées, la durée d'engrènement « e » doit être d'au moins 1,00. ou Pour les roues dentées freinées, la durée d'engrènement « e » peut être inférieure à 1.00 si la sécurité contre le coincement et l'escalade est garantie.	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.
'03-3570	030-03-030	54.1.b	1.6.3.1		Dies, weil es sonst auch für reine Bremszahnrad im Triebfahrzeug gelten würde.	Text muss der Begriff <i>Zahnkränze</i> durch <i>Triebzahnkränze</i> und <i>Zahnrades</i> durch <i>Triebzahnrades</i> ersetzt werden.	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.
'03-3580	032-03-011	54.1.b	1.6.3.1		Dies, weil es sonst auch für reine Bremszahnrad im Triebfahrzeug gelten würde.	Text muss der Begriff <i>Zahnkränze</i> durch <i>Triebzahnkränze</i> und <i>Zahnrades</i> durch <i>Triebzahnrades</i> ersetzt werden.	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.
'03-3590	033-03-029	54.1.b	1.6.3.1		Im Text sollen die Begriff <i>«Zahnrades»</i> durch <i>«Triebzahnrades»</i> ersetzt werden. Ansonsten würde diese Ziffer auch für Bremszahnrad gelten, welche die geforderten Werte normalerweise nicht einhalten. Dies ist gemäss der RTE 29700, Kapitel 5.3.1 auch vermerkt.	Für die Bestimmung von "e" werden unabgenützte Zahnprofile vorausgesetzt. Der vorgeschriebene Wert 1,15 der Eingriffsdauer für <i>Triebzahnrad</i> enthält daher eine Reserve von 0,15 für die Abnutzung.	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.
'03-3600	037-03-026	54.1.b	1.6.3.1		Dies, weil es sonst auch für reine Bremszahnrad im Triebfahrzeug gelten würde.	Text muss der Begriff <i>Zahnkränze</i> durch <i>Triebzahnkränze</i> und <i>Zahnrades</i> durch <i>Triebzahnrades</i> ersetzt werden.	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.
'03-3610	036-03-043	54.1.b	1.6.3.2		Dies, weil es sonst auch für reine Bremszahnrad im Triebfahrzeug gelten würde.	Text muss der Begriff <i>Zahnkränze</i> durch <i>Triebzahnkränze</i> und <i>Zahnrades</i> durch <i>Triebzahnrades</i> ersetzt werden.	Abgelehnt, weil die Vorgabe auch für Bremszahnrad gilt.
'03-3620	037-03-027	54.1.b	1.6.3.2		Dies, weil es sonst auch für reine Bremszahnrad im Triebfahrzeug gelten würde.	Text muss der Begriff <i>Zahnkränze</i> durch <i>Triebzahnkränze</i> und <i>Zahnrades</i> durch <i>Triebzahnrades</i> ersetzt werden.	Abgelehnt, weil die Vorgabe auch für Bremszahnrad gilt.
'03-3630	039-03-012	54.1.b	1.6.3.2		Ceci concerne les courennes motrices et non pas les roues de freinage	(keine Eintragung durch Eingeber)	Abgelehnt, weil die Vorgabe auch für Bremszahnrad gilt.
'03-3640	030-03-031a	54.1.b	1.6.3.5		Diese Änderung hätte einen fatalen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Zahnradbahnen, da entweder der zulässige Radverschleiss sehr klein wird (< 3 mm) oder die zulässige Zugkraft signifikant eingeschränkt wird. Betrifft beinahe alle aktuellen Zahn-radbahnen. Formale Rückmeldung: Die vorgeschlagene Änderung ist aus folgenden Gründen zu vermeiden: Die konstruktive Teillinie der schweizerischen Zahn-radbahnen ist gemäss R RTE 29700, Kapitel 1.1.7 zusammen mit der Kopflinie definiert. Zahlreiche Bahnen haben zur Verbesserung des Zahneingriffs (Einhaltung der Eingriffs- und Eindringdauer) die Flanke der Zahnstange nach unten verlängert. Damit sind fast alle konstruktiven Teillinien nicht mehr in der Mitte der Zahnflanke angeordnet. Dazu ein Beispiel von TMR: Ursprüngliche Zahnstange (Quelle: SLM) Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden Aktuelle Zahnstange (Quelle Tensol 5000176): Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden Eine Einhaltung der Ziffer ist somit nur durch Anpassungen auf Seite des Zahnrads möglich.	die Ziffer ist ersatzlos zu streichen	Kommentar: Um eine gleichmässige Abnutzung zu gewährleisten sollte der Teilkreis und die konstruktive Teillinie (bei halber Zahnflankenhöhe) bei halbabgenutzten Rädern in einem Punkt zusammen treffen (siehe RTE29700 Kapitel 5.2.2).

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-3650	030-03-031b	54.1.b	1.6.3.5		Dabei ist der Teilkreis des Zahnrads durch die Zäh-nezahl und dessen Modul definiert. Das Modul ist abhängig von der Teilung, weshalb einzig die Zähne-zahl als Variable für die Bestimmung des Teilkreises verändert werden kann. Die wirksame Flanke des Zahnrads ist dabei am Grundkreis begrenzt und kann nur am Kopf verlän-gert werden (Profilverschiebung). Der Grundkreis ist dem Teilkreis im Vergleich zum Kopfkreis sehr nahe. Eine gleichmässige Abnutzung der Zahnstange-flanke und der Zahnradflanke ist somit nicht möglich. Um die Ziffer einzuhalten, muss der Zahn weiter in die Zahnstange eindringen. Dies ist nur auf Seite des Kopf möglich. Das hat folgende Konsequenzen: •limitierte Eingriffs- und Eindringdauer -> kleinerer maximaler Verschleiss der Räder (Reduktion auf zulässigen Radverschleiss <3mm) •Zahn verdünnen um Verkanten zu verhin-tern -> verminderte Festigkeit -> weniger Zugkraft (Reduktion auf ca 50%) •Grosses Risiko auf Unterschnitt -> Eingriffs-störung Eine Umsetzung des Artikels wird somit die Wirt-schaftlichkeit von Zahnradbahnen massiv verschlech-tern und der Nutzen hinsichtlich Verschleiss ist nicht gegeben, sondern dieser wird im unteren Sektor der Zahnflanke limitiert und ist für einen gleichmässigen Verschleiss kontraproduktiv.	siehe 030-03-031a	Kommentar: Um eine gleichmässige Abnutzung zu gewährleisten sollte der Teilkreis und die konstruktive Teillinie (bei halber Zahnflankenhöhe) bei halbabgenutzten Rädern in einem Punkt zusammen treffen (siehe RTE29700 Kapitel 5.2.2).
'03-3660	032-03-012	54.1.b	1.6.3.5		Diese Änderung hätte einen fatalen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Zahnradbahnen, da entweder der zulässige Radverschleiss sehr klein wird (< 3 mm) oder die zulässige Zugkraft signifikant eingeschränkt wird. Betrifft beinahe alle aktuellen Zahnradbahnen. Formale Rückmeldung: Die vorgeschlagene Änderung ist aus folgenden Gründen zu vermeiden: Die konstruktive Teillinie der schweizerischen Zahnradbahnen ist gemäss R RTE 29700, Kapitel 1.1.7 zusammen mit der Kopflinie definiert. Zahlreiche Bahnen haben zur Verbesserung des Zahneingriffs (Einhaltung der Eingriffs- und Eindringdauer) die Flanke der Zahnstange nach unten verlängert. Damit sind fast alle konstruktiven Teillinien nicht mehr in der Mitte der Zahnflanke angeordnet. Dazu ein Beispiel von TMR: Ursprüngliche Zahnstange (Quelle: SLM) Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden Aktuelle Zahnstange (Quelle Tensol 5000176): Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden Eine Einhaltung der Ziffer ist somit nur durch Anpassungen auf Seite des Zahnrads möglich. Dabei ist der Teilkreis des Zahnrads durch die Zähnezahl und dessen Modul definiert. Das Modul ist abhängig von der Teilung, weshalb einzig die Zähnezahl als Variable für die Bestimmung des Teilkreises verändert werden kann. Die wirksame Flanke des Zahnrads ist dabei am Grundkreis begrenzt und kann nur am Kopf verlängert werden (Profilverschiebung). Der Grundkreis ist dem Teilkreis im Vergleich zum Kopfkreis sehr nahe. Eine gleichmässige Abnutzung der Zahnstange-flanke und der Zahnradflanke ist somit nicht möglich. Um die Ziffer einzuhalten, muss der Zahn weiter in die Zahnstange eindringen. Dies ist nur auf Seite des Kopf möglich. Das hat folgende Konsequenzen: •limitierte Eingriffs- und Eindringdauer -> kleinerer maximaler Verschleiss der Räder (Reduktion auf zulässigen Radverschleiss <3mm) •Zahn verdünnen um Verkanten zu verhindern -> verminderte Festigkeit -> weniger Zugkraft (Reduktion auf ca 50%) •Grosses Risiko auf Unterschnitt -> Eingriffstörung Eine Umsetzung des Artikels wird somit die Wirtschaftlichkeit von Zahnradbahnen massiv verschlechtern und der Nutzen hinsichtlich Verschleiss ist nicht gegeben, sondern dieser wird im unteren Sektor der Zahnflanke limitiert und ist für einen gleichmässigen Verschleiss kontraproduktiv.	die Ziffer ist ersatzlos zu streichen	Kommentar: Um eine gleichmässige Abnutzung zu gewährleisten sollte der Teilkreis und die konstruktive Teillinie (bei halber Zahnflankenhöhe) bei halbabgenutzten Rädern in einem Punkt zusammen treffen (siehe RTE29700 Kapitel 5.2.2).

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-3670	033-03-030a	54.1.b	1.6.3.5		Die vorgeschlagene Änderung ist aus folgenden Gründen zu vermeiden: Die konstruktive Teillinie der schweizerischen Zahnradbahnen ist gemäss R RTE 29700, Kapitel 1.1.7 zusammen mit der Kopflinie definiert. Zahlreiche Bahnen haben zur Verbesserung des Zahneingriffs (Einhaltung der Eingriffs- und Eindringdauer) die Flanke der Zahnstange nach unten verlängert. Damit sind fast alle konstruktiven Teillinien nicht mehr in der Mitte der Zahnflanke angeordnet. Dazu ein Beispiel von TMR: Ursprüngliche Zahnstange (Quelle: SLM) Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden Aktuelle Zahnstange (Quelle Tensol 5000176): Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden Eine Einhaltung der Ziffer ist somit nur durch Anpassungen auf Seite der Zahnräder möglich. Der Teilkreis des Zahnrads ist durch die Zähnezah und dessen Modul definiert. Das Modul ist abhängig von der Teilung, weshalb einzig die Zähnezah als Variable für die Bestimmung des Teilkreises verändert werden kann. Die wirksame Flanke des Zahnrads ist dabei am Grundkreis begrenzt und kann nur am Kopf verändert werden, um den Eingriff zu verbessern. Zudem ist der Grundkreis dem Teilkreis im Vergleich zum Kopfkreis sehr nahe. Eine gleichmässige Abnutzung der Zahnstangeflanke und der Zahnradflanke ist somit nicht möglich. [Fortsetzung folgt]	1.6.3.5- Bei halbabgenutzten Rädern fallen der Teilkreis und die konstruktive Teillinie in einem Punkt zusammen.	Kommentar: Um eine gleichmässige Abnutzung zu gewährleisten sollte der Teilkreis und die konstruktive Teillinie (bei halber Zahnflankenhöhe) bei halbabgenutzten Rädern in einem Punkt zusammen treffen (siehe RTE29700 Kapitel 5.2.2).
'03-3680	033-03-030b	54.1.b	1.6.3.5		[Fortsetzung] Um die Ziffer einzuhalten, muss der Zahn weiter in die Zahnstange eindringen. Dies ist nur auf Seite des Kopf möglich, der verringert werden muss. Das hat folgende Konsequenzen: •geringere Eingriffs- und Eindringdauer •signifikant kleinerer maximal zulässiger Verschleiss der Räder (Bsp BOB MDG = 0 mm Verschleiss) •Zahn verdünnen um Verkanten zu verhindern □ verminderte Festigkeit & weniger Zugkraft (Reduktion um ca 50%) •Grosses Risiko auf Unterschnitt & Eingriffsstörungen •Zahnstange wird im oberen Teil nicht abgenutzt Eine Umsetzung des Artikels wird somit die Wirtschaftlichkeit von Zahnradbahnen massiv verschlechtern und der Nutzen hinsichtlich gleichmässigerem Verschleiss ist nicht gegeben, sondern dieser wird auf den unteren Sektor der Zahnflanke limitiert und ist für einen gleichmässigen Verschleiss kontraproduktiv. Aus diesem Grund ist die Ziffer ersatzlos zu streichen.	(siehe 033-03-030a)	Kommentar: Um eine gleichmässige Abnutzung zu gewährleisten sollte der Teilkreis und die konstruktive Teillinie (bei halber Zahnflankenhöhe) bei halbabgenutzten Rädern in einem Punkt zusammen treffen (siehe RTE29700 Kapitel 5.2.2).

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-3690	036-03-046a	54.1.b	1.6.3.5		Diese Änderung hätte einen fatalen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Zahnradbahnen, da entweder der zulässige Radverschleiss sehr klein wird (< 3 mm) oder die zulässige Zugkraft signifikant eingeschränkt wird. Betrifft beinahe alle aktuellen Zahnradbahnen. Formale Rückmeldung: Die vorgeschlagene Änderung ist aus folgenden Gründen zu vermeiden: Die konstruktive Teillinie der schweizerischen Zahnradbahnen ist gemäss R RTE 29700, Kapitel 1.1.7 zusammen mit der Kopflinie definiert. Zahlreiche Bahnen haben zur Verbesserung des Zahneingriffs (Einhaltung der Eingriffs- und Eindringdauer) die Flanke der Zahnstange nach unten verlängert. Damit sind fast alle konstruktiven Teillinien nicht mehr in der Mitte der Zahnflanke angeordnet. Dazu ein Beispiel von TMR: Ursprüngliche Zahnstange (Quelle: SLM) Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden Aktuelle Zahnstange (Quelle Tensol 5000176): Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden Eine Einhaltung der Ziffer ist somit nur durch Anpassungen auf Seite des Zahnrads möglich. Dabei ist der Teilkreis des Zahnrads durch die Zähnezah und dessen Modul definiert. Das Modul ist abhängig von der Teilung, weshalb einzig die Zähnezah als Variable für die Bestimmung des Teilkreises verändert werden kann.	die Ziffer ist ersatzlos zu streichen	Kommentar: Um eine gleichmässige Abnutzung zu gewährleisten sollte der Teilkreis und die konstruktive Teillinie (bei halber Zahnflankenhöhe) bei halbabgenutzten Rädern in einem Punkt zusammen treffen (siehe RTE29700 Kapitel 5.2.2).
'03-3700	036-03-046b	54.1.b	1.6.3.5		Die wirksame Flanke des Zahnrads ist dabei am Grundkreis begrenzt und kann nur am Kopf verlängert werden (Profilverschiebung). Der Grundkreis ist dem Teilkreis im Vergleich zum Kopfkreis sehr nahe. Eine gleichmässige Abnutzung der Zahnstangeflanke und der Zahnradflanke ist somit nicht möglich. Um die Ziffer einzuhalten, muss der Zahn weiter in die Zahnstange eindringen. Dies ist nur auf Seite des Kopfes möglich. Das hat folgende Konsequenzen: •limitierte Eingriffs- und Eindringdauer --> kleinerer maximaler Verschleiss der Räder (Reduktion auf zulässigen Radverschleiss <3mm) •Zahn verdünnen, um Verkanten zu verhindern --> verminderte Festigkeit --> weniger Zugkraft (Reduktion auf ca 50%) •Grosses Risiko auf Unterschnitt --> Eingriffsstörung Eine Umsetzung des Artikels wird somit die Wirtschaftlichkeit von Zahnradbahnen massiv verschlechtern und der Nutzen hinsichtlich Verschleisses ist nicht gegeben, sondern dieser wird im unteren Sektor der Zahnflanke limitiert und ist für einen gleichmässigen Verschleiss kontraproduktiv.	(siehe 036-03-046a)	Kommentar: Um eine gleichmässige Abnutzung zu gewährleisten sollte der Teilkreis und die konstruktive Teillinie (bei halber Zahnflankenhöhe) bei halbabgenutzten Rädern in einem Punkt zusammen treffen (siehe RTE29700 Kapitel 5.2.2).

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-3710	037-03-028a	54.1.b	1.6.3.5		Diese Änderung hätte einen fatalen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Zahnradbahnen, da entweder der zulässige Radverschleiss sehr klein wird (< 3 mm) oder die zulässige Zugkraft signifikant eingeschränkt wird. Betrifft beinahe alle aktuellen Zahnradbahnen. Formale Rückmeldung: Die vorgeschlagene Änderung ist aus folgenden Gründen zu vermeiden: Die konstruktive Teillinie der schweizerischen Zahnradbahnen ist gemäss R RTE 29700, Kapitel 1.1.7 zusammen mit der Kopflinie definiert. Zahlreiche Bahnen haben zur Verbesserung des Zahneingriffs (Einhaltung der Eingriffs- und Eindringdauer) die Flanke der Zahnstange nach unten verlängert. Damit sind fast alle konstruktiven Teillinien nicht mehr in der Mitte der Zahnflanke angeordnet. Dazu ein Beispiel von TMR: Ursprüngliche Zahnstange (Quelle: SLM) Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden Aktuelle Zahnstange (Quelle Tensol 5000176): Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden Eine Einhaltung der Ziffer ist somit nur durch Anpassungen auf Seite des Zahnrads möglich.	die Ziffer ist ersatzlos zu streichen	Kommentar: Um eine gleichmässige Abnutzung zu gewährleisten sollte der Teilkreis und die konstruktive Teillinie (bei halber Zahnflankenhöhe) bei halbabgenutzten Rädern in einem Punkt zusammen treffen (siehe RTE29700 Kapitel 5.2.2).
'03-3720	037-03-028b	54.1.b	1.6.3.5		Dabei ist der Teilkreis des Zahnrads durch die Zähnezah und dessen Modul definiert. Das Modul ist abhängig von der Teilung, weshalb einzig die Zähnezah als Variable für die Bestimmung des Teilkreises verändert werden kann. Die wirksame Flanke des Zahnrads ist dabei am Grundkreis begrenzt und kann nur am Kopf verlängert werden (Profilverschiebung). Der Grundkreis ist dem Teilkreis im Vergleich zum Kopfkreis sehr nahe. Eine gleichmässige Abnutzung der Zahnstangeflanke und der Zahnradflanke ist somit nicht möglich. Um die Ziffer einzuhalten, muss der Zahn weiter in die Zahnstange eindringen. Dies ist nur auf Seite des Kopf möglich. Das hat folgende Konsequenzen: •limitierte Eingriffs- und Eindringdauer --> kleinerer maximaler Verschleiss der Räder (Reduktion auf zulässigen Radverschleiss <3mm) •Zahn verdünnen um Verkanten zu verhindern --> verminderte Festigkeit --> weniger Zugkraft (Reduktion auf ca 50%) •Grosses Risiko auf Unterschnitt --> Eingriffsstörung Eine Umsetzung des Artikels wird somit die Wirtschaftlichkeit von Zahnradbahnen massiv verschlechtern und der Nutzen hinsichtlich Verschleiss ist nicht gegeben, sondern dieser wird im unteren Sektor der Zahnflanke limitiert und ist für einen gleichmässigen Verschleiss kontraproduktiv.	siehe 037-03-028a	Kommentar: Um eine gleichmässige Abnutzung zu gewährleisten sollte der Teilkreis und die konstruktive Teillinie (bei halber Zahnflankenhöhe) bei halbabgenutzten Rädern in einem Punkt zusammen treffen (siehe RTE29700 Kapitel 5.2.2).
'03-3730	040-03-006	54.1.b		Zahn-eingriffbild	Das separate Aufführen der Begriffe erschwert das Verständnis des Bildes. Auch sind die vielen Linien in derselben Strichstärke und Farbe nicht sehr leserfreundlich.	Anpassung der Abbildung, z.B. graue Schraffur für das Zahnrad und unterschiedliche Linienarten (gestrichelt, strichpunktirt, ...) für D1 – D3, L1 - L3 usw.	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.
'03-3740	033-03-025	54.1.b	01.01.2001		Die Legende ist nicht korrekt, denn: $w = l \times t$ wobei die Legende für w und $l \times t$ nicht identisch sind. • w = Eindringstrecke • $l \times t$ = Eindringlänge Bezeichnung ist zu vereinheitlichen.	Ziffer 1.1.1: ... $l \times t$ = Eindringlänge w = <u>Eindringlänge</u>	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.
'03-3750	039-03-013	54.2.b.2	2.2.1.4.3		L'origine de ce facteur de sécurité n'est pas claire. La majorité des véhicules actuels ne parviennent pas à le respecter. Le calcul de l'effort de retenue d'un train au sens des PCT ne s'effectue pas à l'aide du système II (même si celui-ci est utilisé pour sécuriser une train contre la dérive)	Suppression de ce facteur	übernommen Faktor wird nicht eingeführt
'03-3760	033-03-031	54.2.b.1	2		Mit Einführung der neuen BAV RL «FV-MSZ» (1.1.2021, Kapitel 3) ist der nicht mehr aktuelle Begriff «Entgleisungssicherheit» durch den korrigierten Begriff «Sicherheit gegen Entgleisen» (EN 14363) zu ersetzt	Ziffer 2 ... Untersuchung der Sicherheit gegen Entgleisen ...	übernommen

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-3770	033-03-033	54.2.b.1	3.2		Gemäss Erläuterungen der Änderungen (Dokument 32 vom BAV) wird in dieser Ziffer neu die effektive Verzögerung (pe) überwacht, ohne dass diese Änderung in der Gesamtversion nachgetragen wurde. Der Kommentar zum Absatz ist technisch sinnvoll, das sich die mittlere Verzögerung über den Bremsweg ab Stopp-Befehl berechnet. Das heisst, während des Bremskraftaufbaus eignet sich die mittlere Verzögerung nicht zur kontinuierlichen Verzögerungsüberwachung. Es wird deshalb in Übereinstimmung mit der Erläuterung die Änderung des Textes vorgeschlagen.	Sobald sich abzeichnet, dass eine sich im Eingriff befindliche Schnellbremsung den Grenzwert der effektiven Verzögerung ($p_e = 0.3 \text{ m/s}^2$) nicht mehr einhalten kann, muss die Geschwindigkeitsüberwachungsanlage unverzüglich und zusätzlich die andere mechanische Anhaltebremse aktivieren, um den Zug zum Stillstand zu bringen.	ist nicht umsetzbar, da die mittlere Verzögerung damit noch kleiner sein müsste $p_e = 0.3$ bedeutet Px mit Totzeit 0
'03-3771	030-03-032	54.2.b.1	1.2.2.3		Ziffer 2.2.1.4.1.1: Diese Ziffer existiert im Entwurf nicht. Kommentar zu Änderung: "Bei heute üblichen Triebzügen soll es möglich das BS II durch die Behar-rungsbremse zu unterstützen; Dies wurde bereits 1979 als Einzelfall zugelassen. In der Folge kam es immer wieder zu Abweichungen. Diese Anpassung gleicht damit an die bestehende Praxis an." Dieser Kommentar ist abweichend zu aktuellen Dis-kussionen mit BAV im Rahmen der Neuzulassung von Projekten. Nach Rücksprache mit dem BAV ist keine Ziffer 2.2.1.4.1.1 vorgesehen. Mit dieser Textänderung ist die Normenlage aus AB-EBV:2016 wieder unmissverständlich hergestellt und ist in Übereinstimmung mit dem Kommentar 6 zur AB-EBV.	Ziffer 1.2.2.3 für Bremssystem II: Zahnradbremse unterstützt = 2 gemäss Ziffer 2.2.1.4 durch Beharrungsbremse	Der Text durch Beharrungsbremse wird nicht wieder eingeführt es ist alles unter 2.2.1.4 geregelt. Zudem wird hier ein Fehlschluss von Beharrungsbremse zu e-Bremse gemacht Sollen e-Bremsen angerechnet werden müssten die Bedingungen und die Sicherheit dieser klar defginiert werden. Dabei wäre auch der Ausfall entsprechend zu berücksichtigen. Nur mit dem wieder einfügen des Wortes Beharrungsbremse ist das nicht gelöst. Grundsätzlich werden Vorschläge entgegen genommen, wenn eine gesamtbeachtung inklusive Ausfallszenarien enthalten ist.
'03-3790	032-03-013	54.2.b.1	1.2.2.3		Ziffer 2.2.1.4.1.1: Diese Ziffer existiert im Entwurf nicht. Kommentar zu Änderung: "Bei heute üblichen Triebzügen soll es möglich das BS II durch die Behar-rungsbremse zu unterstützen; Dies wurde bereits 1979 als Einzelfall zugelassen. In der Folge kam es immer wieder zu Abweichungen. Diese Anpassung gleicht damit an die bestehende Praxis an." Dieser Kommentar ist abweichend zu aktuellen Dis-kussionen mit BAV im Rahmen der Neuzulassung von Projekten. Nach Rücksprache mit dem BAV ist keine Ziffer 2.2.1.4.1.1 vorgesehen. Mit dieser Textänderung ist die Normenlage aus AB-EBV:2016 wieder unmissverständlich hergestellt und ist in Übereinstimmung mit dem Kommentar 6 zur AB-EBV.	Ziffer 1.2.2.3 für Bremssystem II: Zahnradbremse unterstützt = 2 gemäss Ziffer 2.2.1.4 durch Beharrungsbremse	Der Text durch Beharrungsbremse wird nicht wieder eingeführt es ist alles unter 2.2.1.4 geregelt. Zudem wird hier ein Fehlschluss von Beharrungsbremse zu e-Bremse gemacht Sollen e-Bremsen angerechnet werden müssten die Bedingungen und die Sicherheit dieser klar defginiert werden. Dabei wäre auch der Ausfall entsprechend zu berücksichtigen. Nur mit dem wieder einfügen des Wortes Beharrungsbremse ist das nicht gelöst. Grundsätzlich werden Vorschläge entgegen genommen, wenn eine gesamtbeachtung inklusive Ausfallszenarien enthalten ist.
'03-3800	037-03-029	54.2.b.1	1.2.2.3		Ziffer 2.2.1.4.1.1: Diese Ziffer existiert im Entwurf nicht. Kommentar zu Änderung: "Bei heute üblichen Triebzügen soll es möglich das BS II durch die Beharrungsbremse zu unterstützen; Dies wurde bereits 1979 als Einzelfall zugelassen. In der Folge kam es immer wieder zu Abweichungen. Diese Anpassung gleicht damit an die bestehende Praxis an." Dieser Kommentar ist abweichend zu aktuellen Diskussionen mit BAV im Rahmen der Neuzulassung von Projekten. Nach Rücksprache mit dem BAV ist keine Ziffer 2.2.1.4.1.1 vorgesehen. Mit dieser Textänderung ist die Normenlage aus AB-EBV:2016 wieder unmissverständlich hergestellt und ist in Übereinstimmung mit dem Kommentar 6 zur AB-EBV.	Ziffer 1.2.2.3 für Bremssystem II: Zahnradbremse unterstützt = 2 gemäss Ziffer 2.2.1.4 durch Beharrungsbremse	Der Text durch Beharrungsbremse wird nicht wieder eingeführt es ist alles unter 2.2.1.4 geregelt. Zudem wird hier ein Fehlschluss von Beharrungsbremse zu e-Bremse gemacht Sollen e-Bremsen angerechnet werden müssten die Bedingungen und die Sicherheit dieser klar defginiert werden. Dabei wäre auch der Ausfall entsprechend zu berücksichtigen. Nur mit dem wieder einfügen des Wortes Beharrungsbremse ist das nicht gelöst. Grundsätzlich werden Vorschläge entgegen genommen, wenn eine gesamtbeachtung inklusive Ausfallszenarien enthalten ist.
'03-3810	033-03-032	54.2.b.1	2.2.1.4		2.2.1.4 / 2.2.1.4.4 / 2.2.2.1.2.1: Mit Einführung der neuen BAV RL «FV-MSZ» (1.1.2021, Kapitel 3) ist der nicht mehr aktuelle Begriff «Entgleisungssicherheit» durch den korrigierten Begriff «Sicherheit gegen Entgleisen» (EN 14363) zu ersetzt	Ziffer 2.2.1.4 ... im Hinblick auf die <i>Sicherheit gegen Entgleisen</i> ... Ziffer 2.2.1.4.4 Für das Bremssystem II gelten hinsichtlich <i>Sicherheit gegen Entgleisen</i> , Ziffer. 2.2.2.1.2.1 ...Bedingungen für die <i>Sicherheit gegen Entgleisen</i> ...	übernommen
'03-3820	037-03-030	54.2.b.1	3.5.3.1		Die Umschaltung auf dem Fahrzeug muss von Hand durch den Triebfahrzeugführer erfolgen. Hier müssten Innovationen möglich sein. Vor allem in der Überwachung der Streckengeschwindigkeit durch ZBMS 6.ä. Die zb schlägt vor, diese Vorgabe mit der Revision der AB-EBV 2028 anzupassen.	(keine Eintragung durch Eingeber)	ausformulierter Text-Vorschlag wird gerne rechtzeitig engegen genommen

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-3830	033-03-034	54.2.b.2	1.2.2.3		In Anlehnung mit Kommenar 6 wird vorgeschlagen, die Ziffer 2.3 gemäss dem Stand von 2014 wiederherzustellen.	Ziffer 1.2.2.3 für Bremssystem II: Zahnradbremse unterstützt = (2) <i>durch Beharrungsbremse oder durch (1) des Triebfahrzeugs nach AB54.2.b.2, Ziffer 2.2.1.4</i>	Der Text durch Beharrungsbremse wird nicht wieder eingeführt es ist alles unter 2.2.1.4 geregelt. Zudem wird hier ein Fehlschluss von Beharrungsbremse zu e-Bremse gemacht Sollen e-Bremsen angerechnet werden müssten die Bedingungen und die Sicherheit dieser klar defiginiert werden. Dabei wäre auch der Ausfall entsprechend zu berücksichtigen. Nur mit dem wieder einfügen des Wortes Beharrungsbremse ist das nicht gelöst. Grundsätzlich werden Vorschläge entgegen genommen, wenn eine gesamtbeachtung inklusive Ausfallszenarien enthalten ist.
'03-3840	036-03-048	54.2.b.2	1.2.2.3		In Anlehnung mit Kommentar 6 wird vorgeschlagen, die Ziffer 2.3 gemäss dem Stand von 2014 wiederherzustellen. Ziffer 2.2.1.4.1.1: Diese Ziffer existiert im Entwurf nicht. Kommentar zu Änderung: "Bei heute üblichen Triebzügen soll es möglich das BS II durch die Beharrungsbremse zu unterstützen; Dies wurde bereits 1979 als Einzelfall zugelassen. In der Folge kam es immer wieder zu Abweichungen. Diese Anpassung gleicht damit an die bestehende Praxis an." In Anlehnung an diesen Kommentar wird eine Anpassung vorgeschlagen: Gemäss Kommentar 6 wird festgehalten, dass bei Strecken mit Neigungen bis 125 ‰ verhältnismässig lange Züge geführt werden. Da die Gefahr besteht, dass unmittelbar hinter dem Triebfahrzeug eingereihte Wagen aufgrund der Krafteinwirkung entgleisen können, wurde festgelegt, dass die zweite mechanische Bremse unter den angeführten Bedingungen durch die Beharrungsbremse oder die erste mechanische Anhaltebremsen unterstützt werden darf, solange die Bedingungen eingehalten werden. Mit dieser Textänderung ist die Normenlage aus AB-EBV:2014 wieder unmissverständlich hergestellt und ist in Übereinstimmung mit dem Kommentar 6 zur AB-EBV.	Ziffer 1.2.2.3 für Bremssystem II: Zahnradbremse unterstützt = durch Beharrungsbremse oder durch des Triebfahrzeugs nach AB54.2.b.2, Ziffer 2.2.1.4	Der Text durch Beharrungsbremse wird nicht wieder eingeführt es ist alles unter 2.2.1.4 geregelt. Zudem wird hier ein Fehlschluss von Beharrungsbremse zu e-Bremse gemacht Sollen e-Bremsen angerechnet werden müssten die Bedingungen und die Sicherheit dieser klar defiginiert werden. Dabei wäre auch der Ausfall entsprechend zu berücksichtigen. Nur mit dem wieder einfügen des Wortes Beharrungsbremse ist das nicht gelöst. Grundsätzlich werden Vorschläge entgegen genommen, wenn eine gesamtbeachtung inklusive Ausfallszenarien enthalten ist.
'03-3850	037-03-031	54.2.b.2	1.2.2.3		In Anlehnung mit Kommentar 6 wird vorgeschlagen, die Ziffer 2.3 gemäss dem Stand von 2014 wiederherzustellen. Ziffer 2.2.1.4.1.1: Diese Ziffer existiert im Entwurf nicht. Kommentar zu Änderung: "Bei heute üblichen Triebzügen soll es möglich das BS II durch die Beharrungsbremse zu unterstützen; Dies wurde bereits 1979 als Einzelfall zugelassen. In der Folge kam es immer wieder zu Abweichungen. Diese Anpassung gleicht damit an die bestehende Praxis an." In Anlehnung an diesen Kommentar wird eine Anpassung vorgeschlagen: Gemäss Kommentar 6 wird festgehalten, dass bei Strecken mit Neigungen bis 125 ‰ verhältnismässig lange Züge geführt werden. Da die Gefahr besteht, dass unmittelbar hinter dem Triebfahrzeug eingereihte Wagen aufgrund der Krafteinwirkung entgleisen können, wurde festgelegt, dass die zweite mechanische Bremse unter den angeführten Bedingungen durch die Beharrungsbremse oder die erste mechanische Anhaltebremsen unterstützt werden darf, solange die Bedingungen eingehalten werden. Mit dieser Textänderung ist die Normenlage aus AB-EBV:2014 wieder unmissverständlich hergestellt und ist in Übereinstimmung mit dem Kommentar 6 zur AB-EBV.	Ziffer 1.2.2.3 für Bremssystem II: Zahnradbremse unterstützt = <i>durch Beharrungsbremse oder durch</i> des Triebfahrzeugs nach AB54.2.b.2, Ziffer 2.2.1.4	Der Text durch Beharrungsbremse wird nicht wieder eingeführt es ist alles unter 2.2.1.4 geregelt. Zudem wird hier ein Fehlschluss von Beharrungsbremse zu e-Bremse gemacht Sollen e-Bremsen angerechnet werden müssten die Bedingungen und die Sicherheit dieser klar defiginiert werden. Dabei wäre auch der Ausfall entsprechend zu berücksichtigen. Nur mit dem wieder einfügen des Wortes Beharrungsbremse ist das nicht gelöst. Grundsätzlich werden Vorschläge entgegen genommen, wenn eine gesamtbeachtung inklusive Ausfallszenarien enthalten ist.
'03-3860	030-03-033	54.2.b.2	2.2.1.4.1		Ziffer 2.2.1.4.1.1: Diese Ziffer existiert im Entwurf nicht. Kommentar zu Änderung: "Bei heute üblichen Triebzügen soll es möglich das BS II durch die Beharrungsbremse zu unterstützen; Dies wurde bereits 1979 als Einzelfall zugelassen. In der Folge kam es immer wieder zu Abweichungen. Diese Anpassung gleicht damit an die bestehende Praxis an." Dieser Kommentar ist abweichend zu aktuellen Diskussionen mit BAV im Rahmen der Neuzulassung von Projekten. Nach Rücksprache mit dem BAV ist keine Ziffer 2.2.1.4.1.1 vorgesehen. Mit dieser Textänderung ist die Normenlage aus AB-EBV:2016 wieder unmissverständlich hergestellt und ist in Übereinstimmung mit dem Kommentar 6 zur AB-EBV.	Durch den von der ersten mechanischen Anhaltebremse der Anhängelast (Bremssstem I) unabhängigen Anteil der Beharrungsbremse oder	nein Fliesstext 'oder' gehört hier hin

03	Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr						
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-3870	037-03-032	54.2.b.2	2.2.1.4.1		Ziffer 2.2.1.4.1.1: Diese Ziffer existiert im Entwurf nicht. Kommentar zu Änderung: "Bei heute üblichen Triebzügen soll es möglich das BS II durch die Beharrungsbremse zu unterstützen; Dies wurde bereits 1979 als Einzelfall zugelassen. In der Folge kam es immer wieder zu Abweichungen. Diese Anpassung gleicht damit an die bestehende Praxis an." Dieser Kommentar ist abweichend zu aktuellen Diskussionen mit BAV im Rahmen der Neuzulassung von Projekten. Nach Rücksprache mit dem BAV ist keine Ziffer 2.2.1.4.1.1 vorgesehen. Mit dieser Textänderung ist die Normenlage aus AB-EBV:2016 wieder unmissverständlich hergestellt und ist in Übereinstimmung mit dem Kommentar 6 zur AB-EBV.	Durch den von der ersten mechanischen Anhaltebremse der Anhängelast (Bremsstern I) unabhängigen Anteil der Beharrungsbremse oder	nein Filestext 'oder' gehört hier hin
'03-3880	033-03-035	54.2.b.2	2.2.1.4.1		2.2.1.4.1 / 2.2.1.4.3.1 / 2.2.1.4.3.3: Gemäss Kommentar 6 zur AB-EBV wird festgehalten, dass bei Strecken mit Neigungen bis 125 ‰ verhältnismässig lange Züge geführt werden. Da die Gefahr besteht, dass unmittelbar hinter dem Triebfahrzeug eingereihte Wagen aufgrund der Krafteinwirkung entgleisen können, wurde festgelegt, dass die zweite mechanische Bremse unter den angeführten Bedingungen durch die Beharrungsbremse oder die erste mechanische Anhaltebremsen unterstützt werden darf, solange die Bedingungen eingehalten werden. Unter Ziffer 2.2.1.4.3.3 sind die 2 Wagen zu entfernen, da diese nicht immer vorhanden sind. Entsprechend ist dieser Punkt wegzulassen. Der Sicherheitsfaktor 1.3 in Ziffer 2.2.1.4.3.1 gegen Abrollen ist wegzulassen, da diese Ziffer den Nachweis weiter erschwert.	Ziffer 1.2.2.3: Zahnradbremse unterstützt = (2) durch Beharrungsbremse oder durch (1) des Triebfahrzeugs nach AB54.2.b.2, Ziffer 2.2.1.4 Ziffer 2.2.1.4.3.1 Die Bremskraft der zweiten mechanischen Anhaltebremse allein muss zu m Sichern des maximalen Zuggewichts im grössten Gefälle genügen. Unter Einhaltung des Sicherheitsfaktor 1.3 bei B0 = 100%. Ziffer 2.2.1.4.3.3: Die Anhängelast am Triebfahrzeug muss mindestens •2-Wagen umfassen und •50 % der max. zulässigen Anhängelast des Triebfahrzeuges betragen.	Ziffer 1.2.2.3: Der Text durch Beharrungsbremse wird nicht wieder eingeführt es ist alles unter 2.2.1.4 geregelt. Zudem wird hier ein Fehlschluss von Beharrungsbremse zu e-Bremse gemacht Sollen e-Bremsen angerechnet werden müssten die Bedingungen und die Sicherheit dieser klar definiert werden. Dabei wäre auch der Ausfall entsprechend zu berücksichtigen. Nur mit dem wieder einfügen des Wortes Beharrungsbremse ist das nicht gelöst. Grundsätzlich werden Vorschläge entgegen genommen, wenn eine gesamt Betrachtung inklusive Ausfallszenarien enthalten ist. Ziffer 2.2.1.4.3.1 Sicherheitsfaktor gestrichen Ziffer 2.2.1.4.3.3: 2 Wagen bleibt bestehen
'03-3890	030-03-034	54.2.b.2	2.2.1.4.3.1		Ziffer 2.2.1.4.1.1: Diese Ziffer existiert im Entwurf nicht. Kommentar zu Änderung: "Bei heute üblichen Triebzügen soll es möglich das BS II durch die Beharrungsbremse zu unterstützen; Dies wurde bereits 1979 als Einzelfall zugelassen. In der Folge kam es immer wieder zu Abweichungen. Diese Anpassung gleicht damit an die bestehende Praxis an." Dieser Kommentar ist abweichend zu aktuellen Diskussionen mit BAV im Rahmen der Neuzulassung von Projekten. Nach Rücksprache mit dem BAV ist keine Ziffer 2.2.1.4.1.1 vorgesehen. Mit dieser Textänderung ist die Normenlage aus AB-EBV:2016 wieder unmissverständlich hergestellt und ist in Übereinstimmung mit dem Kommentar 6 zur AB-EBV.	Die Bremskraft der zweiten mechanischen Anhaltebremse allein muss zum Sichern des maximalen Zuggewichts im grössten Gefälle genügen. Unter Einhaltung des Sicherheitsfaktor 1.2 bei B0 = 100%.	Ziffer 1.2.2.3: Der Text durch Beharrungsbremse wird nicht wieder eingeführt es ist alles unter 2.2.1.4 geregelt. Zudem wird hier ein Fehlschluss von Beharrungsbremse zu e-Bremse gemacht Sollen e-Bremsen angerechnet werden müssten die Bedingungen und die Sicherheit dieser klar definiert werden. Dabei wäre auch der Ausfall entsprechend zu berücksichtigen. Nur mit dem wieder einfügen des Wortes Beharrungsbremse ist das nicht gelöst. Grundsätzlich werden Vorschläge entgegen genommen, wenn eine gesamt Betrachtung inklusive Ausfallszenarien enthalten ist. Ziffer 2.2.1.4.3.1 Sicherheitsfaktor gestrichen

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-3900	032-03-014	54.2.b.2	2.2.1.4.3.1		Ziffer 2.2.1.4.1.1: Diese Ziffer existiert im Entwurf nicht. Kommentar zu Änderung: "Bei heute üblichen Triebzügen soll es möglich das BS II durch die Behar-rungsbremse zu unterstützen; Dies wurde bereits 1979 als Einzelfall zugelassen. In der Folge kam es immer wieder zu Abweichungen. Diese Anpassung gleicht damit an die bestehende Praxis an." Dieser Kommentar ist abweichend zu aktuellen Dis-kussionen mit BAV im Rahmen der Neuzulassung von Projekten. Nach Rücksprache mit dem BAV ist keine Ziffer 2.2.1.4.1.1 vorgesehen. Mit dieser Textänderung ist die Normenlage aus AB-EBV:2016 wieder unmissverständlich hergestellt und ist in Übereinstimmung mit dem Kommentar 6 zur AB-EBV.	Die Bremskraft der zweiten mechanischen Anhaltebremse allein muss zum Sichern des maximalen Zuggewichts im grössten Gefälle genügen. Unter Einhaltung des Sicherheits-faktor 1.2 bei B0 = 100%.	Der Text durch Beharrungsbremse wird nicht wieder eingeführt es ist alles unter 2.2.1.4 geregelt. Zudem wird hier ein Fehlschluss von Beharrungsbremse zu e-Bremse gemacht Sollen e-Bremsen angerechnet werden müssten die Bedingungen und die Sicherheit dieser klar defiginiert werden. Dabei wäre auch der Ausfall entsprechend zu berücksichtigen. Nur mit dem wieder einfügen des Wortes Beharrungsbremse ist das nicht gelöst. Grundsätzlich werden Vorschläge entgegen genommen, wenn eine gesamtbeachtung inklusive Ausfallszenarien enthalten ist. Ziffer 2.2.1.4.3.1 Sicherheitsfaktor gestrichen
'03-3910	036-03-047	54.2.b.2	2.2.1.4.3.1		In Anlehnung an den Änderungsvorschlag zu Ziffer 1.2.2.3 wird ebenfalls eine Anpassung vorgeschlagen: Gemäss Kommentar 6 wird festgehalten, dass bei Strecken mit Neigungen bis 125 ‰ verhältnismässig lange Züge geführt werden. Da die Gefahr besteht, dass unmittelbar hinter dem Triebfahrzeug eingereihte Wagen aufgrund der Krafteinwirkung entgleisen können, wurde festgelegt, dass die zweite mechanische Bremse unter den angeführten Bedingungen durch die Beharrungsbremse oder die erste mechanische Anhaltebremsen unterstützt werden darf, solange die Bedingungen eingehalten werden. Der Sicherheitsfaktor 1.3 in Ziffer 2.2.1.4.3.1 gegen Abrollen ist wegzulassen, da diese Ziffer den Nachweis weiter erschwert Mit dieser Textänderung ist die Normenlage aus AB-EBV:2014 wieder unmissverständlich hergestellt und ist in Übereinstimmung mit dem Kommentar 6 zur AB-EBV.	Die Bremskraft der zweiten mechanischen Anhaltebremse allein muss zum Sichern des maximalen Zuggewichts im grössten Gefälle genügen. Unter Einhaltung des Sicherheitsfaktor 1.3 bei B0 = 100%.	Ziffer 1.2.2.3: Der Text durch Beharrungsbremse wird nicht wieder eingeführt es ist alles unter 2.2.1.4 geregelt. Zudem wird hier ein Fehlschluss von Beharrungsbremse zu e-Bremse gemacht Sollen e-Bremsen angerechnet werden müssten die Bedingungen und die Sicherheit dieser klar defiginiert werden. Dabei wäre auch der Ausfall entsprechend zu berücksichtigen. Nur mit dem wieder einfügen des Wortes Beharrungsbremse ist das nicht gelöst. Grundsätzlich werden Vorschläge entgegen genommen, wenn eine gesamtbeachtung inklusive Ausfallszenarien enthalten ist. Ziffer 2.2.1.4.3.1 Sicherheitsfaktor gestrichen
'03-3920	037-03-033	54.2.b.2	2.2.1.4.3.1		In Anlehnung an den Änderungsvorschlag zu Ziffer 1.2.2.3 wird ebenfalls eine Anpassung vorgeschlagen: Gemäss Kommentar 6 wird festgehalten, dass bei Strecken mit Neigungen bis 125 ‰ verhältnismässig lange Züge geführt werden. Da die Gefahr besteht, dass unmittelbar hinter dem Triebfahrzeug eingereihte Wagen aufgrund der Krafteinwirkung entgleisen können, wurde festgelegt, dass die zweite mechanische Bremse unter den angeführten Bedingungen durch die Beharrungsbremse oder die erste mechanische Anhaltebremsen unterstützt werden darf, solange die Bedingungen eingehalten werden. Der Sicherheitsfaktor 1.3 in Ziffer 2.2.1.4.3.1 gegen Abrollen ist wegzulassen, da diese Ziffer den Nachweis weiter erschwert Mit dieser Textänderung ist die Normenlage aus AB-EBV:2014 wieder unmissverständlich hergestellt und ist in Übereinstimmung mit dem Kommentar 6 zur AB-EBV.	Die Bremskraft der zweiten mechanischen Anhaltebremse allein muss zum Sichern des maximalen Zuggewichts im grössten Gefälle genügen. Unter Einhaltung des Sicherheitsfaktor 1.3 bei B0 = 100%.	Ziffer 1.2.2.3: Der Text durch Beharrungsbremse wird nicht wieder eingeführt es ist alles unter 2.2.1.4 geregelt. Zudem wird hier ein Fehlschluss von Beharrungsbremse zu e-Bremse gemacht Sollen e-Bremsen angerechnet werden müssten die Bedingungen und die Sicherheit dieser klar defiginiert werden. Dabei wäre auch der Ausfall entsprechend zu berücksichtigen. Nur mit dem wieder einfügen des Wortes Beharrungsbremse ist das nicht gelöst. Grundsätzlich werden Vorschläge entgegen genommen, wenn eine gesamtbeachtung inklusive Ausfallszenarien enthalten ist. Ziffer 2.2.1.4.3.1 Sicherheitsfaktor gestrichen

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-3930	030-03-035	54.2.b.2	2.2.1.4.3.3		Ziffer 2.2.1.4.1.1: Diese Ziffer existiert im Entwurf nicht. Kommentar zu Änderung: "Bei heute üblichen Triebzügen soll es möglich das BS II durch die Behar-rungsbremse zu unterstützen; Dies wurde bereits 1979 als Einzelfall zugelassen. In der Folge kam es immer wieder zu Abweichungen. Diese Anpassung gleicht damit an die bestehende Praxis an." Dieser Kommentar ist abweichend zu aktuellen Dis-kussionen mit BAV im Rahmen der Neuzulassung von Projekten. Nach Rücksprache mit dem BAV ist keine Ziffer 2.2.1.4.1.1 vorgesehen. Mit dieser Textänderung ist die Normenlage aus AB-EBV:2016 wieder unmissverständlich hergestellt und ist in Übereinstimmung mit dem Kommentar 6 zur AB-EBV.	Die Anhängelast am Triebfahrzeug muss mindestens 2 Wagen umfassen und 50 % der max. zulässigen Anhängelast des Triebfahrzeuges betragen	Der Text durch Beharrungsbremse wird nicht wieder eingeführt es ist alles unter 2.2.1.4 geregelt. Zudem wird hier ein Fehlschluss von Beharrungsbremse zu e-Bremse gemacht Sollen e-Bremsen angerechnet werden müssten die Bedingungen und die Sicherheit dieser klar defiginiert werden. Dabei wäre auch der Ausfall entsprechend zu berücksichtigen. Nur mit dem wieder einfügen des Wortes Beharrungsbremse ist das nicht gelöst. Grumndsätzlich werden Vorschläge entgegen genommen, wenn eine gesamtbeachtung inklusive Ausfallszenarien enthalten ist.
'03-3940	032-03-015	54.2.b.2	2.2.1.4.3.3		Ziffer 2.2.1.4.1.1: Diese Ziffer existiert im Entwurf nicht. Kommentar zu Änderung: "Bei heute üblichen Triebzügen soll es möglich das BS II durch die Behar-rungsbremse zu unterstützen; Dies wurde bereits 1979 als Einzelfall zugelassen. In der Folge kam es immer wieder zu Abweichungen. Diese Anpassung gleicht damit an die bestehende Praxis an." Dieser Kommentar ist abweichend zu aktuellen Dis-kussionen mit BAV im Rahmen der Neuzulassung von Projekten. Nach Rücksprache mit dem BAV ist keine Ziffer 2.2.1.4.1.1 vorgesehen. Mit dieser Textänderung ist die Normenlage aus AB-EBV:2016 wieder unmissverständlich hergestellt und ist in Übereinstimmung mit dem Kommentar 6 zur AB-EBV.	Die Anhängelast am Triebfahrzeug muss mindestens 2 Wagen umfassen und 50 % der max. zulässigen Anhängelast des Triebfahrzeuges betragen	Der Text durch Beharrungsbremse wird nicht wieder eingeführt es ist alles unter 2.2.1.4 geregelt. Zudem wird hier ein Fehlschluss von Beharrungsbremse zu e-Bremse gemacht Sollen e-Bremsen angerechnet werden müssten die Bedingungen und die Sicherheit dieser klar defiginiert werden. Dabei wäre auch der Ausfall entsprechend zu berücksichtigen. Nur mit dem wieder einfügen des Wortes Beharrungsbremse ist das nicht gelöst. Grumndsätzlich werden Vorschläge entgegen genommen, wenn eine gesamtbeachtung inklusive Ausfallszenarien enthalten ist.
'03-3950	036-03-049	54.2.b.2	2.2.1.4.3.3		In Anlehnung an den Änderungsvorschlag zu Ziffer 1.2.2.3 wird ebenfalls eine Anpassung vorgeschlagen: Gemäss Kommentar 6 wird festgehalten, dass bei Strecken mit Neigungen bis 125 ‰ verhältnismässig lange Züge geführt werden. Da die Gefahr besteht, dass unmittelbar hinter dem Triebfahrzeug eingereihte Wagen aufgrund der Krafteinwirkung entgleisen können, wurde festgelegt, dass die zweite mechanische Bremse unter den angeführten Bedingungen durch die Beharrungsbremse oder die erste mechanische Anhaltebremsen unterstützt werden darf, solange die Bedingungen eingehalten werden. Unter Ziffer 2.2.1.4.3.3 sind die 2 Wagen zu entfernen, da diese nicht immer vorhanden sind. Entsprechend ist dieser Punkt wegzulassen. Mit dieser Textänderung ist die Normenlage aus AB-EBV:2014 wieder unmissverständlich hergestellt und ist in Übereinstimmung mit dem Kommentar 6 zur AB-EBV.	Die Anhängelast am Triebfahrzeug muss mindestens 2 Wagen umfassen und 50 % der max. zulässigen Anhängelast des Triebfahrzeuges betragen.	Der Text durch Beharrungsbremse wird nicht wieder eingeführt es ist alles unter 2.2.1.4 geregelt. Zudem wird hier ein Fehlschluss von Beharrungsbremse zu e-Bremse gemacht Sollen e-Bremsen angerechnet werden müssten die Bedingungen und die Sicherheit dieser klar defiginiert werden. Dabei wäre auch der Ausfall entsprechend zu berücksichtigen. Nur mit dem wieder einfügen des Wortes Beharrungsbremse ist das nicht gelöst. Grumndsätzlich werden Vorschläge entgegen genommen, wenn eine gesamtbeachtung inklusive Ausfallszenarien enthalten ist.
'03-3960	037-03-034	54.2.b.2	2.2.1.4.3.3		In Anlehnung an den Änderungsvorschlag zu Ziffer 1.2.2.3 wird ebenfalls eine Anpassung vorgeschlagen: Gemäss Kommentar 6 wird festgehalten, dass bei Strecken mit Neigungen bis 125 ‰ verhältnismässig lange Züge geführt werden. Da die Gefahr besteht, dass unmittelbar hinter dem Triebfahrzeug eingereihte Wagen aufgrund der Krafteinwirkung entgleisen können, wurde festgelegt, dass die zweite mechanische Bremse unter den angeführten Bedingungen durch die Beharrungsbremse oder die erste mechanische Anhaltebremsen unterstützt werden darf, solange die Bedingungen eingehalten werden. Unter Ziffer 2.2.1.4.3.3 sind die 2 Wagen zu entfernen, da diese nicht immer vorhanden sind. Entsprechend ist dieser Punkt wegzulassen. Mit dieser Textänderung ist die Normenlage aus AB-EBV:2014 wieder unmissverständlich hergestellt und ist in Übereinstimmung mit dem Kommentar 6 zur AB-EBV.	Die Anhängelast am Triebfahrzeug muss mindestens 2 Wagen umfassen und 50 % der max. zulässigen Anhängelast des Triebfahrzeuges betragen.	Der Text durch Beharrungsbremse wird nicht wieder eingeführt es ist alles unter 2.2.1.4 geregelt. Zudem wird hier ein Fehlschluss von Beharrungsbremse zu e-Bremse gemacht Sollen e-Bremsen angerechnet werden müssten die Bedingungen und die Sicherheit dieser klar defiginiert werden. Dabei wäre auch der Ausfall entsprechend zu berücksichtigen. Nur mit dem wieder einfügen des Wortes Beharrungsbremse ist das nicht gelöst. Grumndsätzlich werden Vorschläge entgegen genommen, wenn eine gesamtbeachtung inklusive Ausfallszenarien enthalten ist.
'03-3970	030-03-036	54.2.b.2	2.2.1.4.5		Korrektur (Schreibfehler)	Für Zugkompositionen welche das Bremssystem II gemäss AB 54.2.b.2, Ziff. 2.1.2.1 über den ganzen Zug verteilt ist, gelten sinngemäss die Vorgaben nach Ziff. 2.2.1.4.	ja
'03-3980	037-03-035	54.2.b.2	2.2.1.4.5		Korrektur (Schreibfehler)	Für Zugkompositionen welche das Bremssystem II gemäss AB 54.2.b.2, Ziff. 2.1.2.1 über den ganzen Zug verteilt ist, gelten sinngemäss die Vorgaben nach Ziff. 2.2.1.4.	ja

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-3990	033-03-036a	54.2.b.2	2.2.2.2.2		Die Ziffer definiert, dass die durch jedes einzelne Bremssystem bewirkte Bremsung nicht zu schroff sein darf (z.B. auf kleineren Gefällen). Eine Bremsung ist als schroff zu bezeichnen, wenn die auftretende effektive Verzögerung (Verzögerung nach Aufbau der Bremskraft) $a_{pe} = 3,0 \text{ m/s}^2$ überschreitet. Der AB-EBV Art. 54.2.b.2 / Ziff. 2.2.2.2.2 ist mutmasslich ein Relikt aus der Zeit, als die Zahnradbremsen bekanntermassen oft thermisch schwach ausgelegt waren. Im Rahmen der Inbetriebsetzung konnten solche schwach ausgelegten Bremsen durch erhöhen der Bremskraft thermisch gerettet werden (kürzerer Bremsweg = weniger potentielle Energie = tiefere thermische Bremsbelastung). Derartig hohe Verzögerungen waren damals, bis Ende der 70er Jahre, auch kein Problem für die Nachweiserbringung der Sicherheit gegen Entgleisen, weil diese nur anhand der relativ primitiven Längsstabilität auf geradem Geleise erbracht werden konnte. Um solch hohen Verzögerungen entgegenwirken zu können, entstand der Artikel 54.2.b.2 / Ziff. 2.2.2.2.2 in der AB-EBV, welcher die Verzögerung auf 3 m/s^2 begrenzte. Ab Ende der 70er Jahre wird die Entgleisungssicherheit nach dem Verfahren «Borgeaud» nachgewiesen. Mit diesem ersten modernen Nachweisverfahren konnten Spurführungskräfte im Kurvenlauf und die Zahnengriffskräfte mitberücksichtigt werden. Die Nachweisführung der Sicherheit gegen Entgleisen wurde damit einerseits deutlich schwieriger und andererseits muss die Bremsverzögerung möglichst tief gehalten werden, da mit dem Verfahren «Borgeaud» die Zahnaufriebskräfte ebenfalls zu berücksichtigen sind. [Fortsetzung folgt]	Ziffer 2.2.2.2.2: Die durch jedes einzelne Bremssystem bewirkte Bremsung darf nicht zu schroff sein (z.B. auf kleineren Gefällen). Eine Bremsung ist als schroff zu bezeichnen, wenn die auftretende effektive Verzögerung (Verzögerung nach Aufbau der Bremskraft) $a_{pe} = 3,0 \text{ m/s}^2$ überschreitet.	Ist nicht Gegenstand der Revision Vorschlag kann für 2028 aufgenommen werden
'03-4000	033-03-036b	54.2.b.2	2.2.2.2.2		[Fortsetzung] Bei steilen Zahnradbahnen, mit gleichzeitig grossem Tara- Brutto-Delta, steigt physikalisch bedingt die Effektivverzögerung im flachen Gefälle über die 3 m/s^2. Deshalb, aber auch weil der Artikel seit neustem sogar für die Bremsung in Bergfahrt angewendet wird, führt er oftmals zu langwierigen Diskussionen. Weil dank der modernen Nachweisführung der Sicherheit gegen Entgleisen auf eine möglichst tiefe Effektivverzögerung geachtet werden muss, ist dieser zu allgemein gehaltene Artikel nicht mehr zeitgemäss. Aus oben genannten Gründen stellt die Firma Bussnang AG den Antrag, die Ziffer 2.2.2.2.2 im Artikel AB 54.2.b.2 zu streichen. Alternativ wäre auch denkbar, die max. zul. Verzögerung in max. Gefälle und max. Fahrzeugbelastung auf z.B. $1,5 \text{ m/s}^2$ zu begrenzen.	033-03-036a	siehe oben
'03-4010	033-03-037	55.a	1		Die Formulierung schränkt zukünftige Entwicklungen sowie die grundlegende Revision von Bestandsfahrzeugen stark ein. Es wird daher eine Formulierung vorgeschlagen, die sich für die zusätzlichen Bremssysteme an dem Text der prEN 13452:2023 orientiert.	Ziffer 1: <i>Als automatische Bremse gemäss AB-EBV Art. 52.1, Ziffer 1 gilt die Antriebs-Bremse (elektrisch) kombiniert mit einem selbsttätigen Bremssystem, das durch ein "low-aktives" Bremssignal für die Schnellbremsung ausgelöst wird</i>	Eine Abstimmung mit den Normen erfolgte bisher nicht; Die Argumente sind nachvollziehbar Der AB 55 wird auf Grund der vorgebrachten Einwände als gesamtes zur Überarbeitung zurückgezogen und die Anpassungen zu den Bremsen Tram vorerst nicht umgesetzt; Damit verbleiben ein Teil der T in den AB 52, welche auf Grund der Trennung gestrichen wurden; allenfalls wird ein Kommentar zu Trambremsen erstellt um damit Klarheit zu schaffen.
'03-4020	033-03-038	55.a	1.1		Die Formulierung schränkt technische Lösungen stark ein (z.B. Nutzung der Antriebsbremse bis in den Stillstand), was technisch möglich ist und ist in keinem Punkt mit den Entwurfszielen der prEN 13452:2023 oder TR Br (Technische Regeln Bremsen der BOStrab) harmonisiert. Die prEN 13452:2023 definiert für das Blending keine Vorgaben mit Ausnahme der der Abweichung der Momentan-Verzögerungsabweichung um maximal 10%. Allerdings wird bei der Betriebsbremsung darauf verwiesen, dass Bremswerte so ausgelegt werden müssen, dass der Fahrgastkomfort ausreichend berücksichtigt ist. Es wird daher vorgeschlagen, auf die Anforderung gänzlich zu verzichten oder in Anlehnung an die prEN 13452:2023 Grenzen für den Ruck zu definieren, der beim Anhalten entstehen kann.	Ziffer 1.1: Während dem Bremsvorgang der automatischen Bremse muss die vorgeschriebene Bremswirkung (Verzögerung) der Antriebs-Bremse bis zu einer Geschwindigkeit von 6 km/h erhalten bleiben und das Strassenbahnfahrzeug anschliessend mit der mechanischen Bremse zum Stillstand gebracht werden können.	Eine Abstimmung mit den Normen erfolgte bisher nicht; Die Argumente sind nachvollziehbar Der AB 55 wird auf Grund der vorgebrachten Einwände als gesamtes zur Überarbeitung zurückgezogen und die Anpassungen zu den Bremsen Tram vorerst nicht umgesetzt; Damit verbleiben ein Teil der T in den AB 52, welche auf Grund der Trennung gestrichen wurden; allenfalls wird ein Kommentar zu Trambremsen erstellt um damit Klarheit zu schaffen.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-4030	033-03-039	55.a	1.2		Die Formulierung basiert auf der Einschränkung nach AB 55a Ziff. 1. Damit wird die Technologie der Bremse massgebend eingeschränkt und erlaubt keine Innovation mehr. Für eine weniger technologie-einschränkende Formulierung sollte beim Gestaltungsgrundsatz jedoch auf bestehende Formulierungen der AB-EBV zurückgegriffen werden und stattdessen auf die AB 50.1 Ziff. 13.1 i.V.m. 13.4 verwiesen werden.	Die elektrische Ansteuerung der mechanischen Bremse <i>ist ein sicherheitsrelevantes System und muss so ausgeführt sein, die Anforderungen gemäss AB 50.1, Ziffer 13.4 eingehalten werden.</i>	Eine Abstimmung mit den Normen erfolgte bisher nicht; Die Argumente sind nachvollziehbar Der AB 55 wird auf Grund der vorgebrachten Einwände als gesamtes zur Überarbeitung zurückgezogen und die Anpassungen zu den Bremsen Tram vorerst nicht umgesetzt; Damit verbleiben ein Teil der T in den AB 52, welche auf Grund der Trennung gestrichen wurden; allenfalls wird ein Kommentar zu Trambremsen erstellt um damit Klarheit zu schaffen.
'03-4040	033-03-040	55.a	1.3		Bezüglich der direkt-wirkenden Auslösung der mechanischen Bremsen durch den Lokführer gibt es keine Bedenken. Bezüglich der Betätigungsorgane nach AB 52.1 Ziffer 4 gibt es Widersprüche mit den harmonisierten Entwurfszielen der EN 16334-2:2020. Es sollte in dem Zusammenhang für Strassenbahnen auch die RTE 40100 revidiert werden, um ein einheitliches Entwurfsziel für diese Fahrzeuggattung zu schaffen.	<i>Im Notfall muss der Lokführer die Möglichkeit haben die mechanischen Bremsen direkt auszulösen z.B. mittels Notschlagaster.</i>	Eine Abstimmung mit den Normen erfolgte bisher nicht; Die Argumente sind nachvollziehbar Der AB 55 wird auf Grund der vorgebrachten Einwände als gesamtes zur Überarbeitung zurückgezogen und die Anpassungen zu den Bremsen Tram vorerst nicht umgesetzt; Damit verbleiben ein Teil der T in den AB 52, welche auf Grund der Trennung gestrichen wurden; allenfalls wird ein Kommentar zu Trambremsen erstellt um damit Klarheit zu schaffen.
'03-4050	033-03-041	55.a	1.4		Die Anforderung kann in dieser Form nicht umgesetzt werden, da bei den hohen geforderten Verzögerungen für Strassenbahnen im Schnellbremsfall (bis zu 2.8 m/s²) die Antriebsbremse einen Grossteil der Bremsleistung übernimmt. Müssten die übrigen Bremssysteme die Leistung übernehmen, würde dies zu einer massiven Überdimensionierung der anderen Bremssysteme führen. Vorschlag: Die Anforderung ist derart umzuformulieren, dass der Ausfall der Antriebsbremse nur bei einer Betriebsbremsung komplett kompensiert werden muss. Andernfalls sollte die Formulierung der prEN 13452:2023 übernommen werden, wonach nach Kapitel 5.7.4 gilt.	<i>Wenn eine dynamische Bremse vorgesehen ist (z. B. bei Verwendung der Antriebsausrüstung), muss bei deren Ausfall eine andere Bremseneinrichtung automatisch verfügbar sein, die zumindest eine einmalige Bremsung bis zum Stillstand sicherstellt.</i>	Eine Abstimmung mit den Normen erfolgte bisher nicht; Die Argumente sind nachvollziehbar Der AB 55 wird auf Grund der vorgebrachten Einwände als gesamtes zur Überarbeitung zurückgezogen und die Anpassungen zu den Bremsen Tram vorerst nicht umgesetzt; Damit verbleiben ein Teil der T in den AB 52, welche auf Grund der Trennung gestrichen wurden; allenfalls wird ein Kommentar zu Trambremsen erstellt um damit Klarheit zu schaffen.
'03-4060	033-03-042	55.a	1.5		Die Formulierung sollte basierend auf den TRBr der BOSTrab, Kapitel 3.2 präzisiert werden:	<i>Bei Ausfall einer Bremse muss das Fahrzeug bei Höchstlast in allen im Streckennetz vorhandenen Neigungen aus der örtlich festgelegten Streckenhöchstgeschwindigkeit wenigstens einmal angehalten werden können.</i>	Eine Abstimmung mit den Normen erfolgte bisher nicht; Die Argumente sind nachvollziehbar Der AB 55 wird auf Grund der vorgebrachten Einwände als gesamtes zur Überarbeitung zurückgezogen und die Anpassungen zu den Bremsen Tram vorerst nicht umgesetzt; Damit verbleiben ein Teil der T in den AB 52, welche auf Grund der Trennung gestrichen wurden; allenfalls wird ein Kommentar zu Trambremsen erstellt um damit Klarheit zu schaffen.
'03-4070	033-03-043	55.a	1.6		Wer definiert die betrieblichen Vorgaben? Die deutsche BOSTrab ist dahingehend in §56 Abs. 2 eindeutig: «Beim Bewegen von Zügen mit schadhafte Bremsen ist die Geschwindigkeit dem verminderten Bremsvermögen anzupassen.» Entsprechende Vorgaben könnten entsprechend der Bremstabellen nach AB77 abgeleitet werden.	<i>Ziffer 1.6:- Ist die mechanische Bremse nicht auf Dauerbetrieb ausgelegt und die Antriebsbremse fällt aus teilweise oder ganz aus, sind betriebliche Vorgaben zum weiteren Einsatz des Fahrzeuges zu definieren.</i>	Eine Abstimmung mit den Normen erfolgte bisher nicht; Die Argumente sind nachvollziehbar Der AB 55 wird auf Grund der vorgebrachten Einwände als gesamtes zur Überarbeitung zurückgezogen und die Anpassungen zu den Bremsen Tram vorerst nicht umgesetzt; Damit verbleiben ein Teil der T in den AB 52, welche auf Grund der Trennung gestrichen wurden; allenfalls wird ein Kommentar zu Trambremsen erstellt um damit Klarheit zu schaffen.
'03-4130	033-03-002	Anhang Nr. 3			Die Verweise auf die SN EN 13103 und SN EN 13104 sind veraltet und sollten in die SN EN 13103-1 und ggf. CEN/TS 13103-2 (oder SN EN 13103-2 – s.o.) geändert werden.	(keine Eintragung durch Eingeber)	Änderung gemäss Vorschlag wurde berücksichtigt.
'03-4140	033-03-003	Anhang Nr. 3			Der Verweis auf SN EN 13261 fehlt.	(keine Eintragung durch Eingeber)	(SN EN 13261: Bahnanwendungen - Radsätze und Drehgestelle - Radsatzwellen - Produktanforderungen) allenfalls 2028 aufnehmen, wenn nicht Gegenstand Revision
'03-4150	033-03-004	Anhang Nr. 3			Die Ausgaben der SN EN 13260 und SN EN 13262 sind veraltet. Die neuen Stände haben normative Anhänge zur Produktqualifizierung und Produktlieferung, welche bei den niedrigen Stückzahlen der NIOP-Fahrzeugen mit abweichenden Konstruktionen der Radsatzwellen sehr hohe Zusatzkosten verursachen und somit die Wettbewerbsfähigkeit des Bahnsystems reduzieren. Der Vorschlag seitens Stadler ist daher, die bestehenden Anforderungen der SN EN 13260+A1:2010, SN EN 13261+A1:2010 und SN EN 13262+A2:2011 beizubehalten oder die Anwendung der neu normativen Anhänge auszuschliessen.	(keine Eintragung durch Eingeber)	die EN spiegeln den aktuellen technischen Stand wieder und sind in der aktuellsten Version zu verwenden
'03-4200	047-03-096	Anhang Nr. 3			Schreibfehler auf Seite 3/22: nicht korrekt: Maschinenrichtline	Maschinenrichtlinie	Nummerierung 57.1 falsch, diese wurde korrigiert neu 57.2

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-4250	033-03-045	Anhang Nr. 4		Blatt 11	Mit Einführung der neuen BAV RL «FV-MSZ» (1.1.2021, Kapitel 3) ist der nicht mehr aktuelle Begriff «Entgleisungssicherheit» durch den korrigierten Begriff «Sicherheit gegen Entgleisen» (EN 14363) zu ersetzt	Blatt 11 Abs. Fahrverhalten Oberbegriff für die drei Elemente <i>Fahrtechnik</i> , <i>Sicherheit gegen Entgleisen</i> und Verhalten bei Seitenwind	Dieses Thema ist nicht Teil der Revisionsrunde. Trotzdem wurden die Begrifflichkeiten richtiggestellt.
'03-4260	033-03-046	Anhang Nr. 4		Blatt 11	Einheitlicher Begriff «Fahrtechnik» anstelle von bisherigem Begriff «Lauftechnik»	Blatt 11 Abs. Fahrtechnik Damit sind die <i>fahrtechnischen</i> Untersuchungen und Berechnungen gemäss SN EN 14363 ...	Dieses Thema ist nicht Teil der Revisionsrunde. Trotzdem wurden die Begrifflichkeiten richtiggestellt.
'03-1510	037-03-013	50.1	13.4.4		Die Bestimmung, dass die Sicherheitsfunktionen in einer einzigen Baugruppe zu realisieren sind, verhindert die Anwendung bestehender Systeme. Die Trennung von anderen Systemen verhindert mutmasslich die Verwirklichung bestimmter Funktionen mit der Zugbeeinflussung. Sie verbietet auch den Einsatz des sogenannten "Doppel-Asis", weil in diesem die Sicherheitssteuerung integriert ist.	Statt eine lösungsorientierte Formulierung ist eine Formulierung aufgrund der zu erfüllenden Sicherheitsziele anzuwählen. Dazu ist zwingend das Verbot der Vereinigung mit anderen Systemen zu streichen. Zudem müssen nicht alle Funktionen in einer einzigen Baugruppe realisiert werden. Explizit soll die Redundanz mit einer einfacheren Lösung, die die Weiterfahrt mit Einschränkungen ermöglicht: z.B. Übergeschwindigkeitsüberwachung auf die tiefste Geschwindigkeit ohne Umschaltung in Abhängigkeit des Gefälles.	Die Anforderung gilt für Neubaufahrzeuge. Deshalb wird die redundante Ausführung beibehalten. Es ist weder definiert, dass dies ein Gerät sein muss noch ist definiert dass alles in der gleichen Sicherheitsbaugruppe realisiert sein muss. Die Redundanz bezieht sich neu auf die Funktionen. Die Trennung von anderen Systemen wird gestrichen. Wo diese sicherheitsrelevanten Funktionen realisiert werden ist nicht definiert. Sie können deshalb in unterschiedlichen Systemen/Baugruppen realisiert werden. Die Traktionsabschaltung hat nichts damit zu tun und wird in eine separate Ziffer verschoben,
'03-0110	047-03-010	16	3		La première table sous 3.2 indique des sauts de surécartement de 2mm. Sous 3.3 il s'agit de surécartement de 2.5mm. Seuls les système W (béton) ont des sauts de 2.5 mm; les systèmes K, A, ST et leurs dérivés ont des sauts de 2.0 mm. Le texte est restrictif, il doit permettre l'un ou l'autre système.	Hinweis: hier ist eine Tabelle eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden « - dans une courbe circulaire sans courbe raccordement par pas d'au max. 2,5 mm par traverse dès le début de la courbe. »	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde. Hinweis: Es handelt sich um "Richtwerte".
'03-0120	033-03-006	16	4		4 / 4.1 / 4.2: Einheitlicher Begriff «Fahrstabilität» (korrekt in Normalspur. In Meterspur bisher noch «Laufstabilität» genannt)	Ziffer 4 ... die <i>Fahrstabilität</i> der Fahrzeuge ... Ziffer 4.1 ... bei höheren Geschwindigkeiten <i>Fahrstabilitäten</i> auftreten. Ziffer 4.2 ... in bestimmten Gleisabschnitten solche <i>Fahrstabilitäten</i> ...	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde. Das BAV nimmt die Bemerkung zur Kenntnis und wird diese allfällig in der nächsten Revisionsrunde berücksichtigen.
'03-0130	047-03-011	16	4.4.1		Formatierung: ein Abschnitt ist nach links verschoben.	In der Ausgabe 2020 war der Text weiter nach rechts eingerückt und in 2 Alinea unterteilt.	Der Einzug der Textpassage wird angepasst
'03-0140	033-03-007	17			Einheitlicher Begriff «Fahrtechnik»	Ziffer 8.5.2 Die Beurteilung der Messresultate erfolgt während der stufenweisen Erhöhung der Geschwindigkeit „online“ durch <i>fahrtechnisch</i> ausgebildetes Personal ...	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde. Das BAV nimmt die Bemerkung zur Kenntnis und wird diese allfällig in der nächsten Revisionsrunde berücksichtigen.
'03-0150	047-03-015	18	Blatt 20N	Bild 11	Klarere Formulierung der neuen Fussnote (3): Die Aussage gilt auch für die Bankette, z.B. in Tunnel und auch bei Tunnelrampen.	Der Abstand dMi und dMa darf auf Perrons (und Bankette) nicht angewendet werden.	Die Bemerkung wird nicht umgesetzt. Im Falle eines Fahrleitungsmastes (i.d.R. kürzer als 1,5 m) ist die Unterbrechung des Dienstweg und das Heranrücken des FL-Mastes bis an den Fensterraum grundsätzlich zulässig. Dies gilt grundsätzlich auch auf Banketten in Tunnel oder Tunnelrampen. Auf Perrons ist hingegen nicht der Fensterraum sondern die minimale Durchgangsbreite zwischen der Sicherheitslinie und einem Fahrleitungsmast massgebend.
'03-0180	052-03-003	18.2	3.1		(keine Eintragung durch Eingeber)	(keine Eintragung durch Eingeber)	Diese Datenzeile enthält keine Inhalte
'03-0190	039-03-001	18.2	6		SURLARGEUR EN COURBE e Adaptation constructive de l'installation suite à l'acquisition de nouveaux véhicules n'est pas proportionnelle.	... cette surlargeur réduite peut être conservée jusqu'à la prochaine adaptation constructive de l'installation ou l'acquisition de nouveaux véhicules.	siehe 03-2710
'03-0200	052-03-002	18.2	1.1.3		(keine Eintragung durch Eingeber)	(keine Eintragung durch Eingeber)	Diese Datenzeile enthält keine Inhalte

03	Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr						
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingabe	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
'03-0230	047-03-018	18.3	6.3.2		Formal: Die Ausdrücke zu den Abmessungen sind nicht benutzerfreundlich formuliert (einfach, doppelt, erweitert und Kombinationen davon...). Ohne weiteren Bezug sind diese verwirrend. Inhaltlich: Referenz auf die AB-EBV Art. 19.3, Kap. 2 fehlt.	Referenz auf die AB-EBV Art. 19.3, Kap 2 (gesamtes) oder die Zif 2.2. und 2.2.1 Regelgleisachsabstände einfügen. Alternativ: Eine Tabelle erstellen mit den Breiten der notwendigen Dienstwege in Abhängigkeit von den Geschwindigkeiten auf den Nachbargleisen, geordnet nach Geschwindigkeiten. So könnten diese nicht sehr benutzerfreundlichen Ausdrücke weggelassen werden.	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde. Das BAV nimmt die Bemerkung zur Kenntnis und wird diese allfällig in der nächsten Revisionsrunde berücksichtigen.
'03-0250	012-03-003	21.2	5		Ergänzung einer Handhabung für Anlagen, welche nach dem 02.07.2023 ausgeführt wurden und die Anforderungen der AB 21.2 nicht erfüllen.	Vorgehen definieren.	Seit dem Inkrafttreten der revidierten AB 21.2 per 02.07.2006 sollen alle Anlagen die Anforderungen der AB 21.2 erfüllen. Wäre es nicht der Fall, entweder verfügen diese Anlagen um eine Ausnahmegenehmigung oder wurden ohne Baubewilligung gebaut. Infolgedessen ist kein Vorgehen für jüngere Anlagen als 02.07.2006 zu bestimmen.
'03-0260	050-03-006	21.2	5		Auf den Haltestellen der Trambahnen existiert gemäss AB 21.2M Ziff. 2.2ff. ein Gefahrenbereich von 1.8m + e ab GMA und ein sicherer Bereich von 0.9m. Bei den VBZ liegt der Gefahrenbereich aufgrund des breiteren LRP bei 1.9m + e. Der Randstein in der Stadt liegt aber historisch bedingt bei maximalen 1.8m + e. Es fragt sich nun, wie stark im "Betriebsregime" Tram mit Fahrt auf Sicht der Gefahrenbereich zum Tragen kommt. Gibt es einen Unterschied zwischen einem längsführenden Trottoir und einer Haltekante? Zudem verkehren die Tramzüge mit einem Bruchteil der Geschwindigkeit, welche unter AB 21.2N Ziff. 2.2 definiert sind. Die Geschwindigkeiten sind zudem der Situation anzupassen. Auch spezielle Anordnungen mit Veloüberfahrten zwischen der Haltekante und den wartenden Fahrgästen steht innerstädtisch immer wieder zur Diskussion. Somit bekommt der Gefahrenbereich und der sichere Bereich im Trambetrieb einen ganz anderen Fokus. Diesem muss hier in irgendeiner Form Rechnung getragen werden, ansonsten sind die verschiedenen innerstädtischen Bedürfnisse nicht mehr in Einklang zu bringen.	In der Richtlinie sollte die Geltung für Trambahnen ausgenommen werden.	Die Bemerkungen stehen nicht im Bezug mit der revidierten Ziffer 5, die einzig das Vorgehen bei Bauten, die vor dem 02.07.2006 erstellt wurden (Datum der letzten grundsätzlichen Revision der AB 21.2), definiert. Folgende Fakten, die dem Gesuchsteller helfen soll, den Sachverhalt besser zu verstehen: - Bei tiefen Geschwindigkeiten ist der Mass des Gefahrenbereiches auf Berührungsschutz basiert; diese Tatsache wird vom "Betriebsregime" nicht beeinflusst. - Die innerstädtischen Perrons der Strassenbahnen wären erst bei einem Abstand zwischen Gleisachse und fester Anlage von weniger als "Gefahrenbereich + e + 0,90m" = "2,80 m + e" bei der VBZ betroffen. Kleinere Masse würden schlichtweg das Passieren vor dem Tram nicht ermöglichen. Das BAV erachtet solche Situationen als ganz unwahrscheinlich, wenn sie trotzdem bestehen würden, würden sie ein deutliches und gringend sanierungsbedürftiges Risiko darstellen. - Der Randstein bzw. Perronkante stellt in keinem Fall die Grenze des Gefahrenbereiches im Sinne der Definition der AB-EBV zu Art. 21, AB 21.2. dar. - Dank dem von der VBZ erwähnten "Betriebsregime" für Strassenbahnen in innerstädtischen Verhältnissen, darf allgemein auf ein Sicherheitslinie verzichtet werden und Sicherheitslinien sind erst in besonderen Fällen anzubringen (s. AB-EBV zu Art. 34, AB 34, Ziff. 3.4). - Das Thema der Mitbenützung des Trottoirs durch Velos ist - wegen ihrem Umfang - für die nächste Revisionsrunde geplant.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-0270	025-03-006	21.2	5		Auf den Haltestellen der Trambahnen existiert gemäss AB 21.2M Ziff. 2.2ff. ein Gefahrenbereich von 1.8m + e ab GMA und ein sicherer Bereich von 0.9m. Bei den VBZ liegt der Gefahrenbereich aufgrund des breiteren LRP bei 1.9m + e. Der Randstein in der Stadt liegt aber historisch bedingt bei maximalen 1.8m + e. Es fragt sich nun, wie stark im "Betriebsregime" Tram mit Fahrt auf Sicht der Gefahrenbereich zum Tragen kommt. Gibt es einen Unterschied zwischen einem längsführenden Trottoir und einer Haltekante? Zudem verkehren die Tramzüge mit einem Bruchteil der Geschwindigkeit, welche unter AB 21.2N Ziff. 2.2 definiert sind. Die Geschwindigkeiten sind zudem der Situation anzupassen. Auch spezielle Anordnungen mit Veloüberfahrten zwischen der Haltekante und den wartenden Fahrgästen steht innerstädtisch immer wieder zur Diskussion. Somit bekommt der Gefahrenbereich und der sichere Bereich im Trambetrieb einen ganz anderen Fokus. Diesem muss hier in irgendeiner Form Rechnung getragen werden, ansonsten sind die verschiedenen innerstädtischen Bedürfnisse nicht mehr in Einklang zu bringen.	In der Richtlinie sollte die Geltung für Trambahnen ausgenommen werden.	Die Bemerkungen stehen nicht im Bezug mit der revidierten Ziffer 5, die einzig das Vorgehen bei Bauten, die vor dem 02.07.2006 erstellt wurden (Datum der letzten grundsätzlichen Revision der AB 21.2), definiert. Folgende Fakten, die dem Gesuchsteller helfen soll, den Sachverhalt besser zu verstehen: - Bei tiefen Geschwindigkeiten ist der Mass des Gefahrenbereiches auf Berührungsschutz basiert; diese Tatsache wird vom "Betriebsregime" nicht beeinflusst. - Die innerstädtischen Perrons der Strassenbahnen wären erst bei einem Abstand zwischen Gleisachse und fester Anlage von weniger als "Gefahrenbereich + e + 0,90m" = "2,80 m +e" bei der VBZ betroffen. Kleinere Masse würden schlichtweg das Passieren vor dem Tram nicht ermöglichen. Das BAV erachtet solche Situations als ganz unwahrscheinlich, wenn sie trotzdem bestehen würden, würden sie ein deutliches und gringend sanierungsbedürftiges Risiko darstellen. - Der Randstein bzw. Perronkante stellt in keinem Fall die Grenze des Gefahrenbereiches im Sinne der Definition der AB-EBV zu Art. 21, AB 21.2, dar. - Dank dem von der VBZ erwähnten "Betriebsregime" für Strassenbahnen in innerstädtischen Verhältnissen, darf allgemein auf ein Sicherheitslinie verzichtet werden und Sicherheitslinien sind erst in vbesonderen Fällen anzubringen (s. AB-EBV zu Art. 34, AB 34, Ziff. 3.4). - Das Thema der Mitbenützung des Trottoirs durch Velos ist - wegen ihrem Umfang - für die nächste Revisionsrunde geplant.
'03-0280	036-03-011	24			Die Projektgruppe R RTE 20913 «Vegetationsprofil» will den Begriff "Vegetationsprofil" in der AB-EBV verankern.	Das Vegetationsprofil (VP) definiert den minimalen Abstand und die maximale Höhe der Vegetation zur Gleisachse. Es hält demnach fest, ab welcher Distanz und in welcher Höhe Wald, Gehölze und Einzelbäume beidseitig entlang von Bahnanlagen stehen sollen.	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde. Das BAV nimmt die Bemerkung zur Kenntnis und wird diese allfällig in der nächsten Revisionsrunde berücksichtigen. (Federführende Sektion ist nicht für sondern unw)
'03-0740	047-03-056	31	1.3		«Bei Einführung von neuen oberbautechnischen Parametern, Elementen, Komponenten oder Verfahren ...» «neuen» ist zu spezifizieren, beispielsweise entsprechen in SN/EN genormte Sachverhalte den «Regeln der Technik» und sind daher nicht «neu»; ebenfalls nicht «neu» sind bei anderen Bahnen seit Jahren in Gebrauch stehende Sachverhalte	Satz ergänzen mit: (...) soweit sie sicherheitsrelevante Bereiche betreffen, die in den vorliegenden AB EBV geregelt werden (...) und: (...) es sich nicht um in SN/EN genormte Sachverhalte handelt. Für bei anderen Bahnen seit Jahren in Gebrauch stehende Sachverhalte kann unmittelbar zu Ziffer 1.3.3 übergegangen werden (cross acceptance)»	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde.
'03-0750	047-03-057	31	6		Änderung des Textes im 2. Abschnitt Blatt Nr. 11N. Die Präzisierung ist aus nachfolgend aufgelisteten Gründen notwendig: - Ohne die Präzisierung widerspricht die AB-EBV dem Grundsatz allgemein gültigen anerkannten Regeln der Technik und der Physik zu entsprechen (Abschnitte AB 2.3 und AB 2.4) - Abhängig von Schienenprofil und Schienenstahlgüte unterscheiden sich die im Biegeversuch eines Schienenstosses zu erreichenden Durchbiegungen bei gleichen Lasten - Erhöhte Durchbiegungen sind in der Regel nur bei plastischer Verformung zu erzielen. Da plastische Verformungen aber eine Überlastung oder sogar ein Versagen des Gleises darstellen, ist die Beurteilung von Schweißstößen diesbezüglich als kritisch zu bewerten.	"Stossschweißungen müssen im statischen Biegeversuch die Forderung bzgl. der Mindestbruchlast nach gültigen europäischen Normen erfüllen. Zudem haben Stossschweißungen an den genormten perlitischen Schienenstahlgüten R200, R220, R260, R260Mn, R320Cr, R350LHT und R350HT eine minimale Durchbiegung von 10.0 mm bei Bruch zu erfüllen. Stossschweißungen an den genormten Schienenstahlgüten R370CrHT und R400HT müssen eine minimale Durchbiegung von 8.0 mm bei Bruch erfüllen. Stossschweißungen an anderen, nicht genormten Schienenstahlgüten, sollen die Forderung bzgl. der Mindestbruchlast nach europäischen Normen und zudem eine minimale Durchbiegung im statischen Biegeversuch von 8.0 mm erfüllen.	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-0760	047-03-058	31	8		La norme SN EN 13230 traite uniquement les traverses béton. Il faut aussi ajouter les normes pour traverses bois (SN EN 13145) et pour traverse acier (ISO 6305)	[...] Les exigences posées aux traverses sont fixées dans les normes SN EN 13230 (béton), SN EN 13145 (bois) et ISO 6305 (acier) .	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde. Das BAV nimmt die Bemerkung zur Kenntnis und wird diese allfällig in der nächsten Revisionsrunde berücksichtigen.
'03-0770	047-03-059	31	8		Travelage de 60 cm pour les voies de circulation, pas pour voies de manœuvre.	Le travelage sur les voies de circulation est généralement de 60 cm	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde. Eine Präzisierung ist nicht notwendig. Hinweis. Die Schwellenteilung beträgt "im Regelfall" 60 cm.
'03-0780	047-03-060	31	9.1		«Schotterlose Fahrbahn-Systeme können je nach gewählter Bauart in Tunnels mit einer Länge über ca. 1000 m in geologisch stabilen Verhältnissen eingesetzt werden, sofern ein ausreichend tragfähiges und langfristig setzungs- bzw. deformationsfreies Planum resp. ein solcher Untergrund gewährleistet ist.» Die Vorwegnahme von ggf. intern LCC-mässig nachzuweisender Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen beschneidet die Entscheidungsfähigkeit des ISB. Weiter erlaubt der Artikel den Einbau von Schotterlosen Fahrbahn-Systemen auf z.B. kurzen Brücken (Unterführungen) nur nach Absprache mit dem BAV.	Schotterlose Fahrbahn-Systeme können je nach gewählter Bauart in Tunnels mit einer Länge über ca. 1000 m in geologisch stabilen Verhältnissen eingesetzt werden, sofern ein ausreichend tragfähiges und langfristig setzungs- bzw. deformationsfreies Planum resp. ein solcher Untergrund gewährleistet ist. Ausnahmen dieser Bestimmung bilden Kunstbauwerke bei Längen unter 1000 m. Schotterlose Fahrbahnen sind in diesen Fällen unter Vorlage entsprechender Nachweise möglich.	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde.
'03-0790	047-03-061	31	11.4		«Das vom Strassenbelag oder aus den Spurrillen abfliessende Wasser darf nicht ins Schotterbett gleitet werden» Das abfliessende Wasser kann aus den Spurrillen technisch nicht gefasst werden, da die Spurrillen nicht dicht sind. Zudem ist dieser Teil nicht sicherheitsrelevant. Weiter ist für die Entwicklung eines solchen Systems die Kosten-Nutzen Verhältnismässigkeit nicht gegeben.	Das vom Strassenbelag abfliessende Wasser darf nicht ins Schotterbett gleitet werden.	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde.
'03-0800	047-03-062	31	12.1		Référence EN 17282:2020 existe sous SN EN 17282:2021 et manquante dans l'annexe 3.	Remplacer par " SN EN 17282:2021 " et ajouter à la table des références de normes	Die Bemerkung wird umgesetzt
'03-0810	033-03-008	33.1	1.1		1.1 / 3.5 / 7.3.1 / 7.3.4: Mit Einführung der neuen BAV RL «FV-MSZ» (1.1.2021, Kapitel 3) ist der nicht mehr aktuelle Begriff «Entgleisungssicherheit» durch den korrigierten Begriff «Sicherheit gegen Entgleisen» (EN 14363) zu ersetzen	Ziffer 1.1 ... Untersuchung der <i>Sicherheit gegen Entgleisen</i> ... Ziffer 3.5, 7.3.1 und 7.3.4 ... Berechnung der <i>Sicherheit gegen Entgleisen</i> ...	Die Bemerkung wird umgesetzt
'03-0830	045-03-007	34	3	1.4	Zwischen Zahl und % kein Leerzeichen, damit einheitlich	(keine Eintragung durch Eingebener)	Gemäss den Weisungen der Bundeskanzlei zur Schreibung und zu Formulierungen in den deutschsprachigen amtlichen Texten des Bundes steht zwischen Ziffern und den Begriffszeichen % und % ein Festabstand. Somit keine Anpassung.
'03-0980	047-03-067	34.3	3.1		Komma fehlt vor "sind bei ..."	Komma ergänzen: «sind bei»	Wird ergänzt.
'03-0990	050-03-009	34.4	1.2		Bewegte Bilder, die vom Perronbereich her gesehen werden können, dürfen weder die Sicherheit der Personen auf dem Perron noch die Betriebssicherheit beeinträchtigen. Gilt auch analog für alle anderen Möblierungselemente, denn auch nicht bewegte Bilder können beispielsweise zu stark blenden.	Eigener Artikel oder in vorangehendem Satz integrieren	Statische und bewegte Bilder wirken auf die menschliche Aufmerksamkeit ganz unterschiedlich; die bewegten Bilder in einem viel grösseren Ausmass als die statischen beleuchteten Bilder. Deswegen wird hier risikoorientiert nur das Thema der bewegten Bilder berücksichtigt. Weitere blendende Lichtquellen sollen auf der Unternehmungsebene im Sinne der AB-EBV zu Art. 34, AB 34.4, Ziffer 2.1, geregelt werden. Die Gesetzgebung auf Stufe AB-EBV genügt dazu und soll nicht unnötig belastet werden.
'03-1000	025-03-009	34.4	1.2		Bewegte Bilder, die vom Perronbereich her gesehen werden können, dürfen weder die Sicherheit der Personen auf dem Perron noch die Betriebssicherheit beeinträchtigen. Gilt auch analog für alle anderen Möblierungselemente, denn auch nicht bewegte Bilder können beispielsweise zu stark blenden.	Eigener Artikel oder in vorangehendem Satz integrieren	Statische und bewegte Bilder wirken auf die menschliche Aufmerksamkeit ganz unterschiedlich; die bewegten Bilder in einem viel grösseren Ausmass als die statischen beleuchteten Bilder. Deswegen wird hier risikoorientiert nur das Thema der bewegten Bilder berücksichtigt. Weitere blendende Lichtquellen sollen auf der Unternehmungsebene im Sinne der AB-EBV zu Art. 34, AB 34.4, Ziffer 2.1, geregelt werden. Die Gesetzgebung auf Stufe AB-EBV genügt dazu und soll nicht unnötig belastet werden.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-1010	047-03-068	34.4	1.3		Entschärfung des Satzes «nach Möglichkeit»	Hindernisse wie Stützen, Kandelaber, Masten auf dem Perron sind nach Möglichkeit ohne Abweichung von der Vertikalen zu erstellen.	Da schräg gestellten Bautelemente und Mobiliar ein Mehrbedarf an Perronfläche und zusätzliche Risiken (Kopfschläge) verursachen, ist das Ziel dieser Bestimmung, sichere, einfache und kostengünstige Lösungen vorzuziehen und erst falls davon abgewichen wird, die entsprechenden Sicherheitsbedingungen - die bis heute ignoriert wurden - zu formulieren. In diesem Sinn kann der Antrag nicht berücksichtigt werden.
'03-1020	048-03-004	34.4	1.3		Sehr wichtige Ergänzung zur Sicherheit von Menschen mit Sehbehinderung.	(keine Eintragung durch Eingeber)	zu Kenntnis genommen, danke.
'03-1030	048-03-005	34.4	1.5		Sehr wichtige Ergänzung für die Personensicherheit, insbesondere aus Sicht von Menschen mit (Seh-) Behinderung, zusätzlich auch die Trennung zwischen Fahrbereich und Fussgängerbereich erforderlich. Diese muss für Menschen mit Sehbehinderung ertastbar sein, die Wegführung auf die den Fussgängerinnen und Fussgängern zugewiesene Verkehrsfläche führen.	Ergänzen: Bei einer allfälligen Mitbenützung von Velos sind die Verkehrsflächen taktill erkennbar zu trennen und Abkreuzungen von Fussgänger- und Veloverkehr konzeptionell zu verhindern.	Die AB-EBV sind (neben sicherheitsrelevanten Grenzwerten) zielformuliert zu verfassen. Der Vorschlag wird deswegen sinngemäss gutgeheissen und der neue Satz mit "und die unterschiedlichen Funktionen der Verkehrsflächen für alle Nutzer erkennbar zu machen" ergänzt.
'03-1060	048-03-006	34.4	2.1		Ergänzung gemäss Kommentar zu Ziffer 1.2 zu Art.34, AB 34.4	Neuer Absatz: Bewegte Bilder dürfen weder die Wahrnehmung von Kontrasten sicherheitsrelevanter Markierungen, z.B. an Treppen noch für die Lenkung des Publikums relevanter Orientierungselemente und Signaletik beeinträchtigen.	Bewegte Bilder sind nur im sicheren Perronbereich von Eisenbahn-Haltepunkten ein Sicherheitsthema, da dieser unmittelbar an den Gefahrenbereich grenzt. Das gemeldete Problem kann nicht durch die AB-EBV gelöst werden, da es nicht nur den öffentlichen Verkehr, sondern den allgemeinen öffentlichen Raum betrifft. Es soll auf eine andere allgemeine Ebene (z.B. Schweizer Normen) gebracht werden.
'03-1070	048-03-003	34.4	2.1		Wichtige Ergänzung, da bewegte Bilder insbesondere Menschen mit Sehbehinderung beeinträchtigen und ihnen die Orientierung erschweren. Diese Problematik besteht nicht nur auf Perrons, sondern auch im Zugang zu Perrons, wo bewegte Bilder Menschenmassen vortäuschen oder bahnrelevante Signaletik konkurrenzieren, z.B. in Unterführungen. Diese Anforderung sollte daher in der VAböV an geeigneter Stelle ebenfalls aufgenommen werden.	Ergänzung in Ziffer 2.1 zu Art.34, AB 34.4, da bewegte Bilder immer auch die Wahrnehmung von Kontrasten beeinflussen. Alternativ an geeigneter Stelle, z.B. in der VAböV: Bewegte Bilder dürfen weder die Wahrnehmung von Kontrasten sicherheitsrelevanter Markierungen, z.B. an Treppen noch für die Lenkung des Publikums relevanter Orientierungselemente und Signaletik beeinträchtigen.	Bewegte Bilder sind nur im sicheren Perronbereich von Eisenbahn-Haltepunkten ein Sicherheitsthema, da dieser unmittelbar an den Gefahrenbereich grenzt. Das gemeldete Problem für Menschen mit Sehbehinderung kann weder durch die AB-EBV noch durch die VAböV gelöst werden, da es nicht nur den öffentlichen Verkehr, sondern den allgemeinen öffentlichen Raum betrifft. Es soll auf eine andere allgemeine Ebene (z.B. Schweizer Normen) gebracht werden.
'03-1080	047-03-069	34.4	1.5.2		Die Velofahrbahn und der Fussgängerweg sind baulich zu trennen.	Bei einer allfälligen Mitbenützung von Velos sind Abkreuzungen von Fussgänger- und Veloverkehr konzeptionell zu verhindern. Zudem ist die Velo-Fahrbahn vom Fussgängerweg baulich zu trennen.	Der Ausdruck "bauliche Trennung" wäre zu strikt zu verstehen. Die Erkennung der unterschiedlichen Funktion wird neu als Ziel formuliert.
'03-1090	047-03-070	34.4	1.5.2		Erweiterung auf Personenunter- und überführungen und deren Zugänge	Ergänzen, dass jeweils Personenunter- und überführungen und deren Zugänge verstanden werden.	Treffende Rückmeldung, Text wird ergänzt.
'03-1100	047-03-071	34.4	1.5.2		Trennung der Themen Perronzugänge und Querungen.	2 separate Ziffern (1.5.2 für Perronzugänge und 1.5.3 für Querungen)	Die Ziffer 1.5.2 ist heute nach Merkmalen gliedert (1. Absatz = Nutzung, 2. Absatz = lichte Breite) und nicht nach Objekt (alle Arten von Zugänge, wie sie unter Ziffer 1.5 definiert sind). Somit können Ziele definiert werden. Eine Gliederung nach Objekt würde sowohl die Struktur als auch die Zielformulierung unnötig komplizieren. Deswegen wird der Antrag abgelehnt.
'03-1110	047-03-072	35	1		A la suite d'une aiguille de protection, il faut éviter la pose de heurtoir comme moyen auxiliaire de protection. Le heurtoir étant dimensionné sur la base du convoi théorique pouvant être rangé sur le tronçon, il se trouverait vite être un obstacle incontrôlé à la fin de la voie.	En règle générale, aucun heurtoir ne doit être posé à moins de 50 m d'une aiguille de protection.	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde. Bemerkung: Falls das Gleis im Abzweig einer Schutzweiche betrieblich genutzt wird ist ein Gleisabschluss auf Grundlage des Regelbetriebs vorzusehen. Andernfalls ist kein Gleisabschluss notwendig, weil eine Schutzweiche zum Zwecke einer kontrollierte Entgleisung dient.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-1120	047-03-073	35	1.2		Le dimensionnement du poids est souvent mal interprété, et une règle tacite est utilisée. Il faudrait officialiser cette règle selon texte proposé.	La masse déterminante du train est la masse du convoi le plus lourd et prévu fréquemment sur le tronçon.	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde. Bemerkung: Gleisabschlüsse sind grundsätzlich individuell nach den zum Einsatz kommenden Zugsmasse zu dimensionieren. Eine Festlegung einer einheitlichen Zugsmasse oder Masse pro Gleismeter ist daher nicht zweckmässig und würde zu einer Unter-/Überdimensionierung der Gleisabschlüsse führen.
'03-1130	047-03-074	35	1.2		Le dimensionnement du poids est souvent mal interprété, et une règle tacite est utilisée. Il faudrait officialiser cette règle selon texte proposé.	En l'absence de données, on utilisera une approximation générale selon table ci-dessous : Hinweis: hier ist eine Tabelle eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden.	siehe 03-1120
'03-2370	036-03-003	16 N	2.2		Die Verschärfung der anzuwendenden Messmethode (Höhenbereich 0-14 mm statt nur auf -14 mm) der Spurweite abgenutzter Schienen führt zu unnötigen Mehrkosten in Zusammenhang mit der in 2.1 festgelegten Minimalspurweite von 1430 mm.	Ziffer 2.1 mit der Festlegung der minimalen und maximalen Spurweite im Betrieb ersatzlos streichen und auf SN EN 13848-5 verweisen.	Der Änderungsvorschlag wird abgelehnt. Es handelt sich vorliegend nicht um eine Verschärfung sondern um eine Ergänzung des bereits geltenden Höhenmessbereich bei abgenutzten Schienen im Betrieb. Hinweis: Die in den AB-EBV zu Art. 16, Normalspur, AB 16, Ziff. 1 angegebenen Definitionen beziehen sich ausschliesslich auf das Nennmass bei neuen nicht abgenutzten Schienen.
'03-2380	047-03-012	16 N	2.2		Die Verschärfung der anzuwendenden Messmethode (Höhenbereich 0-14 mm statt nur auf -14 mm) der Spurweite abgenutzter Schienen führt zu unnötigen Mehrkosten in Zusammenhang mit der in 2.1 festgelegten Minimalspurweite von 1430 mm. Das Messverfahren wird mit der Übernahme der Messung im Bereich 0-14 mm aus SN EN 13848-1 strenger, der Grenzwert von 1430 mm bleibt aber unverändert. Der Hintergrund der Verschärfung ist nicht nachvollziehbar. Wenn eine Übernahme der Messmethodik aus SN EN 13848-1 angestrebt wird, dann müssen auch die zugehörigen Grenzwerte übernommen werden.	Ziffer 2.1 mit der Festlegung der minimalen und maximalen Spurweite im Betrieb ersatzlos streichen und auf SN EN 13848-5 verweisen.	siehe 03-2370
'03-2390	025-03-001	17 M	4.3		Begriff "kumulativ": Alle 3 Grenzwerte sind einzuhalten, aber nicht "kumulativ", da sich diese in ihrer räumlichen Wirkrichtung unterscheiden.	Für die Bestimmung der Länge des Übergangsbogens und der Überhöhungsrampe sind die Grenzwerte für die Verwindung (siehe Ziff. 4.2) und die nachstehenden Grenzwerte für die Änderung des Überhöhungsfehlbetrages und der Überhöhung in Funktion der Zeit (siehe Ziff. 4.3.1 und 4.3.2) kumulativ allesamt einzuhalten.	Die Bemerkung wird umgesetzt. Das Wort "kumulativ" ist ersatzlos zu streichen. Das Einhalten beider Bestimmungen ist durch das Bindewort "und" sichergestellt.
'03-2400	050-03-001	17 M	4.3		Begriff "kumulativ": Alle 3 Grenzwerte sind einzuhalten, aber nicht "kumulativ", da sich diese in ihrer räumlichen Wirkrichtung unterscheiden.	Für die Bestimmung der Länge des Übergangsbogens und der Überhöhungsrampe sind die Grenzwerte für die Verwindung (siehe Ziff. 4.2) und die nachstehenden Grenzwerte für die Änderung des Überhöhungsfehlbetrages und der Überhöhung in Funktion der Zeit (siehe Ziff. 4.3.1 und 4.3.2) kumulativ allesamt einzuhalten.	Siehe 03-2390
'03-2410	040-03-002	17 M	5.4.1.2	c	Gemäss Einleitung muss nur eines der Kriterien a bis d erfüllt sein, um die minimale Länge unterschreiten zu dürfen. Kriterium c ist in diesem Sinn ungünstig formuliert. Falls a oder b zutreffen, braucht es c gar nicht. Das Kriterium c soll vermutlich dem Kriterium b2 der Beurteilungshilfe entsprechen. Folglich ergibt der Verweis auf die Kriterien a und b keinen Sinn. Wurde das Kriterium b1 «Weichenablenkung nur für den Unterhalt oder im Störfall befahren» aus der Beurteilungshilfeabsichtlich weggelassen? Falls nicht: ergänzen.	c. die Weichenablenkung nicht mit der maximal zulässigen Geschwindigkeit des Weichtyps befahren wird und die Kriterien a- und b- erfüllt sind. e. die Weichenablenkung nur für den Unterhalt oder im Störfall befahren wird	Die Bemerkung wird teilweise umgesetzt. Das Kriterium c wird entfernt. Der Vorschlag zur Einführung des Kriteriums e wird abgelehnt. Weichenablenkungen die nur für den Unterhalt oder den Störfall vorgesehen sind, können aus Sicht des Bahnbetriebs nicht abgegrenzt werden und sind daher für den Betrieb uneingeschränkt nutzbar. Aus diesem Grund wurde das Kriterium (b1 der Beurteilungshilfe) nicht in die AB-EBV aufgenommen.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-2420	025-03-002	17 M	5.4.1.2		Wortlaut "anzuordnen" ist eher verwirrend, da der Fall primär entsteht, wenn ein solches Element aus zwingenden Gründen "angeordnet" wurde (z.B. Weiche). Relevant ist nur dessen Länge. Betrifft auch 5.4.1.1	Bei Zuggleisen mit einer abrupten Krümmungsänderung und einem anschliessenden Übergangsbogen ist das Zwischenelement (...) auf eine minimale Länge entsprechend einer Fahrzeit von 0.7s auszulegen.	Die Bemerkung wird nicht umgesetzt. Aus dem Textvorschlag geht nicht eindeutig hervor, dass zwischen einer abrupten Krümmungsänderung und einem anschliessenden Übergangsbogen ein Zwischenelement anzuordnen ist.
'03-2430	025-03-003	17 M	5.4.1.2		Die "Fahrtrichtung" sollte zum einfacheren Verständnis in Beschrieben und Grafiken einheitlich sein. Abs.1: Abrupte Krümmungsänderung mit anschl. Übergangsbogen Grafik: von links nach rechts "Fahrt" in umgekehrter Richtung von Übergangsbogen in Gerade und Kreisbogen	Grafik anpassen oder Wortlaut ändern	Die Bemerkung wird umgesetzt.
'03-2440	025-03-004	17 M	5.4.1.2		Hinweis: Bei Trambetrieben wären somit Elemente <0.7s per se immer möglich, da Kriterium a) oder b) aufgrund der Geschwindigkeit <65 km/h immer eingehalten ist. Gilt dann eine untere Grenze oder kann diese von den Betrieben nach Belieben selber festgelegt werden?	(keine Eintragung durch Eingeber)	Grundsätzlich ist ein Zwischenelement mit einer minimalen Länge von 0.7 s vorzusehen. Die erwähnten Kriterien gelten nur in begründeten Einzelfällen (z.B. Verlängerung nicht möglich oder unverhältnismässig).
'03-2450	050-03-002	17 M	5.4.1.2		Wortlaut "anzuordnen" ist eher verwirrend, da der Fall primär entsteht, wenn ein solches Element aus zwingenden Gründen "angeordnet" wurde (z.B. Weiche). Relevant ist nur dessen Länge. Betrifft auch 5.4.1.1	Bei Zuggleisen mit einer abrupten Krümmungsänderung und einem anschliessenden Übergangsbogen ist das Zwischenelement (...) auf eine minimale Länge entsprechend einer Fahrzeit von 0.7s auszulegen.	siehe 03-2420
'03-2460	050-03-003	17 M	5.4.1.2		Die "Fahrtrichtung" sollte zum einfacheren Verständnis in Beschrieben und Grafiken einheitlich sein. Abs.1: Abrupte Krümmungsänderung mit anschl. Übergangsbogen Grafik: von links nach rechts "Fahrt" in umgekehrter Richtung von Übergangsbogen in Gerade und Kreisbogen	Grafik anpassen oder Wortlaut ändern	siehe 03-2430
'03-2470	050-03-004	17 M	5.4.1.2		Hinweis: Bei Trambetrieben wären somit Elemente <0.7s per se immer möglich, da Kriterium a) oder b) aufgrund der Geschwindigkeit <65 km/h immer eingehalten ist. Gilt dann eine untere Grenze oder kann diese von den Betrieben nach Belieben selber festgelegt werden?	(keine Eintragung durch Eingeber)	siehe 03-2440
'03-2480	047-03-013	17 N	2.3.3		Bei der Fassung von 2020 wurde der minimaler Grenzwert für die vertikalen Ausrundungsradien Rv in Rangiergleisen zum ersten Mal unter Ziffer 7.4 definiert. Ziffer 2.3.3 hätte schon im 2020 entsprechend wie folgt ergänzt werden sollen:	Die maximalen bzw. minimalen Grenzwerte werden (mit Ausnahme von Ziff. 5.3.2, 5.4.2 und 7.4) nur für Zuggleise angegeben. [...]	Die Bemerkung wird umgesetzt.
'03-2490	040-03-001	17 N	5.4.1.2	c	Gemäss Einleitung muss nur eines der Kriterien a bis d erfüllt sein, um die minimale Länge unterschreiten zu dürfen. Kriterium c ist in diesem Sinn ungünstig formuliert. Falls a oder b zutreffen, braucht es c gar nicht. Das Kriterium c soll vermutlich dem Kriterium b2 der Beurteilungshilfe entsprechen. Folglich ergibt der Verweis auf die Kriterien a und b keinen Sinn. Wurde das Kriterium b1 «Weichenablenkung nur für den Unterhalt oder im Störfall befahren» aus der Beurteilungshilfeabsichtlich weggelassen? Falls nicht: ergänzen.	c. die Weichenablenkung nicht mit der maximal zulässigen Geschwindigkeit des Weichentyps befahren wird und die Kriterien a. und b. erfüllt sind. e. die Weichenablenkung nur für den Unterhalt oder im Störfall befahren wird	siehe 03-2410
'03-2500	036-03-004	17 N	5.4.1.2		Die «Beurteilungshilfe» 5.4.1.2 vom 18.11.2020 wurde mit dem BAV Sektion Bautechnik abgestimmt. Wir begrüssen, dass gewisse komplexe Formulierungen vereinfacht werden. Mit den vorliegenden Anpassungen, wird aber die Ziffer 5.4.1.2 wesentlich strenger und damit unverhältnismässig, so dass die Projektsicherheit der Trassierung, ohne effektive Vorteile für die Fahrdynamik gefährdet wird. Ziffer 5.4.1.2 soll nur in Neuanlagen verwendet werden.	Bei Neuanlagen oder Umbauten mit wesentlichen Veränderungen in Zuggleisen (z.B. Grossprojekt, neue Gleisverbindungen auf einer bestehenden Strecke) mit einer abrupten Krümmungsänderung und einem anschliessenden Übergangsbogen (i.d.R. am Weichenanfang) ist ein Zwischenelement (Gerade oder Kreisbogen) mit einer minimalen Länge entsprechend einer Fahrzeit von 0,7 s anzuordnen. ... Bei Schnellfahrweichen (VR > 125 km/h über die Weichenablenkung) darf die minimale Länge der Zwischengerade entsprechend einer Fahrzeit von 0,7 s grundsätzlich nicht unterschritten werden.	Das Anliegen wird abgelehnt. Nach der gelten Bestimmung ist jede Unterschreitung der Fahrzeit von 0.7 s im Einzelfall unter Berücksichtigung auf den Fahrzeuglauf festzulegen. Die vorliegende Ergänzung stellt keine strengere Auslegung der Ziff. 5.4.1.2 dar. Im Gegenteil, die Ergänzung zeigt erstmals die Bedingungen/Kriterien auf, die in begründeten Einzelfällen zulässig sind.

03	Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr						
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-2510	047-03-014a	17 N	5.4.1.2		Die «Beurteilungshilfe» 5.4.1.2 vom 18.11.2020 wurde mit dem BAV Sektion Bautechnik abgestimmt. Wir begrüßen, dass gewisse komplexe Formulierungen vereinfacht werden. Mit den vorliegenden Anpassungen, wird aber die Ziffer 5.4.1.2 wesentlich strenger und unverhältnismässig, so dass die Projektsicherheit der Trassierung, vor allem bei Grossprojekten und hohen Geschwindigkeiten, ohne effektive Vorteile für die Fahrdynamik gefährdet wird. Siehe auch Formulierung der DB, RIL 800.0110: «<i>Bei Neubauten und bei umfassenden Umbauten soll zwischen Weichenanfang (WA) und anschließendem Übergangsbogen eine Zwischengerade von $l_g \geq 10$ m vorhanden sein, wenn das Zweiggleis der Weiche <u>entgegengesetzt</u> gekrümmt ist.</i>». Ziffer 5.4.1.2 kann nur in Neuanlagen verwendet werden. Nie wurde in bestehenden Anlagen aufgrund von 5.4.1.2 eine bestehende Gleisverbindung verschoben oder eine bestehende Linienführung umgestaltet. Es wäre de facto unverhältnismässig. [...] Wenn eines der nachfolgenden Kriterien erfüllt ist: c. die Weichenablenkung nicht mit der maximal zulässigen Geschwindigkeit des Weichentyps befahren wird und die Kriterien a. und b. erfüllt sind. Die zusätzliche Bedingung «und die Kriterien a. und b. erfüllt sind» ist nicht notwendig oder sinnvoll. Zuerst wären mit dieser Formulierung formell zwei «der nachfolgenden Kriterien erfüllt». Vor allem, bei einer Absenkung der Geschwindigkeit für einen homologierten Weichentyp z.B. von 10 km/h, reduziert sich der Überhöhungsfehlbetrag bei > 100 km/h um mindestens 20%. Die Fahrdynamik im Weichen-Nebenstrang ist dann de facto wesentlich günstiger. «Die Weichenablenkung nur für den Unterhalt oder im Störfall befahren wird (z.B. Gleisverbindungen in Doppelspuren)». Diese wichtige Bedingung der «Beurteilungshilfe» fehlt; sie muss unbedingt als Kriterium d. eingefügt werden. Bei einem Unterhaltsspurwechsel muss die Ziffer 5.4.1.2 nicht berücksichtigt werden. [Fortsetzung folgt]	Bei Neuanlagen oder Umbauten mit wesentlichen Veränderungen in Zuggleisen (z.B. Grossprojekt, neue Gleisverbindungen auf einer bestehenden Strecke) mit einer abrupten Krümmungsänderung und einem anschliessenden Übergangsbogen (i.d.R. am Weichenanfang) ist ein Zwischenelement (Gerade oder Kreisbogen) mit einer minimalen Länge entsprechend einer Fahrzeit von 0,7 s anzuordnen. In begründeten Einzelfällen (z.B. Verlängerung nicht möglich oder unverhältnismässig) darf die minimale Länge des Zwischenelementes unterschritten werden, wenn eines der nachfolgenden Kriterien erfüllt ist: a. der Übergangsbogen und der Kreisbogen gegengerichtet sind und $VR \leq 95$ km/h. b. der Übergangsbogen und der Kreisbogen gleichgerichtet sind und $VR \leq 115$ km/h. c. die Weichenablenkung nicht mit der maximal zulässigen Geschwindigkeit des Weichentyps befahren wird. d. die Weichenablenkung nur für den Unterhalt oder im Störfall befahren wird (z.B. Gleisverbindungen in Doppelspuren). e. die Summe der Überhöhungsfehlbeträge ist nicht wesentlich grösser als der Überhöhungsfehlbetrag der „typenzugelassenen“ Grundformweichen beim Weichenanfang. Massgebend ist der Überhöhungsfehlbetrag im Übergangsbogen 0,7 s vor dem abrupten Krümmungswechsel. [Fortsetzung folgt]	Das Anliegen wird abgelehnt. Nach der gelten Bestimmung ist jede Unterschreitung der Fahrzeit von 0,7 s im Einzelfall unter Berücksichtigung auf den Fahrzeuglauf festzulegen. Die vorliegende Ergänzung stellt daher keine strengere Auslegung der Ziff. 5.4.1.2 dar. Im Gegenteil, die Ergänzung zeigt erstmals die Bedingungen/Kriterien auf, die in begründeten Einzelfällen zulässig sind. Der Textvorschlag zum Kriterium c wird abgelehnt, weil die maximal zulässige Geschwindigkeit der Weichenablenkung bei der Beurteilung nicht alleine betrachtet werden kann, es gibt weitere Einflussgrössen. Stattdessen wird das Kriterium c entfernt, weil es unter Berücksichtigung der Kriterien a und b überflüssig ist. Der Vorschlag zur Einführung des Kriteriums d wird abgelehnt. Weichenablenkungen die nur für den Unterhalt oder den Störfall vorgesehen sind, können aus Sicht des Bahnbetriebs nicht abgegrenzt werden und sind daher für den Betrieb uneingeschränkt nutzbar. Aus diesem Grund wurde das Kriterium (b1 der Beurteilungshilfe) nicht in die AB-EBV aufgenommen. Der Vorschlag zur Entkräftung (nicht wesentlich) des Kriteriums e wird abgelehnt.
'03-2520	047-03-014b	17 N	5.4.1.2		[Fortsetzung] Im Trassierungsregelwerk wird zwischen Unterhaltsspurwechsel und Spaltungsweichen (siehe SBB, R I-22046, 6.3.2. Spaltungsweiche) unterschieden. D. die Summe der Überhöhungsfehlbeträge ($\Delta\mu$) nicht grösser ist als der Grenzwert im Normalfall gemäss AB 17, Ziffer 5.3.2 bei Kreisbögen oder als der Überhöhungsfehlbetrag der „typenzugelassenen“ Grundformweichen beim Weichenanfang. Massgebend ist der Überhöhungsfehlbetrag im Übergangsbogen 0,7 s vor dem abrupten Krümmungswechsel. In der Beurteilungshilfe stand «nicht wesentlich grösser»; diese reduzierte Formulierung (d.h. ohne «wesentlich») nicht anders als «die Fahrzeit von 0,7 s muss nach einem homologierten Weiche eingehalten werden»; sie wird somit überflüssig.	[Fortsetzung] Bei Schnelfahrweichen ($VR > 125$ km/h über die Weichenablenkung) darf die minimale Länge der Zwischengerade entsprechend einer Fahrzeit von 0,7 s grundsätzlich nicht unterschritten werden.	siehe 03-2510

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-2530	017-03-001	18 / 47		4 M	Aus Fussnote 1) folgt im Umkehrschluss, dass eine Anpassung aller Perronenden in einem Bogen Voraussetzung für die Beschaffung neuer Fahrzeuge ist. Das hat sehr weitreichende und für die Kantone als RPV-Besteller inakzeptable Konsequenzen: Es bedingt PGV-Verfahren für Anpassungen an allen betroffenen Stationen und Haltestellen einer Infrastruktur. Gemäss Praxis BAV muss für die relativ geringfügigen Anpassungen die Regelkonformität der gesamten Station/Haltestelle nachgewiesen oder anderfalls hergestellt werden. Dieser Aufwand ist unverhältnismässig und es ist keinerlei Notwendigkeit dafür ersichtlich. Notabene ist die Fussnote so zu verstehen, dass die Perronanpassungen auch dann nötig sind, wenn die neu zu beschaffenden Fahrzeuge im fraglichen Perronbereich keine Einstiegstüren aufweisen oder auch bzgl. Lichtraumprofil oder Grenzlinien fester Anlagen keinerlei Notwendigkeit besteht. Wenn Fahrzeugbeschaffungen von PGV-Verfahren abhängig gemacht werden, ist keinerlei Planbarkeit mehr gegeben für Flottenkonzepte, Fahrzeugmigrationen und Angebotsausbauten. Dies ist für die Kantone als Besteller inakzeptabel.	Auf die Aufhebung der reduzierten Kurvenverlängerung für die Lichtraumprofile BAV A und BAV B ist zu verzichten.	Der Änderungsvorschlag wird abgelehnt. Die Fussnote wird stattdessen wie folgt angepasst: ... beträgt, darf bis zur nächsten baulichen Anpassung der Anlage diese reduzierte Kurvenverlängerung beibehalten werden, sofern neue Fahrzeuge damit kompatibel sind. Hinweis: Die reduzierte Kurvenverlängerung im unteren Bereich wurde seinerzeit eingeführt um die Perronkanten P18 näher am Gleis einbauen zu können und dadurch die Spaltbreite zu reduzieren. Zu dieser Zeit gab es zwischen den Drehgestellen unterhalb des Fahrzeugbodens keine Fahrzeugteile. Folglich konnte die Kurvenverlängerung im unteren Bereich problemlos reduziert werden. Mit der Einführung des BehiG sind Perrons P18 faktisch nicht mehr zulässig, weil mit ihnen kein barrierefreier Zugang möglich ist. Im Weiteren kann bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge der Nachweis eines barrierefreien Fahrzeugzugangs in der Regel nur mittels Schiebetritt sichergestellt werden. Da sich die Zugänge meistens in Fahrzeugmitte befinden und die Schiebetritte unter dem Fahrzeugboden montiert werden ist die reduzierte Kurvenverlängerung ein beschränkende Grösse, die dazu führen kann, dass kein barrierefreier Zugang möglich ist oder die Höhen des Fahrzeugbodens und der Perrons angehoben werden müssen.
'03-2540	040-03-003	18 M	Bild 9		Das Mass 300 mm (zwischen Bezugslinie und Grenzlinie) wurde korrigiert. Die nachfolgenden Generationen wären froh um eine Aktualisierung des KOM EBV 3 um die Werte in den AB-EBV nachvollziehen zu können.	-	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde. Wir nehmen Ihre Rückmeldung für eine künftige Revision des KOM EBV 3 zur Kenntnis.
'03-2550	030-03-007	18 M		Bild 10	Der lineare Übergang auf der Kurveninnenseite des Übergangs Gerade Weiche wurde aus dem KOM 3 aus unserer Sicht falsch interpretiert. Er sollte sich nur auf a beschränken.	Korrektur der Abbildung wie folgt Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde. Das BAV nimmt die Problematik zur Kenntnis und wird diese noch detailliert untersuchen und allfällig in einer künftigen Revisionsrunde behandeln. Die erklärte Anpassung des Lichtraumüberganges hätte einen grossen Umbauaufwand zur Folge. Sämtliche festen Anlagen, die entlang des derzeit geltenden Lichtraumüberganges gebaut wurden müssten angepasst werden (z.B. Perronkanten, Tunnel etc.).
'03-2560	036-03-008	18 M		Bild 10	Die VoV PGr zur Aktualisierung der R RTE 20512 beantragt: Der lineare Übergang auf der Kurveninnenseite des Übergangs Gerade Weiche wurde aus dem KOM 3 aus unserer Sicht falsch interpretiert. Er sollte sich nur auf a beschränken.	Korrektur der Abbildung wie folgt Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden	Siehe 03-2550
'03-2570	037-03-007	18 M		Bild 10	Der lineare Übergang auf der Kurveninnenseite des Übergangs Gerade Weiche wurde aus dem KOM 3 aus unserer Sicht falsch interpretiert. Er sollte sich nur auf a beschränken.	Korrektur der Abbildung wie folgt Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden	Siehe 03-2550
'03-2580	030-03-004	18 M		Bild 5	Vermassung Oberkante Fensterraum	Vermassung 3040 neu 3050	Die Bemerkung wird umgesetzt.
'03-2590	036-03-005	18 M		Bild 5	Die VoV PGr zur Aktualisierung der R RTE 20512 beantragt die korrekte Vermassung Oberkante Fensterraum.	Vermassung 3040 neu 3050	siehe 03-2580
'03-2600	037-03-004	18 M		Bild 5	Vermassung Oberkante Fensterraum	Vermassung 3040 neu 3050	siehe 03-2580
'03-2610	030-03-005	18 M		Bild 7	Vermassung Oberkante Fensterraum	Vermassung 3040 neu 3050	Die Bemerkung wird umgesetzt.
'03-2620	036-03-006	18 M		Bild 7	Die VoV PGr zur Aktualisierung der R RTE 20512 beantragt die korrekte Vermassung Oberkante Fensterraum.	Vermassung 3040 neu 3050	siehe 03-2610
'03-2630	037-03-005	18 M		Bild 7	Vermassung Oberkante Fensterraum	Vermassung 3040 neu 3050	siehe 03-2610
'03-2640	030-03-006	18 M		Bild 8	Meterspur (zu Art.: 18, Blatt Nr.: 16 M) Tabelle Überhöhungen Infolge der Neupositionierung der Fenster bei Ziffer 6.2.1 ändern hier die Abstände leicht.	dMi EBV A ü = 100 2231 neu 2232+ei dMa EBV A ü = 50 1869 neu 1868+ea ü = 100 1783 neu 1781+ea	Die Bemerkung wird umgesetzt.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-2650	036-03-007	18 M		Bild 8	Meterspur (zu Art.: 18, Blatt Nr.: 16 M) Tabelle Überhöhungen Die VöV PGr zur Aktualisierung der R RTE 20512 beantragt: Infolge der Neupositionierung der Fenster bei Ziffer 6.2.1 ändern hier die Abstände leicht.	dMi EBV A ü = 100 2231 neu 2232+ei dMa EBV A ü = 50 1869 neu 1868+ea ü = 100 1783 neu 1781+ea	siehe 03-2640
'03-2660	037-03-006	18 M		Bild 8	Meterspur (zu Art.: 18, Blatt Nr.: 16 M) Tabelle Überhöhungen Infolge der Neupositionierung der Fenster bei Ziffer 6.2.1 ändern hier die Abstände leicht.	dMi EBV A ü = 100 2231 neu 2232+ei dMa EBV A ü = 50 1869 neu 1868+ea ü = 100 1783 neu 1781+ea	siehe 03-2640
'03-2670	030-03-002	18 M		Blatt 4M	Aus Fussnote 1) folgt im Umkehrschluss, dass eine Anpassung aller Perronenden in einem Bogen Voraussetzung für die Beschaffung neuer Fahrzeuge ist. Das hat sehr weitreichende und für die Kantone als Besteller inakzeptable Konsequenzen: Es bedingt PGV-Verfahren für Anpassungen an allen betroffenen Stationen und Haltestellen einer Infrastruktur. Gemäss Praxis BAV muss für die relativ geringfügigen Anpassungen die Regelkonformität der gesamten Station/Haltestelle nachgewiesen oder anderfalls hergestellt werden. Dieser Aufwand ist unverhältnismässig und es ist keinerlei Notwendigkeit dafür ersichtlich. Notabene ist die Fussnote so zu verstehen, dass die Perronanpassungen auch dann nötig sind, wenn die neu zu beschaffenden Fahrzeuge im fraglichen Perronbereich keine Einstiegstüren aufweisen oder auch bzgl. Lichtraumprofil oder Grenzl意思en fester Anlagen keinerlei Notwendigkeit besteht. Wenn Fahrzeugbeschaffungen von PGV-Verfahren abhängig gemacht werden, ist keinerlei Planbarkeit mehr gegeben für Flottenkonzepte, Fahrzeugmigrati-onen und Angebotsausbauten. Umbauprojekte können aus Erfahrung Jahrzehnte blockiert werden. (z.B. Projektdauer, Finanzierung, Einsprachen, Enteignun-gen, Bewilligungsverfahren, etc).	Auf die Aufhebung der reduzierten Kurven-erweiterung für die Lichtraumprofile BAV a und BAV B ist zu verzichten.	siehe 03-2710
'03-2680	037-03-002	18 M		Blatt 4M	Aus Fussnote 1) folgt im Umkehrschluss, dass eine Anpassung aller Perronenden in einem Bogen Voraussetzung für die Beschaffung neuer Fahrzeuge ist. Das hat sehr weitreichende und für die Kantone als Besteller inakzeptable Konsequenzen: Es bedingt PGV-Verfahren für Anpassungen an allen betroffenen Stationen und Haltestellen einer Infrastruktur. Gemäss Praxis BAV muss für die relativ geringfügigen Anpassungen die Regelkonformität der gesamten Station/Haltestelle nachgewiesen oder anderfalls hergestellt werden. Dieser Aufwand ist unverhältnismässig und es ist keinerlei Notwendigkeit dafür ersichtlich. Notabene ist die Fussnote so zu verstehen, dass die Perronanpassungen auch dann nötig sind, wenn die neu zu beschaffenden Fahrzeuge im fraglichen Perronbereich keine Einstiegstüren aufweisen oder auch bzgl. Lichtraumprofil oder Grenzl意思en fester Anlagen keinerlei Notwendigkeit besteht. Wenn Fahrzeugbeschaffungen von PGV-Verfahren abhängig gemacht werden, ist keinerlei Planbarkeit mehr gegeben für Flottenkonzepte, Fahrzeugmigrationen und Angebotsausbauten. Umbauprojekte können aus Erfahrung Jahrzehnte blockiert werden. (z.B. Projektdauer, Finanzierung, Einsprachen, Enteignungen, Bewilligungsverfahren, etc).	Auf die Aufhebung der reduzierten Kurven-erweiterung für die Lichtraumprofile BAV a und BAV B ist zu verzichten.	siehe 03-2710
'03-2690	025-03-005	18.2 / 47.2	2.2		Korrespondiert das mit der Ergänzung von Art. 18, AB18.2M Ziff. 1.1.3? Die Lichtraumübergänge und Kurven-erweiterungen, welche mittels einer exakt konstruierten Schleppkurve auf Basis des massgebenden Referenzfahrzeuges konstruiert wurden, weisen in der Regel engere Verhältnisse als die Lichtraumübergänge gemäss AB 18, Bilder, Bild 10, aus.	Zusätzliche Ziffer, welche die Ausnahme bezogen auf Art. 18, AB18.2M Ziff. 1.1.3 erlaubt: <i>2.x die Lichtraumübergänge, welche mittels einer exakt konstruierten Schleppkurve auf Basis des massgebenden Referenzfahrzeuges konstruiert wurden;</i>	siehe 03-2730
'03-2700	050-03-005	18.2 / 47.2	2.2		Korrespondiert das mit der Ergänzung von Art. 18, AB18.2M Ziff. 1.1.3? Die Lichtraumübergänge und Kurven-erweiterungen, welche mittels einer exakt konstruierten Schleppkurve auf Basis des massgebenden Referenzfahrzeuges konstruiert wurden, weisen in der Regel engere Verhältnisse als die Lichtraumübergänge gemäss AB 18, Bilder, Bild 10, aus.	Zusätzliche Ziffer, welche die Ausnahme bezogen auf Art. 18, AB18.2M Ziff. 1.1.3 erlaubt: <i>2.x die Lichtraumübergänge, welche mittels einer exakt konstruierten Schleppkurve auf Basis des massgebenden Referenzfahrzeuges konstruiert wurden;</i>	siehe 03-2730
'03-2710	030-03-003	18.2 / 47.2	6		Kurven-erweiterung-E Bauliche Anpassung infolge neuer Fahrzeuge ist nicht verhältnismässig.	... beträgt, darf bis zur nächsten baulichen Anpassung der Anlage oder der Beschaffung von neuen Fahrzeugen diese reduzierte Kurven-erweiterung beibehalten werden. Sofern neue Fahrzeuge damit kompatibel sind.	siehe 03-2530
'03-2720	037-03-003	18.2 / 47.2	6		Kurven-erweiterung-E (Fussnote). Bauliche Anpassung infolge neuer Fahrzeuge ist nicht verhältnismässig.	... beträgt, darf bis zur nächsten baulichen Anpassung der Anlage oder der Beschaffung von neuen Fahrzeugen diese reduzierte Kurven-erweiterung beibehalten werden. Sofern neue Fahrzeuge damit kompatibel sind.	siehe 03-2710

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-2730	047-03-021	18.2 / 47.2	2.2 (neu)		Bei der Fahrzeugeinschränkung müssen nach UIC 505-1 bzw. EN 15273-2 grundsätzlich keine Lichtraumprofilübergänge wie gemäss AB 18, Bilder, Bild 13 berücksichtigt werden. Bei der Fahrzeugeinschränkung sind wie unter Ziffer 2.1 die geometrischen Verschiebungen zu berücksichtigen. Dies in Abhängigkeit der Fahrzeugbauart und somit auch für Gelenkfahrzeuge.	Löschung der Ziffer 2.2 (neu)	Der Änderungsvorschlag ist abzulehnen. Die Einschränkungsberechnungen nach UIC 505-1 und EN 15273-2 basieren auf Fahrzeugen mit zwei Achsen/Drehgestellen. Bei Gelenkfahrzeugen wird daher ein fiktiver Achsabstand ermittelt und der Einschränkungsberechnung zu Grunde gelegt. In einem konstanten Kreisbogen bzw. Geraden gibt es bei der Einschränkungsberechnung zwischen Fahrzeugen mit zwei physischen Achsen/Drehgestellen gegenüber Gelenkfahrzeugen mit fiktiven Achsabstand keine Unterschiede. Hingegen sind die Lichtraumübergänge der beiden Fahrzeugtypen nicht vergleichbar. Bei gleichen Fahrzeugabmessungen überschreiten Gelenkfahrzeuge in der Regel die Lichtraumübergänge von Fahrzeugen mit zwei physischen Achsen. Die definierten Lichtraumübergängen in den AB-EBV berücksichtigen ausschliesslich Fahrzeuge mit zwei physischen Achsen/Drehgestellen. Die existierende Infrastruktur berücksichtigt wiederum die Lichtraumübergänge nach den AB-EBV. Folglich müssen alle Fahrzeuge (auch Gelenkfahrzeuge) die Lichtraumübergänge gemäss den AB-EBV respektieren um nicht mit festen Anlagen zu kollidieren. Um diese Sicherheitslücke zu schliessen wurde die Ziff. 2.2 ergänzt.
'03-2740	036-03-009	18.2 M	3.1		Aus Fussnote 1) folgt im Umkehrschluss, dass eine Anpassung aller Perronenden in einem Bogen Voraussetzung für die Beschaffung neuer Fahrzeuge ist. Das hat sehr weitreichende und wirtschaftlich inakzeptable Konsequenzen. Es bedingt Anpassungen an betroffenen Stationen und Haltestellen. Gemäss Praxis BAV muss für die relativ geringfügigen Anpassungen die Regelkonformität der gesamten Station/Haltestelle nachgewiesen oder anderfalls hergestellt werden. Dieser Aufwand ist unverhältnismässig und nicht notwendig. Im übrigen dürfen Fahrzeugbeschaffungen nicht von PGV-Verfahren in der Infrastruktur abhängig sein.	Auf die Aufhebung der reduzierten Kurvenverweiterung für die Lichtraumprofile BAV A und BAV B ist zu verzichten.	siehe 03-2710
'03-2760	047-03-022	19.4 N	2.1		Die Fussnote (1) ist nicht genau interpretierbar und muss deshalb präzisiert werden.	Textvorschlag: «Falls aufgrund der Geschwindigkeiten grössere Breiten des Raumes für Dienstweg erforderlich sind, mindestens die Breite gemäss AB 19.3, Ziffer 2.2.	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde. Eine präzisere Beschreibung ist nicht notwendig.
'03-2860	025-03-007	31 M	3		Eine fahrzeug- bzw. netzspezifische Beurteilung der Deformation sollte bei Trambetrieben möglich sein, allenfalls abweichend von 12t. Die alte Fassung lässt dies eher offen.	Die Vorgaben in AB-EBV zu Art. 31, Normalspur, AB 31, Ziff. 3, gelten für Meterspur sinngemäss, wobei für die Beurteilung der Deflexion in der Regel von einer Achslast von 12 t auszugehen ist.	Die Bemerkung wird umgesetzt.
'03-2870	037-03-009	31 M	3		Die Vorgaben in AB-EBV zu Art. 31, Normalspur, AB 31, Ziff. 3 gelten für Meterspur sinngemäss, wobei für die Beurteilung der Deflexion von einer Achslast von 12 t auszugehen ist. Achslast 16t belassen oder 12t und 16t zulassen.	... 12t resp. 16t aus zu gehen ...	siehe 03-2860
'03-2880	050-03-007	31 M	3		Eine fahrzeug- bzw. netzspezifische Beurteilung der Deformation sollte bei Trambetrieben möglich sein, allenfalls abweichend von 12t. Die alte Fassung lässt dies eher offen.	Die Vorgaben in AB-EBV zu Art. 31, Normalspur, AB 31, Ziff. 3, gelten für Meterspur sinngemäss, wobei für die Beurteilung der Deflexion in der Regel von einer Achslast von 12 t auszugehen ist.	siehe 03-2860

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-2890	036-03-013	32.1 M	7.2	–	Mit der laufenden Aktualisierung der R RTE 29500 drängt sich eine Bereinigung der entsprechenden Ausführungsbestimmungen auf. Im Sinne einer Umstellung auf Zielvorgaben sollten die Detailregelungen zur Spurführung der Meterspurweichen aus den AB-EBV gelöscht werden. Aus verschiedenen Gründen kann das Ziel der Umstellung aller Meterspurbahnen auf die Paarung Radsatz/Weiche A/a nicht erreicht werden. Diese Zielvorgabe ist daher zwingend aus den AB-EBV zu löschen. Es gibt weiterhin sowohl Bahnen mit Paarung Radsatz/Weiche A/a wie auch mit Paarung Radsatz/Weiche B/b. Mit den vom VöV vorgeschlagenen Textänderungen ist der diesbezügliche Zielkonflikt gelöst. Es hat keinen Mehrwert, in den AB-EBV die technischen Anweisungen, Masse und Zeichnungen 1:1 (AB 32.1, Meterspur, Ziffern 7.2, 7.2.1, 7.2.2, 7.2.3 und AB 51.1, Ziffern 1.8.1, 1.11, 1.13, 1.15.1) der R RTE 29500 zu wiederholen, zumal der VöV Urheber dieses Know-How ist. Nach der laufenden Aktualisierung der RTE-Regelung ist es absehbar, dass die Bestimmungen in den AB-EBV nicht mehr mit der R RTE 29500 übereinstimmen. Da sich die AB-EBV auf die R RTE 29500 stützt, müssten sich die Bestimmungen in den AB-EBV nach der RTE-Regelung richten und demzufolge zwischen der Revisionsrunde 2024 und 2028 angepasst werden. Mit den vom VöV vorgeschlagenen Textänderungen ist der diesbezügliche Zielkonflikt gelöst. Die vorgeschlagenen Textänderungen sind zudem sowohl mit der publizierten R RTE 29500, 1. Ausgabe vom 31.01.2007, wie auch mit geplanten Aktualisierungen kompatibel, da sich technisch am System Radsatz/Weiche nichts ändert.	Textanpassung 1. Abschnitt: Langfristig ist eine schrittweise Umstellung auf einheitliche Radsätze und Weichenmerkmale im Sinne der Regelung R RTE 29500 "Standardisierung Radsätze und Weichen, Meterspur"2 des VöV anzustreben (Für Strassenbahnen und Bahnen mit Strassenbahnähnlichen Verhältnissen: siehe Ziffer 4). Die übrigen Abschnitte dieser Ziffer komplett löschen: Sollte dies wegen der Abmessungen der Radsätze nicht möglich sein, müssen bis zu deren abgeschlossener Umrüstung auf Radsatz-Typ "A" (siehe AB-EBV zu Art. 51, AB 51) Weichen des Typs "b" (Radsatz "B", siehe AB-EBV zu Art. 51, AB 51) eingesetzt werden. Bedingungen: Der Einsatz von Weichen Typ "b" ist erst nach / anlässlich der Einführung der Radsätze "B" möglich; der Einsatz von Weichen Typ "a" ist erst nach / anlässlich der Einführung der Radsätze "A" möglich; respektive chronologische Einführung (sofern nötig) folgender Zustände: Radsatz "B" → Weiche "b" → Radsatz "A" → Weiche "a" Die Modifikationen von Weichen können mittels Totalersatz oder durch Auswechslung des Herzstücks und/oder der Radlenker erfolgen. Allenfalls ist auch eine konstruktive Anpassung an den eingebauten Weichenteilen möglich. Die mit Radprofil "C" ausgerüsteten Dienstfahrzeuge können im Grundsatz alle Weichentypen befahren. Jede Bahnunternehmen ist trotzdem verpflichtet, vor jedem Einsatz solcher Fahrzeuge die vorhandenen Bedingungen zu prüfen.	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde.
'03-2900	036-03-014	32.1 M	7.2.1	–	Begründung siehe AB 32.1, Meterspur, Ziffer 7.2	Ziffer komplett löschen	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde.
'03-2910	036-03-015	32.1 M	7.2.2	–	Begründung siehe AB 32.1, Meterspur, Ziffer 7.2	Ziffer komplett löschen	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde.
'03-2920	036-03-016	32.1 M	7.2.3	–	Begründung siehe AB 32.1, Meterspur, Ziffer 7.2	Ziffer komplett löschen	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde.
'03-4160	035-03-004	Anhang Nr. 3			SN EN 15877-2 Bahnanwendungen - Kennzeichnungen von Schienenfahrzeugen - Teil 2: Außenanschriften an ...	Aussenanschriften	Die Bemerkung wird umgesetzt.
'03-4190	047-03-095a	Anhang Nr. 3			Es werden nicht immer die neuesten VSS-Normen zitiert, z.B. VSS 40 246 (zitiert Version VSS 40 246a:2010, aktuell VSS 40 246:2022-4) Ebenso: VSS 40 238, VSS 40 360, VSS 40 561, VSS 70 125, VSS 70 311, VSS 70 362	Referenzierung jeweils auf die aktuellste Version oder Ergänzung, dass neuere Versionen bewusst nicht berücksichtigt werden	Rückmeldung zu VSS 40 246 + VSS 40 238: VSS 40 246: Neue Bezeichnung "Anlagen des Fuss- und Veloverkehrs: Unterführungen", Version 2022-04
'03-4360	052-03-004	DE 18.2/47.2	6		(keine Eintragung durch Eingeber)	(keine Eintragung durch Eingeber)	Diese Datenzeile enthält keine Inhalte
'03-0010	031-03-002	2.1	2.1		Die CLC/TS 50701 ist keine spezifische Ausprägung der SN ISO/IEC 27001. Die Bevorzugung der eisenbahnspezifischen Spezifikation CLC/TS 50701 gegenüber der Normenreihe IEC 62443 sollte in Zukunft die Nachweisführung vereinfachen.	Die Konformität mit der SN ISO/IEC 27001 ist anzustreben. Zudem muss, wo notwendig, die Konformität bevorzugt mit der eisenbahnspezifischen Spezifikation CLC/TS 50701 bzw. alternativ mit der Industrienorm IEC 62443 angestrebt werden.	Der Satz "Die Konformität mit der SN ISO/IEC 27001 und wo relevant mit deren spezifischen Ausprägung CLC/TS 50701 resp. IEC 62443 ist anzustreben." (inklusive Fussnote) wird entfernt. Der letzte Satz wird wie folgt angepasst: Betreffend Mindestanforderungen an ein ISMS wird auf die Richtlinie Cybersicherheit Eisenbahn (RL CySec-Rail) des BAV verwiesen.
'03-1140	036-03-018	38.1	1		SN EN 50128 ergänzen und einfacher formulieren.	... sind die Normen der Gruppe 50126/50128/50129 zu berücksichtigen. Ziff. 1.3, 1.3.1 (streichen), 1.5 entsprechend anpassen SN EN 50128 im Anhang Nr. 3 aufnehmen	Vorschlag wird nicht übernommen, da die SN EN 50129 nur für Anwendungen mit hoher Sicherheitsrelevanz zwingend ist. Die Anwendung SN EN 50128 ist in der SN EN 50129 geregelt.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingaber	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
'03-1150	047-03-075	38.1	1		SN EN 50128 ergänzen. Generell: einfacher formulieren.	Genereller formulieren: "Die Normen der Gruppe 50126/50128/50129 sind zu berücksichtigen." Entsprechend anpassen: 38.1, Ziff. 1 38.1, Ziff. 1.3 38.1, Ziff. 1.3.1 (streichen) 38.1, Ziff. 1.5 50128 im Anhang Nr. 3 aufnehmen	Vorschlag wird nicht übernommen, da die SN EN 50129 nur für die Anwendungen mit hoher Sicherheitsrelevanz zwingend ist. Die Anwendung SN EN 50128 ist in der SN EN 50129 geregelt.
'03-1160	031-03-003	38.1	1.3		Es fehlt eine Vorgabe zur Nachweisführung von nichtelektronischen Systemen (z.B. Relaisstechnik). In der AB-EBV 2016, AB 38.1, Pkt. 1.3.1 war diese Vorgabe noch vorhanden. Ohne eine Vorgabe ist der Auslegungsspielraum zu gross. Die Prozessnorm EN 50126-1 / -2 alleine reicht nicht aus, um eine sichere Hardware nachzuweisen.	Ergänzung Pkt. 1.3.2 Bei nichtelektronischen Systemen ist die SN EN 50129 sinngemäss anzuwenden.	Vorschlag wird nicht übernommen. Da nicht elektronische Systeme heute in der SN EN 50126-2 geregelt sind, insbesondere Kapitel 10.
'03-1170	031-03-004	38.1	6		Der betrieblichen Kontext beeinflusst in einem hohen Masse die Anforderungen bzw. die Analysen, aus denen die Anforderungen abgeleitet werden.	Die Datenverbindungen und –netzwerke müssen in Bezug auf Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltbarkeit, Sicherheit (RAMS-Anforderungen) und Cybersicherheit den Anforderungen der angeschlossenen Anlagen und Systeme unter Berücksichtigung des betrieblichen Kontexts genügen.	Vorschlag wird nicht übernommen. Anliegen ist mit Vorschlag ID 03-1180 abgedeckt.
'03-1180	036-03-019	38.1	6		Ziffer in Abstimmung mit dem D RTE 28100 «Nachweisführung Datenetze» ergänzen.	Die Datenverbindungen und –netzwerke müssen in Bezug auf Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltbarkeit, Sicherheit (RAMS-Anforderungen) und Cybersicherheit den Anforderungen der Anwendungen und der angeschlossenen Anlagen und Systeme genügen.	Sinngemässe Änderung: "Die Datenverbindungen und –netzwerke müssen in Bezug auf Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltbarkeit, Sicherheit (RAMS-Anforderungen) und Cybersicherheit den Anforderungen der angeschlossenen Anlagen, Systeme und Anwendungen genügen."
'03-1190	047-03-076	38.1	6		Cybersicherheit redundant zu Ziff. 3.1 geregelt. Vorschlag: streichen.	Korrigieren: «Die Datenverbindungen und –netzwerke müssen in Bezug auf Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltbarkeit, Sicherheit (RAMS-Anforderungen) und Cybersicherheit den Anforderungen der angeschlossenen Anlagen und Systeme genügen.»	Keine Änderung. Kein Widerspruch und keine Redundanz zu 3.1
'03-1200	047-03-077	38.3	2.1		Warum steht «Die Betreiberinnen von mit ETCS ausgerüsteten Infrastrukturen [...]»? Dies wäre nicht die Aufgabe der Infrastrukturbetreiber, sondern der Infrastrukturunternehmen (Beispiel: Für Visp wäre es Aufgabe der SBB I, nicht der BLS)	«Betreiberinnen von mit ETCS ausgerüsteten Infrastrukturen» durch, «Infrastrukturunternehmen von mit ETCS ausgerüsteten Infrastrukturen»	Von dieser Änderung wird abgesehen, da generell in der EBV und den AB-EBV diese Unterscheidung nicht vorkommt.
'03-1210	043-03-001	39	3	a.3.3.1.b	Die 200 m sind im ETCS L2 Bereich bei BES, FZF und GZF nicht immer erfüllt. Mit der bedingten Belegungsprüfung nach dem Ziel (bBndZ) ist im KGB garantiert, dass 40m nach dem Signal frei sind. Im Artikel sind auch FZF / GZF zu berücksichtigen. Bei der Fahrt mit ETCS L2 sorgt die Sicherungsanlage dafür, dass der Zug vor dem Signal mit On-Sight bremsen muss und die Fahrerlaubnis über das Signal mit On-Sight erst erteilt wird, wenn der Lf dies bestätigt hat. Die Geschwindigkeit ist auf 40 km/h beschränkt.	c) Im ETCS L2 Bereich sind die Distanzen über das rechtzeitige Erteilen einer On-Sight-Fahrerlaubnis zu berücksichtigen. Dies gilt sowohl für Besetzt-Fahrten als auch für Fahrten mit VTW (Verleihen / Trennen / Wenden).	Besten Dank für den Hinweis. Die Ziffer ist nicht Teil der Revision. Da sich die Ziffer auf das Besetztsignal bezieht, ist der Handlungsbedarf nicht zwingend. Wird in den Themenspeicher aufgenommen.
'03-1220	043-03-002	39	3	a.5.1.2	Die Anzeige sollte nicht in der Fahrstrasse erfolgen, sondern z. B. am Signal. Es braucht offenere Formulierung, die nicht den Begriff "Fahrstrasse" enthält.	Auf Anlagen für Geschwindigkeiten über 160 km/h sind Notbedienungen nur erlaubt, wenn die eingeschränkte Geschwindigkeit für den FdI klar ersichtlich ist.	Vorschlag wird nicht übernommen, die technische Lösung soll nicht vorgegeben werden. Die Anzeige am "Signal" auf der Bedienoberfläche ist konform zu dieser Ziffer.
'03-1230	021-03-001	39	3	b.2.3.1	Eine Geschwindigkeits-Ausführung ist lediglich beim Signalsystem L mit Fahrbegriffen beschrieben	Sprachregelung der FDV verwenden:	Änderung: Bei Anzeige einer Geschwindigkeitsausführung mit vorausgehender Ankündigung, kann die Mindestsichtzeit um 1 Sekunde verkürzt werden. Erläuterungen anpassen: Präzisierung in der Formulierung, da die geforderte Reaktion des Triebfahrzeugführers bei der Ermittlung der Signalsichtzeit mitberücksichtigt werden kann.
'03-1240	043-03-003	39	3	b.1.2.6	Die Funktionsfähigkeit kann die Sicherungsanlage nicht prüfen.	Bei Anlagen mit Führerstandssignalisierung muss die Sicherungsanlage sicherstellen, dass nur entsprechend ausgerüstete und funktionsfähige Fahrzeuge vom letzten ortsfesten Signal eine Fahrerlaubnis für die Einfahrt in den Führerstandssignalisierungsbereich erhalten	Vorschlag wird nicht übernommen. Grundsätzlich darf sich eine nicht funktionsfähige Fahrzeugausrüstung nicht beim RBC anmelden können.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-1250	031-03-005	41.1	4.1		Aufgrund des Schadensausmasses und zum Schutze der Baustellenarbeiter muss bei automatischen Warnsystemen eine Mindestanforderung Sicherheitsintegrität SIL3 festgelegt werden. Anmerkung: Die Lärmmissionen der Fahrzeuge werden immer geringer. Bei Ausfall des Warnsystems kann nicht davon ausgegangen werden, dass herannahende Fahrzeuge rechtzeitig erkannt werden.	Ergänzung: "Automatische Warnsysteme müssen mindestens Sicherheitsintegrität SIL3 erreichen."	Besten Dank für den Hinweis. Die Ziffer ist nicht Teil der Revision. Es besteht kein zwingender Handlungsbedarf. Wird in den Themenspeicher aufgenommen.
'03-1260	031-03-006	41.1	4.3.1		Aus der Anwendung der SN EN 50129 bzw. aus AB38.1, Pkt 1.3.1 ergibt sich, dass die SN EN 50126-2 bei expliziten Verweisen in der SN EN 50129 berücksichtigt werden muss.	Bei Anwendung der SN EN 50129 erübrigt sich die Berücksichtigung der SN EN 50126-2, ausser bei expliziten Verweisen in der SN EN 50129.	Vorschlag wird übernommen: Gleich wie AB 38.1 Ziffer 1.3.1
'03-2770	047-03-004	2.1 ^{bis}	1.1		[...] enthalten, müssen soweit verhältnismässig gegen [...]	Korrigieren: [...] enthalten, müssen - soweit verhältnismässig – gegen [...]	Keine Änderung. Auch ein Geankenstrich ändert die Aussage nicht.
'03-2780	030-03-001	2.1 ^{bis}	1.2		Weshalb werden die Normen CLC/TS 50701 und IEC 62443 nochmals aufgeführt? Aus Sicht MGBahn reicht die Norm ISO 27001 vollständig aus.	Die Konformität mit der SN ISO/IEC 270011 und wo relevant mit deren spezifischen Ausprägung CLC/TS 507011 resp. IEC 62443 ist anzustreben.	Siehe ID 03-0010
'03-2790	031-03-001	2.1 ^{bis}	1.2		Bei Technischen Systemen, Prozessen spricht man von Schnittstellen zu anderen Systemen.	Nachstellen Schnittstellen zu anderen Managementsystemen, insbesondere zum Sicherheitsmanagementsystem (SMS), sind zu etablieren.	Der Begriff wird angepasst.
'03-2800	032-03-001	2.1 ^{bis}	1.2		Weshalb werden die Normen CLC/TS 50701 und IEC 62443 nochmals aufgeführt? Aus Sicht MGBahn reicht die Norm ISO 27001 vollständig aus.	Die Konformität mit der SN ISO/IEC 270011 und wo relevant mit deren spezifischen Ausprägung CLC/TS 507011 resp. IEC 62443 ist anzustreben.	Siehe ID 03-0010
'03-2810	036-03-001	2.1 ^{bis}	1.2		Prozesslandkarte ist eine statische Dokumentation. Sinnvoll wäre, es zu fordern, dass das ISMS als Instrument der Unternehmensführung integriert wird.	Das ISMS ist Teil der Unternehmensführung.	Der Satz "Das ISMS ist in der Prozesslandkarte des Unternehmens zu integrieren." wird ersatzlos gestrichen. In der RL CySec-Rail werden die nötigen Ausführungen gemacht..
'03-2820	037-03-001	2.1 ^{bis}	1.2		Weshalb werden die Normen CLC/TS 50701 und IEC 62443 nochmals aufgeführt? Die Norm ISO 27001 reicht vollständig aus.	Die Konformität mit der SN ISO/IEC 270011 und wo relevant mit deren spezifischen Ausprägung CLC/TS 507011 resp. IEC 62443 ist anzustreben.	Siehe ID 03-0010
'03-2830	047-03-005	2.1 ^{bis}	1.2		«Das ISMS ist in der Prozesslandkarte des Unternehmens zu integrieren.» Prozesslandkarte ist eine statische Dokumentation. Sinnvoll wäre, es zu fordern, dass das ISMS (das Management System) als Teil der Unternehmensführung etabliert ist Normen und Standards entwickeln ständig sich weiter. Grosse Organisationen stehen hinter der Weiterentwicklung. Die RL CySec-Rail referenziert diese Vorgaben und präzisiert diese teilweise. Erfolgen Anpassungen der RL CySec-Rail aufgrund von angepassten internationalen Normen nicht zeitnah basieren die Mindestanforderungen auf veralteten Vorgaben	Ersetzen: «Das ISMS ist Teil der Unternehmensführung.» Ergänzen: Wir schlagen vor, die Liste möglicher Normen und Standards und deren Einsatzgebiet als Hilfsmittel (z.B. in Form einer Referenztabelle) in der Richtlinie Cybersicherheit Eisenbahn (RL CySec-Rail) zu verankern. Dies auch, weil die Richtlinie schneller auf Veränderungen im Umfeld der Cybersicherheit reagieren kann. (keine Bemerkung zum entsprechenden EBV-Artikel 2 Abs. 1bis)	Der Satz "Das ISMS ist in der Prozesslandkarte des Unternehmens zu integrieren." wird ersatzlos gestrichen. In der RL CySec-Rail werden die nötigen Ausführungen gemacht.. Siehe auch ID 03-2810. Auf die Normen wird nur noch in der Richtlinie verwiesen. Die vorgeschlagene Ergänzung wird nicht übernommen. Die Richtlinie konkretisiert auch einzelne in den Normen nicht Besten Dank. Zum Vorschlag siehe Punkt ID 03-0010.
'03-2840	047-03-002	2.1 ^{bis}			Wir begrüßen die Konkretisierung der Anforderungen an die Cybersicherheit zur Wahrung eines angemessenen Sicherheitsniveaus der Bahnen. Das Auflisten anwendbarer Normen und Standards in der AB EBV erachten wir als kontraproduktiv. Normen und Standards entwickeln sich weiter und es besteht das Risiko, dass relevanten Änderungen zu spät Eingang in die AB EBV finden (z.B. IEC 63452). Bei einer, wenn auch nicht abschliessenden, Auflistung besteht das Risiko, dass für die Beurteilung wichtige Standards ignoriert werden. Zudem fordert die AB EBV eine risikoorientierte Vorgehensweise zur Evaluation von Massnahmen zur Risikobeherrschung und nicht die Umsetzung konkreter Standards, was die Auswahl der aufgeführten Normen und Standards willkürlich erscheinen lässt.		
'03-2850	036-03-002	2.1 ^{bis}	1.2		Die Konkretisierung der Anforderungen an die Cybersicherheit zur Wahrung eines angemessenen Sicherheitsniveaus der Bahnen ist zu begrüßen. Das Auflisten anwendbarer Normen und Standards in der AB EBV erachten wir als kontraproduktiv. Normen und Standards entwickeln sich weiter und es besteht das Risiko, dass relevanten Änderungen zu spät Eingang in die AB EBV finden (z.B. IEC 63452). Bei einer, wenn auch nicht abschliessenden, Auflistung besteht das Risiko, dass für die Beurteilung wichtige Standards ignoriert werden. Zudem fordert die AB EBV eine risikoorientierte Vorgehensweise zur Evaluation von Massnahmen zur Risikobeherrschung und nicht die Umsetzung konkreter Standards, was die Auswahl der aufgeführten Normen und Standards willkürlich erscheinen lässt.	Eine Liste möglicher Normen und Standards und deren Einsatzgebiet als Hilfsmittel (z.B. in Form einer Referenztabelle) sind in der Richtlinie Cybersicherheit Eisenbahn (RL CySec-Rail) bzw. in entsprechenden Branchendokumenten (Handbücher, RTE, ...) zu verankern.	Besten Dank. Zum Vorschlag siehe Punkt ID 03-0010.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-2930	047-03-078	39.3.a	3	d	Ergänzung: Bahnübergänge nur für Fussgänger, z.B. bei nicht schienenfreiem Bahnzugang.	«... sind für den Strassenverkehr sowie für Fussgänger gesperrt.»	Gemäss Strassenverkehrsrecht sind beim Strassenverkehr die Fussgänger mitgemeint. (VRV: SR 741.11 Strassenverkehr) Art. 1 Begriffe (Art. 1 SVG): Sind Strassen die von Motorfahrzeugen, motorlosen Fahrzeugen oder Fussgängern benützten Verkehrsflächen. Der Zugang zum Perron ist etwas speziell, Bedarf aber keiner speziellen Regelung. Eine diesbezüglich Änderung würde eine umfangreiche Überprüfung und Änderung der Vorschriften bedingen, die keinen Mehrwert bringt und in der Formulierung komplizierter und weniger gut lesbar würde.
'03-2940	030-03-009	39.3.a	4.3		In den Erläuterungen steht zu diesem Punkt, dass gewisse Anforderungen an Durchrutschwege in der bestehenden AB-EBV unverhältnismässig sind. Mit der Anpassung gibt es aber eine entscheidende Verschärfung. Bisher waren Durchrutschwege z.B. bei Prellböcken gemäss AB-EBV nicht nötig. Wir werden in Zukunft diverse Stumpengleise umbauen müssen oder werden von Fall zu Fall diskutieren, ob ein Durchrutschweg unverhältnismässig ist oder nicht. Zumindest solange bis die RTE diese Fälle nicht regelt, sollte der letzte Satz drin bleiben.	Der folgende Satz soll bestehen bleiben: Kollisionen mit Prellböcken und anderen festen Hindernissen sowie von Engleisungsmitteln bewirkte Entgleisungen müssen nicht berücksichtigt werden.	Der Vorschlag wird sinngemäss übernommen: Risiken, die durch einen über das Ende seiner Fahrstrasse hinausfahrenden Zug entstehen, sind soweit nicht vernachlässigbar, mit einem Durchrutschweg zu reduzieren. Dieser ist hinter dem Ende der Fahrstrasse vorzusehen. Als Risiken gelten insbesondere Kollisionen des betrachteten Zuges mit Zugfahrten, Rangierbewegungen und dem Strassenverkehr. Kollisionen mit Prellböcken und anderen festen Hindernissen müssen nicht berücksichtigt werden.
'03-2950	036-03-020	39.3.a	4.3		Mit der Anpassung 2024 gibt es aber eine entscheidende Verschärfung. Bisher waren Durchrutschwege z.B. bei Prellböcken gemäss AB-EBV nicht nötig. In den Erläuterungen steht zu diesem Punkt, dass gewisse Anforderungen an Durchrutschwege in der bestehenden AB-EBV unverhältnismässig sind. Zumindest solange bis die RTE 25011 diese Fälle nicht regelt, sollte der letzte Satz drin bleiben.	Der folgende Satz soll bestehen bleiben: Kollisionen mit Prellböcken und anderen festen Hindernissen sowie von Engleisungsmitteln bewirkte Entgleisungen müssen nicht berücksichtigt werden.	Der Vorschlag wird sinngemäss übernommen: Risiken, die durch einen über das Ende seiner Fahrstrasse hinausfahrenden Zug entstehen, sind soweit nicht vernachlässigbar, mit einem Durchrutschweg zu reduzieren. Dieser ist hinter dem Ende der Fahrstrasse vorzusehen. Als Risiken gelten insbesondere Kollisionen des betrachteten Zuges mit Zugfahrten, Rangierbewegungen und dem Strassenverkehr. Kollisionen mit Prellböcken und anderen festen Hindernissen müssen nicht berücksichtigt werden.
'03-2960	037-03-010	39.3.a	4.3		In den Erläuterungen steht zu diesem Punkt, dass gewisse Anforderungen an Durchrutschwege in der bestehenden AB-EBV unverhältnismässig sind. Mit der Anpassung gibt es aber eine entscheidende Verschärfung. Bisher waren Durchrutschwege z.B. bei Prellböcken gemäss AB-EBV nicht nötig. Wir werden in Zukunft diverse Stumpengleise umbauen müssen oder werden von Fall zu Fall diskutieren, ob ein Durchrutschweg unverhältnismässig ist oder nicht. Zumindest solange bis die RTE diese Fälle nicht regelt, sollte der letzte Satz drin bleiben.	Der folgende Satz soll bestehen bleiben: Kollisionen mit Prellböcken und anderen festen Hindernissen sowie von Engleisungsmitteln bewirkte Entgleisungen müssen nicht berücksichtigt werden.	Der Vorschlag wird sinngemäss übernommen: Risiken, die durch einen über das Ende seiner Fahrstrasse hinausfahrenden Zug entstehen, sind soweit nicht vernachlässigbar, mit einem Durchrutschweg zu reduzieren. Dieser ist hinter dem Ende der Fahrstrasse vorzusehen. Als Risiken gelten insbesondere Kollisionen des betrachteten Zuges mit Zugfahrten, Rangierbewegungen und dem Strassenverkehr. Kollisionen mit Prellböcken und anderen festen Hindernissen müssen nicht berücksichtigt werden.
'03-2970	041-03-001	39.3.a	4.3		Es wird nicht erläutert, welche Risiken grundsätzlich vernachlässigbar sind und somit nicht mit einem Durchrutschweg reduziert werden. Bis anhin war klar, dass Kollisionen mit Prellböcken und anderen festen Hindernissen sowie von Entgleisungsmitteln bewirkte Entgleisungen nicht berücksichtigt werden müssen. Damit es eindeutig ist, sollte weiterhin beschrieben sein, welche Risiken grundsätzlich ausgeschlossen werden können. Sonst bräuchte es zusätzliche Sicherheitsbetrachtungen und man riskiert, dass es in den Projekten nicht einheitlich gehandhabt wird.	Als Risiken gelten insbesondere Kollisionen des betrachteten Zuges mit Zugfahrten, Rangierbewegungen und dem Strassenverkehr. Kollisionen mit Prellböcken und anderen festen Hindernissen sowie von Entgleisungsmitteln bewirkte Entgleisungen müssen nicht berücksichtigt werden.	Der Vorschlag wird sinngemäss übernommen: Risiken, die durch einen über das Ende seiner Fahrstrasse hinausfahrenden Zug entstehen, sind soweit nicht vernachlässigbar, mit einem Durchrutschweg zu reduzieren. Dieser ist hinter dem Ende der Fahrstrasse vorzusehen. Als Risiken gelten insbesondere Kollisionen des betrachteten Zuges mit Zugfahrten, Rangierbewegungen und dem Strassenverkehr. Kollisionen mit Prellböcken und anderen festen Hindernissen müssen nicht berücksichtigt werden.
'03-2980	047-03-081	39.3.a	8.3		Mit der Ergänzung «grundsätzlich» wird die Anforderung entschärft, ohne dass es klar ist, was genau die Absicht ist. Es ist nicht ersichtlich, welche Abweichungen toleriert werden und wie mit solchen Abweichungen vorgegangen werden soll.	Es soll versucht werden, zu vage Anforderungen auszuformulieren. Aus der Formulierung sollte klar sein, ob Abweichungen genehmigungspflichtig sind.	Die Änderung in Ziffer 8.3.2 entspricht einer Eingabe der SBB. Diese Anpassung ist nur möglich, wenn die Ergänzung in Ziffer 8.3 die generelle Anforderung entschärft.
'03-2990	047-03-079	39.3.a	4.2.2	c	Es ist nicht klar ob die Liste eine abschliessende Auflistung von Fällen, welche spurbewirkten Flankenschutz erfordern oder eine Minimaliste von solchen Fällen ist.	Präzisieren, ob die Liste nicht abschliessend ist.	Diese Formulierung entspricht dem mit der SBB im Detail von ihr beantragten Änderung.
'03-3000	047-03-080	39.3.a	4.2.2	c	Auch bei geplanten Gefahrguttransporte ist spurbewirkter Flankenschutz nötig.	Liste mit dem Punkt «geplanten Gefahrguttransporte» ergänzen.	Diese Formulierung entspricht dem mit der SBB im Detail von ihr beantragten Änderung.
'03-3010	017-03-004	39.3.a			Reduktion der Anforderungen für Flankenschutz und Fahrstrassenauflösung für Situationen mit geringem Risikopotential werden begrüsst.	(keine Eintragung durch Eingeber)	Danke

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingaber	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
'03-3020	047-03-083	39.3.b	4.1		Zuerst eine Fahrerlaubnis erteilen und dann die Abfahrerlaubnis signalisieren? Formulierung im Abgleich zu den FDV.	Formulierung kongruent zu den FDV (FDV 300.6 Kap. 3, div.): «... wenn für den betreffenden Fahrweg eine Zustimmung zur Fahrt Fahrerlaubnis erteilt ist»	Besten Dank für den Hinweis. Die Ziffer ist nicht Teil der Revision. Es besteht kein zwingender Handlungsbedarf. Wird in den Themenspeicher aufgenommen.
'03-3030	012-03-004	39.3.b	2.3.1		AB 39.3.b, 2.3.1 Neue Formulierung nicht leicht verständlich (für ausführende Fahrbegriffe mit vorausgehender Ankündigung der Geschwindigkeit, kann die Mindestsichtzeit um 1 Sekunde verkürzt werden.)	*Für Signale, welche einen ausführenden Fahrbegriff anzeigen, kann die Mindestsichtzeit um 1 Sekunde verkürzt werden, wenn die Geschwindigkeit vorausgehend angekündigt wird.*	Siehe ID 03-1230
'03-3040	029-03-002	39.3.b	2.3.1		Die vorgesehene Bestimmung ist kryptisch formuliert und verleitet zu spitzfindigen Auslegungen, die sich in der Praxis kaum bewähren dürften. Mit Blick auf die übergeordnete Ziffer 2.3, wo klar von Haupt- und Vorsignalen die Rede ist, könnte die Bestimmung einfacher formuliert werden. Mit unserem Vorschlag wäre allerdings der seltene Fall von Vorsignalen, die ausführende Fahrbegriffe zeigen können, nicht abgedeckt.	Bei Hauptsignalen, denen ein Vorsignal vorangeht, kann die Mindestsichtzeit um 1 Sekunde verkürzt werden.	Siehe ID 03-1230
'03-3050	047-03-082	39.3.b	2.1.5		Formulierung der Wechselbedingungen präzisieren: «Ein Wechsel der Aufstellungsseite eines Signals ist nur zulässig, wenn dadurch die Zuordnung des Signals zum Gleis nicht erschwert wird.»	Präzisieren: «Der Wechsel der Aufstellungsseite von aufeinanderfolgenden Signalen ist nur zulässig, wenn dadurch die Zuordnung der Signale zum Gleis nicht erschwert wird.»	Es ist nicht die Absicht, die Anforderung nur auf diesen Punkt zu beschränken. Die Vorschrift sollte generell anwendbar sein.
'03-3060	036-03-021	39.3.c	1		Präzisierung zur Zugbeeinflussung	... mit dem Ziel, Entgleisungen und Kollisionen zu vermeiden.	Der Vorschlag wird nicht übernommen. Die Verhinderung von Entgleisungen und Kollisionen ist primär Aufgabe der Sicherungsanlage (in Zusammenarbeit mit dem Tf).
'03-3070	047-03-084	39.3.c	1		Präzisierung zur Zugbeeinflussung	* ... mit dem Ziel, Entgleisungen und Kollisionen zu vermeiden.*	Der Vorschlag wird nicht übernommen. Die Verhinderung von Entgleisungen und Kollisionen ist primär Aufgabe der Sicherungsanlage (in Zusammenarbeit mit dem Tf).
'03-4170	036-03-053	Anhang Nr. 3			Seite 2, CLC/TS 50701: Anstelle einer konkreten Ausgabe ist vermerkt, es sei die jeweils aktuellste Version anzuwenden. Diese dynamische Verweisung ist problematisch. Welche ist die aktuellste Version? Neuste Publikation, z.B. 6 Monate nach Aufschaltung? – Zudem verstösst die Vorgabe gegen die Vorgabe der statischen Verweise.	Die neuste Version einfügen. Gemäss Info aus der Normenkommission TK 9 wird es nach der 2. Ausgabe keine weitere Ausgabe geben. Es ist eine IEC-Norm in Arbeit, welche diese Aspekte aufnehmen und weiterführen wird.	Die CySec-Normen werden in den AB-EBV nicht mehr aufgeführt. Siehe Punkt D 03-0010. Daher entfällt die Erwähnung der Norm im Anhang 3.
'03-4210	047-03-097	Anhang Nr. 3			Seite 2, CLC/TS 50701: Anstelle einer konkreten Ausgabe ist vermerkt, es sei die jeweils aktuellste Version anzuwenden. Diese dynamische Verweisung ist problematisch. Welche ist die aktuellste Version? Neuste Publikation, z.B. 6 Monate nach Aufschaltung? – Zudem verstösst die Vorgabe gegen die Vorgabe der statischen Verweise.	Die neuste Version einfügen. Gemäss Info aus der Normenkommission TK 9 wird es nach der 2. Ausgabe keine weitere Ausgabe geben. Es ist eine IEC-Norm in Arbeit, welche diese Aspekte aufnehmen und weiterführen wird.	Die CySec-Normen werden in den AB-EBV nicht mehr aufgeführt. Siehe Punkt D 03-0010. Daher entfällt die Erwähnung der Norm im Anhang 3.
'03-4230	047-03-099	Anhang Nr. 3			Seite 22 «ZBMS Standard» ist mit einer Fussnote 2 eingetragen.	Fussnote wiederholen von Seite 20. (Das BAV publiziert dieses Dokument auf der Homepage.)	Besten Dank für den Hinweis. Wird korrigiert.
03-3080	042-03-002	44.a	1		«... die Bestimmungen der Starkstromverordnung vom 30. März 1994, sowie der Leitungsverordnung vom 30. März 1994 (LeV)»	Zwischen «1994» und «sowie» kommt kein Komma. P.S.: So steht es auch in AB 44.b 1.1.	ok
03-0160	047-03-016	18	Blatt 21N	Bild 12	Klarere Formulierung der Fussnote (3): Die Aussage gilt nicht für DSS.	im waagrecht-lotrechten Koordinatensystem (siehe auch Bild 11) – gilt nicht für DSS.	Der Oberleitungsraum ist hier nur schematisch dargestellt. Die genaue Festlegung dieses Raums ist in erster Linie abhängig vom Typ der Oberleitung und muss entsprechend den Anordnungen und Abmessungen festgelegt werden, auch im Falle einer (geneigten) Deckenstromschiene. Das Thema Oberleitungsraum wird im nächsten Revisionsdurchgang grundlegend überarbeitet.
'03-0170	047-03-017	18.2	1.3		Aus unserer Sicht ist der neue Text nicht korrekt und der bisherige Text war besser. Mit der neuen Formulierung darf im Prinzip kein Kontakt der Oberleitung mit dem Stromabnehmer stattfinden, also auch nicht der Fahrdraht als Teil der Oberleitung.	Beibehaltung des bisherigen Textes	Vorschlag wird übernommen. Textverbesserung wird für nächste Revisionsrunde geprüft.
'03-0240	047-03-020	18.5	3.3		Analog zu den Ziffern 1.5 und 2.3 müsste auch bei 3.3 eine Fehlerkorrektur erfolgen mit der Ergänzung des Oberleitungsraums	Textvorschlag: «Auf herzurichtenden Strecken (Nutzungsänderung) müssen bestehende Bauten und Anlagen, die Ziff. 3.1 nicht erfüllen, mindestens ein reduziertes Lichtraumprofil, umfassend den Bereich I, inkl. reduzierten Fensterraum, siehe AB 18.3, Ziffer 6.2.2 und den Raum für den Schulpfweg sowie den Oberleitungsraum, einhalten.»	Vorschlag wird übernommen. Es handelt sich um eine logische Schlussfolgerung aus den AB 18.5, Ziffern 1.5 und 2.3 und wurde an dieser Stelle übersehen.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
03-1040	017-03-003	34.4	2		Für oberirdische Perronanlagen führt die Anforderung der permanenten Ausleuchtung tagsüber zu erhöhtem Energieverbrauch, dem kein Nutzen gegenübersteht.	Die Perrons müssen <u>bei Dämmerung und Dunkelheit</u> mindestens während der Betriebszeiten ausgeleuchtet sein.	Die Formulierung wurde bewusst so gewählt, damit die Bahn die Möglichkeit hat, ihre Perrons entsprechend den Örtlichkeiten, den Sicherheitsaspekten und der betrieblichen Nutzung optimal auszuleuchten, so dass die Sicherheit ständig gewährleistet ist. Die vorgeschlagene Anforderung kann mit dem aktuellen AB Ziffer-Text erfüllt werden; zB. bedeutet genügend Tageslicht ebenfalls, dass es ausgeleuchtet ist.
'03-1050	029-03-001	34.4	2		Die Bestimmung legt nahe, dass der gesamte Bereich der Perrons während der Betriebszeiten ausgeleuchtet werden muss. Vielerorts sind die Perrons aber deutlich länger als die Züge; beleuchtet man das ganze Perron führt dies dazu, dass einsteigende Reisende am falschen Ort warten oder aussteigende Reisende in die falsche Richtung gehen.	Die Perrons müssen auf ihrer ganzen Länge ausgeleuchtet werden können. Mindestens während den Betriebszeiten sind sie im Bereich der haltenden Züge auszuleuchten.	Die Formulierung wurde bewusst so gewählt, damit die Bahn die Möglichkeit hat, ihre Perrons entsprechend den Örtlichkeiten, den Sicherheitsaspekten und der betrieblichen Nutzung optimal auszuleuchten, so dass die Sicherheit ständig gewährleistet ist. Die vorgeschlagene Anforderung kann mit dem aktuellen AB Ziffer-Text erfüllt werden.
03-1270	045-03-010	45	3		(frei) Praktisch kann nicht sichergestellt werden, dass von jeder Position einer Arbeitsstelle aus dieser Zustand ersichtlich gemacht werden kann, respektive ersichtlich ist.	Sichtbarkeit des Anlagenzustands (z.B. Erdungsvorrichtungen). Der kurzgeschlossene und geerdete bzw. mit der Rückleitung verbundene Zustand der Anlage muss, <u>wenn möglich</u> , von der Arbeitsstelle aus erkennbar sein.	Diese AB-Ziffer war nicht Gegenstand der Revision AB-EBV 2024. Im R RTE 20600 (Ziff. 7.5.5) ist der Unterschied zwischen Arbeitsort (wenn möglich) und Arbeitsstelle (zwingend) umschrieben.
'03-1280	045-03-009	45	1		Soweit die Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV)1 und diese Ausführungsbestimmungen keine Vorschriften enthalten, sind gelten für Arbeiten an elektrischen Anlagen oder in deren Nähe soweit anwendbar die Bestimmungen der [...]	Soweit die Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV)1 und diese Ausführungsbestimmungen keine Vorschriften enthalten, sind gelten für Arbeiten an elektrischen Anlagen oder in deren Nähe, soweit anwendbar, die Bestimmungen der [...]	ok
'03-1290	042-03-010	45.3	1		Bezüglich Sicherheitsabständen und Sicherheitsmassnahmen wird auf die SN EN 50488 verwiesen. Dies ist begrüssenswert, das die Gefahrenzone damit von 1.00 m bis auf 40 cm reduziert werden kann, was die Durchführung diverser Arbeiten bei eingeschaltetem Nebengleis wieder erlaubt. Sowieso müssen der EN 50488 entgegenstehende nationale Vorschriften bis 29.1.2026 zurückgezogen werden (dow). Gegenüber dem bisherigen Text der AB EBV bestehen noch weitere Änderungen (z.B. der <i>Mindestarbeitsabstand D_A</i> , der in der bisherigen AB EBV nicht vorkommt). Darüber hinaus ist die deutsche Version der EN 50488 noch mit kleinen Mängeln behaftet. Siehe dazu die Nationalen Fussnoten des DKE zum Beispiel zur unsauberen Definition des <i>Anlagenbetreibers</i> und des <i>Anlagenverantwortlichen</i> . Das RTE 20600 muss sowieso an die Vorgaben der EN 50488 angepasst werden und kann bei dieser Gelegenheit auch die Mängel präzisieren.	Keine Änderung im Text der AB EBV, aber den VöV auffordern, das RTE 20600 mit der EN 50488 in Übereinstimmung zu bringen und die Benennung der verantwortlichen Personen zwischen AB EBV Art 81, Blatt 7 und der EN 50488 zu erläutern..	Der Text in den AB-EBV muss angepasst werden, einerseits um die Vorgaben der neuen Norm zu berücksichtigen, andererseits um die Grundlage für das RTE zu schaffen. Das BAV entsendet einen Vertreter in die RTE-AGr. Er wird das Thema dort einbringen, aber die Umsetzungsverantwortung auf Stufe RTE liegt bei der VöV-Organisation
'03-1295	028-03-001	46.1	1		Art 6.1 / 1 : Dans la mesure où l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF) et les présentes dispositions d'exécution ne contiennent pas de prescriptions, il y a lieu d'appliquer les dispositions de l'ordonnance du 30 mars 1994 sur le courant fort de l'ordonnance du 30 mars 1994 sur les lignes électriques (OLEI)3 et de l'ordonnance du 7 novembre 2001 sur les installations à basse tension (OIBT). Le texte en rouge me paraît incohérent.		La traduction a été vérifiée et jugée correcte; l'ordonnance sur le courant fort et l'ordonnance sur les lignes électriques ont toutes la même date d'édition (le 30 mars 1994). Die Übersetzung wurde überprüft und als in Ordnung befunden; die Starkstromverordnung und die Leitungsverordnung haben beide dasselbe Ausgabedatum (30 März 1994).

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-3090	054-03-001	44.b	4.1		Für Tunnel ist die Anforderung durch die TSI-SRT definiert. Deshalb schlagen wir für Tunnel keine Anpassung vor. Für Gebäude-Innenbereiche ist sicher eine Trennung der Bereiche, in denen die VKF BSR angewendet werden müssen sehr schwer. Verwirrung könnte dadurch entstehen, dass nach VKF die Brandklasse Cca-s1,d2,a1 "kritisches Verhalten" bedeutet und deshalb für Flucht- und Rettungswege verboten ist. Durch die Anpassung Cca-s1,d1,a1 statt Cca-s1,d2,a1 wäre für Innenbereiche mit Publikumsverkehr und Depots/Instand-haltungsanlagen(>100 Personen) der Widerspruch mit den BSR des VKF behoben. Uns ist klar, dass diese Fragestellung bereits in den AB-EBV von 2020 relevant waren. Für Depots und Instandhaltungsanlagen (<100 Personen) könnten ggf. auch Diskussionen über die in Flucht- und Rettungswegen anzuwendenden Kabeln entstehen, brandschutztechnisch ist dort das Risiko jedoch viel geringer, weshalb man hier von einer Anpassung absehen könnte. Die Kabel mit den hier vorgeschlagenen Brandklassen sind verfügbar und entsprechen dem gewöhnlichen Standard, welcher für die Gebäudeinstallation in der Schweiz weit verbreitet ist.	Unter 4.1 (Seite 300): Innenbereiche mit Publikumsverkehr Klassifizierung Cca, s1, d1, a1 Depots und Instandhaltungsanlagen (>100 Personen) Klassifizierung Cca, s1, d1, a1	Die Festlegung der Kabelklassifikationen erfolgte in Abstimmung mit den europäischen Stellen. Den Bahnen ist es freigestellt, ein Kabel mit einer höheren Klassifikation (d1 anstatt d2) zu verwenden, um so Synergien besser zu nutzen.
'03-3100	054-03-002	44.b	4.1		Die neue Anforderung für Unterwerke, Gleichrichterstationen (freistehend bzw. in Gebäuden ohne Publikumsverkehr) wird in der Anwendung zu zahlreichen Problemen führen. Denn generell werden dort Aussenkabel (Brandklasse Fca, ohne Brandschutz) in das Gebäude bis zum ersten Anschlusspunkt eingeführt. Beispiele solcher Kabel sind Stellwerk-Kabel SW-CLT, PE-ALT-CLT und 30kV Hochspannungskabel. Diese bewährte Praxis ist nach VKF-Regeln bisher kein Problem. Unter Berufung auf die FAQ zu BSR 13-15 "Kabel der Kategorie Fca" kann das Aussenkabel ins Gebäude bis zum ersten Anschlusspunkt geführt werden, wenn dieses Kabel nicht in einem Flucht- und Rettungsweg liegt. Mit der neuen Anforderung "Eca" wäre diese bewährte Praxis nicht mehr möglich. Stattdessen läuft man Gefahr, dass die Robustheit der Aussenkabel von den Herstellern zugunsten Brandschutz nach unten angepasst wird und dass eventuell dort der minimalistischste Brandschutz von "Eca" zum Zuge kommen, mit der Verwendung von im Brandfall toxischem und stark rauchendem PVC. Deshalb schlagen wir vor, dass statt "Klassifizierung Eca" dort stehen sollte: "Klassifizierung Fca erlaubt, ausser in Flucht- und Rettungswegen ...", oder dieser Absatz ganz gestrichen wird.	Unterwerke, Gleichrichterstationen (freistehend bzw. in Gebäuden ohne Publikumsverkehr), Klassifizierung Fca erlaubt, ausser in Flucht- und Rettungswegen. In Flucht und Rettungswegen ist Cca, s1, d1, a1 zu verwenden oder das Fca-Kabel ist brandschutztechnisch vom Fluchtweg zu separieren. Oder diese Regel streichen: Unterwerke, Gleichrichterstationen (freistehend bzw. in Gebäuden ohne Publikumsverkehr), Klassifizierung Eca	Für die Einführung von Erdkabeln in Gebäude, wie Unterwerke und Gleichrichterstationen, kann für die letzten Kabelmeter nach AB 44.b, Ziff. 4.2 und 4.3 vorgegangen werden.
'03-3110	054-03-003	44.b	4.1		Die neue Anforderung für Unterwerke, Gleichrichterstationen (unterirdisch bzw. in Gebäuden mit Publikumsverkehr) begünstigen wir, weil in solchen Gebäuden Brandschutz und Flucht- und Rettungsmöglichkeiten ein Thema sind. Wir möchten jedoch ebenfalls vorschlagen, diese Anforderung kohärent mit den VKF-BSR zu formulieren (ohne "d2", welches "kritisches Verhalten" bedeutet).	Unterwerke, Gleichrichterstationen (unterirdisch bzw. in Gebäuden mit Publikumsverkehr) Klassifizierung Cca, s1, d1, a1	Die Festlegung der Kabelklassifikationen erfolgte in Abstimmung mit den europäischen Stellen. Den Bahnen ist es freigestellt, ein Kabel mit einer höheren Klassifikation (d1 anstatt d2) zu verwenden, um so Synergien besser zu nutzen.
'03-3120	047-03-085	44.b	4.2		Eine Differenzierung zwischen Stromkabel (Elektro) und Funkkabel wäre hier sinnvoll.	Die Anforderungen gelten in der Regel für Stromkabel, für Funkkabel siehe Ziff. 4.3	Die Vorschrift gilt für alle Kabel. Für Funkkabel kann unter bestimmten Voraussetzungen nach 4.3 vorgegangen werden.
'03-3130	054-03-004	44.b	4.2		4.2 / 4.3: Wir begrüßen die neuen Abschnitte 4.2 und 4.3, weil sie für eine sinnvolle Anwendung mit Augenmass sorgen, so wie es auch in der neuen TSI-SRT vorgesehen ist (Möglichkeit der Risikoanalyse).		Besten Dank für die Rückmeldung
'03-3140	047-03-086	44.b	4.3		Dieser Text wurde 1:1 von der TSI SRT übernommen, gilt dort aber generell und nicht nur für Kabel. Wir gehen aber davon aus, dass hier nur eine Liste der Kabel gefordert wird. Zudem ist zu klären wie und wo (z.B. in TB oder PB?) diese Liste zu erstellen ist.	Materialien-Kabel , die nicht signifikant zur Brandlast beitragen würden, sind im technischen Bericht aufzulisten und können von den obigen Bestimmungen ausgenommen werden	Der Text steht unter AB 44.b, Ziffer 4. Hierbei handelt es sich ausschliesslich um Anforderungen an Kabel. Demzufolge handelt es sich bei den beschriebenen Materialien auch um Kabelmaterialien inklusive Befestigungen.
'03-3150	038-03-001	44.b	4.1		In der Hauptsache sind Netzleitungen im Boden verlegt und nur in den letzten Metern der Hauseinführungen liegen sie in Häusern, Trafostationen und Gleichrichtern. Eine Verschärfung würde insofern jeden Hausanschluss betreffen. Eine «Hausinstallationsvorschrift» auf das Netz angewendet würde das Netz entsprechend hart treffen. Eine Vermischung von Netz und Hausinstallation erachten die BVB und IWB als nicht zielführend. Eine (unabgestimmte) Vermischung von Vorschriften erachten BVB und IWB grundsätzlich als problematisch.	BVB und IWB empfehlen eine Abgrenzung für Netzanschlüsse resp. Netzkabel und diesbezüglich auf die Gesetze und Verordnungen des Leitungsbaus zu verweisen.	Für die Einführung von Erdkabeln in Gebäude, wie Unterwerke und Gleichrichterstationen, kann für die letzten Kabelmeter nach AB 44.b, Ziff. 4.2 und 4.3 vorgegangen werden.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-3160	042-03-003	44.c	3.1		«...dass der Strom bei den zulässigen Fahrgeschwindigkeiten, mit der betrieblich vorgesehenen Anzahl gehobener Stromabnehmer»	Zwischen «Fahrgeschwindigkeiten» und «mit» kommt kein Komma.	Es handelt sich um eine Aufzählung.
'03-3170	042-03-009	44.c	5.12		Die neue Formulierung ist zwar besser als die alte, aber sprachlich dennoch verbesserungsfähig. Fahrleitungen dürfen nicht gebaut werden, wenn sie geerdet sind (das sind sie immer beim Bau), sondern ihr Vorhandensein in explosionsgefährdeten Bereichen ist zulässig, wenn sie geerdet werden , solange Gefahr besteht. Sie vernachlässigt aber auch die Gefahr der Funkenbildung beim Zusammentreffen verschiedener Erdungssysteme beim Umlad	Fahrleitungen in explosionsgefährdeten Bereichen sind zulässig, wenn sie kurzgeschlossen und geerdet bzw. mit der Rückleitung verbunden werden, solange Explosionsgefahr besteht. Zusätzlich sind die nötigen Massnahmen gegen Funkenbildung beim Umlad zu treffen (ev. mit Verweis auf die Weisungen für Tankanlagen des ESTI oder SBB-Weisungen).	Der erste Teil des Vorschlages wird übernommen. Massnahmen gegen Funkenbildung beim Umlad sind keine Bauvorschrift und gehören somit nicht unter diese Ziffer.
'03-3180	045-03-008	44.c	6	2	Schriftgrösse an den Rest anpassen, damit einheitlich	(keine Eintragung durch Eingeber)	--

44 von 70 für diese Übersicht bzw. dieses Regelwerk

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingaber	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
'03-3230	042-03-007	44.c	4.2.3		Drei unabhängige Isolierkörper waren bisher gefordert, wenn die Fahrleitung an Gebäuden aufgehängt ist. Jetzt wird «an Gebäuden» gestrichen. Damit entsteht ein Widerspruch zu Zif 4.2.2, wo nur zwei unabhängige Isolatoren verlangt werden. Die übrigen Bedingungen sind in beiden Fällen praktisch die gleichen: -Aufhängung an nicht mit der Rückleitung verbundenen Metall- oder Stahlbetonstrukturen bzw. Trennstützen	In Zif 4.2.3 «an Gebäuden» nicht streichen	Die Forderung der dritten Isolation begründet sich in der Tatsache, dass die erste Isolation bei Instandhaltungsarbeiten überbrückt wird. Um bei nicht mit der RL verbundenen Tragwerken noch eine ausreichende Isolation zu gewährleisten, braucht es die dritte Isolation, egal wo die FL aufgehängt
'03-3240	042-03-005	44.c	4.1.5.3		«Die Bahn hat mit einer Konformitätserklärung, auf Basis einer Sicherheitsbescheinigung des Erstellers der Einrichtung zu bestätigen, ...»	Zwischen «Konformitätserklärung» und «auf» kommt kein Komma.	Der Vorschlag wird übernommen.
'03-3250	042-03-006	44.c	4.2.2.2		«um eine, die Funktion beeinträchtigende Verschmutzung»	Zwischen «eine» und «die» kommt kein Komma.	Der Vorschlag wird übernommen.
'03-4240	047-03-101	Anhang Nr. 4	Art. 81	Blatt 9	Anhang 4, Begriffe: Bauten und Anlagen – Fahrleitung: Der Begriff «Gleistrenner» wurde für Fahrleitungen abgeschafft; es existieren nur noch «Streckentrenner»	«Gleistrenner» durch «Streckentrenner» ersetzen (ganze AB-EBV)	Der Begriff Gleistrenner wird nur in Klammern ausdrücken beispielhaft verwendet. Der Vorschlag wird in den Themenspeicher Revision 2028 aufgenommen. ->FDV R300.4; Ziffer 2.6.4 auch anpassen
'03-4270	042-03-011	Anhang Nr. 4		Blatt 7	Bezeichnungen und Funktionen in der AB EBV sind leicht verschieden von der EN 50488. EN 50488: Anlagenbetreiber ABT, Anlagenverantwortlicher ALV, Arbeitsverantwortlicher ARV AB EBV 81: Betriebsinhaber Anlagenverantwortliche Person, Arbeitsverantwortliche Person schaltberechtigte Person	In AB EBV 81 ist der Bezug zu den Bezeichnungen und Funktionen der EN 50488 herzustellen und Unterschiede sind zu erklären..	Die aufgeführten "Rollen und Verantwortungen" bzw. "Fachqualifikationen" wurden zusammen mit mehreren Branchenvertretern erarbeitet und im Anh-4, Blatt 7 umschrieben. Die vorgeschlagene SNEN 50488 gilt (nur) für "Elektrische Schutzmaßnahmen bei Arbeiten an oder in der Nähe einer "Oberleitungsanlage und/oder ihrer zugehörigen Rückleitung" " Da es sich bei el. Anlagen aber nicht nur um OL+deren RL handelt, hat sich die AGr wo möglich an der SNEN 50110-1 " Betrieb von elektrischen Anlagen " als Basis-Quelle orientiert. Weitere Quellen sind: -ESTI-Nr 100 -StarkstromVo -VBS tv-SIKO
'03-4280	042-03-012	Anhang Nr. 4		Blatt 7	Anlagenverantwortliche Person: ↔ ALV Die Beschreibung von Rolle und Verantwortung ähnelt der Beschreibung des ALV (während der Durchführung von Arbeiten für die Anlage Verantwortlicher), bzw Anlagenverantwortlicher gemäss EN 50488.	Bestätigen, dass die gleiche Person gemeint ist, oder Unterschiede erläutern	(identisch zu 03-4270 / AB-EBV)
'03-4290	042-03-013	Anhang Nr. 4		Blatt 7	Arbeitsverantwortliche Person: ↔ ARV Die Beschreibung ähnelt derjenigen des Arbeitsverantwortlichen ARV	Bestätigen, dass die gleiche Person gemeint ist, oder Unterschiede erläutern	(identisch zu 03-4270 / AB-EBV)
'03-4300	042-03-014	Anhang Nr. 4		Blatt 7	Betriebsinhaber: ↔ ABT Die Beschreibung ähnelt derjenigen des Anlagenbetreibers ABT	Bestätigen, dass die gleiche Person gemeint ist, oder Unterschiede erläutern	(identisch zu 03-4270 / AB-EBV)

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-4310	042-03-015	Anhang Nr. 4		Blatt 7	Die AB EBV erwähnt unter dem Titel Betriebsinhaber die fachliche Leitung innerhalb des Unternehmens. Hier müsste klarer gesagt werden, dass der Betriebsinhaber die Fachverantwortung nur an dafür ausgebildete Personen – eben Fachkräfte – delegieren darf.	Die letzten beiden Sätze sind wie folgt zu korrigieren: Der Betriebsinhaber muss entweder selber fachlich qualifiziert sein oder hat die fachliche Leitung an eine sachverständige Person zu delegieren. Fachqualifikation: Als fachliche Leitung hat die vom Betriebsinhaber bezeichnete Person über eine Fachqualifikation wie eine sachverständige Person zu verfügen . Der Betriebsinhaber oder die fachliche Leitung dürfen Aufträge nur an jene Personen erteilen, die über die notwendige fachliche Qualifikation zu ihrer Ausführung verfügen.	Unter Rolle und Verantwortung ist folgendes klar festgehalten: Die fachliche Leitung trägt innerhalb des Unternehmens diejenige Verantwortung, welche der Betriebsinhaber ihr zur Erfüllung ihrer Aufgaben mit den erforderlichen Befugnissen übertragen hat . Es obliegt also jedem Betriebsinhaber (juristische oder natürliche Person), welche Verantwortung an welches Bildungsniveau delegiert wird. Dabei sind die Mindestanforderungen an Funktionen und Fachqualifikationen gem. Anh-4 zu Art. 81, Bl.7 zu beachten.
'03-4320	042-03-016	Anhang Nr. 4		Blatt 7	Fachkraft Laut Rolle und Verantwortung ist die Fachkraft berechtigt die Arbeiten, die ihr der Betriebsinhaber zugewiesen hat, auszuführen. Diese Formulierung ist falsch. Es ist hier nur zu umschreiben, welche fachlichen Fähigkeiten die Fachkraft haben soll. Welchen Personenkreisen der Betriebsinhaber welche Aufgaben zuschneiden darf, ist unter Betriebsinhaber aufzuführen.	Rolle und Verantwortung: Die Fachkraft ist berechtigt, die ihr vom Betriebsinhaber oder der fachlichen Leitung zugewiesenen fachspezifischen Aufträge anzunehmen und ist verpflichtet, sie vorschriftsgemäss auszuführen. Fachqualifikation: Als Fachkraft gilt, wer eine fachtechnische Bildung hat; das heisst, wer ein vom SBF1 (Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation, od. vergleichbar) anerkanntes Fähigkeitszeugnis im Fachbereich, oder eine gleichwertige betriebsinterne Ausbildung nachweist.	Strukturell sind alle Anforderungen an Funktionen und Fachqualifikationen im Zusammenhang mit el. Anlagen gleich aufgebaut; nämlich nach: - "Rolle und Verantwortung" bzw. - "Fachqualifikation" Die vorgeschlagene Textänderung schränkt zudem die "Delegationsmöglichkeit" in der Organisation des Betriebsinhabers unnötig ein (zB. sachverständ. / instru. Person). Dass ein ausführende Fachkraft verpflichtet ist vorschriftsgemäss zu arbeiten ist auch im Anhörungstext festgehalten.
'03-4330	042-03-017	Anhang Nr. 4		Blatt 7	Instruierte Person für elektrische Anlagen Die Aussagen zur Fachqualifikation («Als instruiert im Fachbereich elektrische Anlagen gelten Personen mit oder ohne elektrotechnische Bildung») greift viel zu kurz. Nach dieser Umschreibung wäre jede und jeder eine instruierte Person. Instruierte Person kann man erst werden, indem man instruiert wird. Die Umschreibung der Fachqualifikation muss ergänzt werden um die Angaben zu Umfang und Inhalt der Instruktion. Man kann dann immer noch erwähnen, dass eine elektrotechnische Bildung keine Voraussetzung sei, um instruierte Person zu werden.	Damit eine Person als instruierte Person gelten kann und fungieren darf, ist sie über das zur Ausübung einer bestimmten Tätigkeit Nötige zu informieren. Dazu gehören fachliche Besonderheiten, Terminologie, einschlägige Vorschriften, Verhaltensanweisungen und Angaben zur Arbeitssicherheit, Ortskenntnisse etc. Eine elektrotechnische Bildung ist nützlich aber keine Voraussetzung dafür, zur instruierten Person zu werden..	Konkreter Textvorschlag fehlt. Rolle, Verantwortung und Fachqualifikation ist in Anh-4 zu Art. 81, Bl.7 umschrieben. Die Anforderungen an Personal und Ausrüstung bei Arbeiten an elektrischen Anlagen oder in deren Nähe stehen in AB 45.2.
'03-2750	042-03-001	18.2 N und M	1.3		Eintragungen in den Stromabnehmerraum dürfen mit dem Stromabnehmer nicht kollidieren. Dabei würde nicht ein mechanischer Kontakt «hergestellt», sondern es würde sich eine Kollision ereignen . Der mechanische Kontakt zwischen Fahrdrabt und Schleifstück ist ja gewollt. Die alte Formulierung war eigentlich besser...	... und es zu keinem Zeitpunkt zu einer Kollision mit dem Stromabnehmer kommen kann.	Der Kommentar wird angenommen, Änderung rückgängig gemacht.
'03-0290	047-03-025	25	1.2		Die Unterscheidung zwischen Neubau und Erhaltungsfall führt heute zu Unklarheiten und Interpretationen. Der Neubau ist klarer zu definieren.	Ergänzen mit: Als Neubau wird der Bau der gesamten Fahrbahn auf einer vorher anders genutzten Fläche (exkl. der Anschlüsse auf den Bestand) verstanden.	SBB - AB25, Ziff. 1.2 Antrag bezieht sich auf eine Bestimmung, die nicht Gegenstand der Revision ist.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-0300	047-03-027	25	5		Ziffer 5 hat generellen Überarbeitungsbedarf. Es gibt keine nachgewiesene Frostreignisse aufgrund ungenügender Dimensionierung des Unterbaus mit 30-40 cm Schichtdicke. Eine ausreichende und nicht vollständige Frostdimensionierung ist genügend. Klimaerwärmung: Nur die letzten 30 Jahre sind zu berücksichtigen; heute ist in der Norm 1950-80 berücksichtigt (Dies wird in künftigen R RTE 21110 detailliert).	Ziffer 5.2 ersetzen mit: Der Unterbau ist ausreichend auf Frost zu dimensionieren (Verweis R RTE 21110)	SBB - AB25, Ziff. 5.2 Antrag bezieht sich auf eine Bestimmung, die nicht Gegenstand der Revision ist. Der Autor beurteilt die Bestimmung als überholt. Die Anforderungen an den Unterbau gegen Frost seien übertrieben. Die R RTE 21110 sei in der Überarbeitung und werde modernere Bestimmungen enthalten. Eine Solche Änderung der AB-EBV kann nicht im Rahmen einer Vernehmlassung berücksichtigt werden. Das BAV hat mehrfach in Aussicht gestellt, eine Anpassung vorzunehmen, sofern diese von den SBB nachvollziehbar begründet wird und die Bestimmungen der VSS-Normen nicht verletzen. Die Anpassung der R RTE 21110 führt nicht zwingend zu einer Folgeanpassung der AB-EBV (Regelwerkhierarchie beachten).
'03-0310	047-03-032	25	6.11		Regelung zum Quergefälle ist bei gering belasteten Gleisen nicht nötig (da die vertikale Versickerung durch den Unterbau möglich ist).	Ganze Ziffer streichen oder ergänzen mit: Bei gering belasteten Gleisen ohne Sperrschicht kann auf ein Quergefälle verzichtet werden (Verweis auf R RTE 21110).	SBB - AB25, Ziff. 6.11 Antrag bezieht sich auf eine Bestimmung, die nicht Gegenstand der Revision ist. Der Autor beurteilt bei Gleisen ohne Sperrschicht die Bestimmung als zu streng. Die R RTE 21110 sei in der Überarbeitung und werde modernere Bestimmungen enthalten. Eine Solche Änderung der AB-EBV kann nicht im Rahmen einer Vernehmlassung berücksichtigt werden.
'03-0320	047-03-029	25	6.9		In gering belasteten Gleisen sind konstruktive Entwässerungsanlagen nicht zwingend nötig. Unabhängig von der Belastung ist bei geologisch günstigem Untergrund technisch keine konstruktive Entwässerung nötig.	Die Versickerung des Gleisabwassers hat im Regelfall ausserhalb des Unterbaus so zu erfolgen, dass dieser dauerhaft entwässert bleibt.	SBB - AB25, Ziff. 6.9 Antrag bezieht sich auf eine Bestimmung, die nicht Gegenstand der Revision ist. Der Autor möchte mehr Spielraum haben, um selber zu entscheiden, wie die Entwässerung gestaltet werden soll. Die R RTE 21110 sei in der Überarbeitung und wird modernere Bestimmungen enthalten. Eine Solche Änderung der AB-EBV kann nicht im Rahmen einer Vernehmlassung entgegengenommen werden.
'03-0330	047-03-030	25	6.9		Fehler im 2. Satz: Falls die Versickerung unterhalb des Unterbaus erfolgt ist kein zusätzliches Sickermaterial eingebaut.	2. Satz streichen	SBB - AB25, Ziff. 6.9 Antrag bezieht sich auf eine Bestimmung, die nicht Gegenstand der Revision ist. Die Meinung des Autors und seine Bestrebungen sind nicht nachvollziehbar.
'03-0340	047-03-031	25	6.9		Unabhängig von der Belastung ist bei geologisch günstigem Untergrund weder eine seitliche Ableitung noch eine konstruktive Entwässerung nötig. In gering belasteten Gleisen sind zusätzliche Entwässerungsmassnahmen nicht zwingend nötig.	Ergänzen mit: Bei durchlässigen Untergründen oder gering belasteten Gleisen ist eine vertikale Versickerung durch den Unterbau möglich.	SBB - AB25, Ziff. 6.9 Antrag bezieht sich auf eine Bestimmung, die nicht Gegenstand der Revision ist. Sickerung von Wasser durch den Unterbau ist auf jeden Fall womöglich zu vermeiden. Das BAV ist mit dem Anpassungsvorschlag nicht einverstanden.
'03-0350	047-03-028	25	7		Die Filterstabilität setzt sich aus den Funktionen Trennen und Filtern zusammen. Diese Unterscheidung fehlt.	Ergänzen mit: Im Regelfall stehen auf dem Planum die Funktion Trennen und im Entwässerungsgraben die Funktion Filtern im Vordergrund.	SBB - AB25, Ziff. 7 Anpassung eines veränderten Artikels, wobei lediglich der Verweis auf die gültigen Normen aktualisiert wurde. Das Ziel der Ergänzung ist zu wenig erläutert. Vorteile sind unklar.
'03-0360	045-03-002	25	9	1	Es kann nicht nachvollzogen werden, warum der statische Nachweis bei den Einschnitten gelöscht wurde.	(keine Eintragung durch Eingeber)	SZU - AB25, Ziff. 9.1 Anpassung eines veränderten Artikels. Eine Erklärung für die Änderung wird erwünscht. Ein statischer Nachweis ist unabhängig von der Böschungsneigung erforderlich. Die bisherige Version des Artikels liess Missverständnisse zu.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-0370	047-03-033	25	9.1		Böschungen im Einschnitt sind bereits vorkonsolidiert und damit stabiler als Dämme	9.1 belassen dafür 9.3 streichen.	SBB - AB25, Ziff. 9.1 und 9.3 Anpassung eines veränderten Artikels. Die Regelung 9.3 bezieht sich mit anstehendem oder geschüttetem Material ohne künstlichen Verstärkungsmassnahmen. Steilere Böschungen mit bewehrter Erde oder mittels sonstigen Verstärkungsmassnahmen werden dadurch nicht ausgeschlossen. Keine Anpassung AB-EBV
'03-0380	045-03-003	25	10	2.6	Ein Geländer ist auch bei Böschungsneigungen > 10° oberhalb der Mauerkrone notwendig (s. SUVA bzw. SN EN 13374). Das Unterhaltspersonal ist beim Grünunterhalt ebenfalls gegen Absturz zu sichern. Bitte entsprechend konkretisieren.	(keine Eintragung durch Eingeber)	SZU - AB25, Ziff. 10.2.6 Anpassung eines veränderten Artikels. Es handelt sich um eine Zielvorschrift. Es können nicht alle möglichen Fälle im Voraus geregelt werden.
'03-0390	047-03-026	25	4.2.7		Fehler: Bereits mit Ziffer 2.3 berücksichtigt	streichen	SBB - AB25, Ziff. 4.2.7 Antrag bezieht sich auf eine Bestimmung, die nicht Gegenstand der Revision ist. Die Meinung des Autors und seine Bestrebung sind nicht nachvollziehbar. Keine Anpassung der AB-EBV.
'03-0400	047-03-023	25	generell		AB-EBV zu Art. 25 und R RTE 21110 sind zu entflechten. Nur die sicherheitsrelevanten Aspekte sind in die AB-EBV aufzunehmen. Technische Aspekte werden in der R RTE 21110 abgehandelt. AB-EBV zu Art. 25 muss auf R RTE 21110 verweisen.	Für Themen wie u.a. Entwässerung, Filterstabilität und Frost soll die AB-EBV nur die Grundanforderungen enthalten. Das R RTE 21110 regelt die technischen Details gleisgruppenabhängig. Verweis auf R RTE 21110 ist aufzunehmen	SBB - AB25, generell. Antrag bezieht sich auf eine Bestimmung, die nicht Gegenstand der Revision ist. Eine solche Änderung der AB-EBV kann nicht im Rahmen einer Vernehmlassung berücksichtigt werden. Das Anliegen wurde bereits in 047-03-027 registriert. Siehe oben.
'03-0410	047-03-024	25	generell		«Kiesgemisch» ist nach Norm VSS 70 119 falsch.	«Kiesgemisch» durch «Ungebundenes Gemisch» zu ersetzen.	SBB - AB25, generell. «Kiesgemisch» sei nach Norm VSS 70 119 falsch. Eine solcher Antrag ist nachvollziehbar zu begründen. Keine Anpassung der AB-EBV.
'03-0420	036-03-012	25			Der Art. 25 AB-EBV und die R RTE 21110 sind neu abzustimmen. In der AB-EBV sollen nur die sicherheitsrelevanten Aspekte bzw. Zielanforderungen aufgeführt werden. Technische Aspekte werden in der R RTE 21110 abgehandelt.	Für Themen wie u.a. Entwässerung, Filterstabilität und Frost soll die AB-EBV nur Zielanforderungen enthalten. Das R RTE 21110 regelt die technischen Details gleisgruppenabhängig. Verweis auf R RTE 21110 ist aufzunehmen	VöV - AB25, generell. Antrag bezieht sich auf eine Bestimmung die nicht Gegenstand der Revision ist. Die Anpassung kann nicht im Rahmen einer Vernehmlassung berücksichtigt werden. Das Anliegen wurde bereits in 047-03-027 registriert. Siehe oben.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-0430	030-03-008	26	1.3.2		Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden	Die Hinweise zum den Klassifizierungswert α sind nicht verständlich. Die Ermüdungsnachweise, und die Nachweise der Gebrauchstauglichkeit sollten konsequent mit $\alpha = 1.0$ geführt werden. Die Verwindung und die Relativverschiebung am Brückenende werden durch die Durchbiegung gesteuert. Sie sind physikalisch direkt miteinander verknüpft. Es ist nicht einsehbar, weshalb für die Durchbiegungen mit $\alpha = 1.0$ und für die Verwindung, bzw. Relativverschiebung mit $\alpha = 1.13 / 1.33$ gerechnet werden sollte. Zudem ist der Unterschied bei der relativen Verschiebung am Brückenende zwischen Normal- und Meterspur nicht begründbar, respektive verwirlich.	Rail-Plus - AB26.1, Ziff. 1.3.2 Anpassung eines veränderten Artikels. Der Einwand des Autors ist im ersten Instanz nachvollziehbar. Durch eine vertiefte Betrachtung ist der Einwand jedoch nicht korrekt. Diese Differenzen wurden 2013 in der Norm SN 505 260 eingeführt und werden seit ca. 10 Jahren so angewendet. Die Revision des Artikels AB26.1 strebt keine Änderung der bisherigen Bemessungspraxis, sondern lediglich mehr Transparenz an. Im Eurocode EN 1990 Anhang A1 wurden die Klassifizierungsbeiwerte 2005 in Ziffer A2.4.4.2 definiert: > Verwindung: $\alpha = 1.33$ bezüglich dem Grenzwert von 1 mrad/m für eine Geschwindigkeit $v < 120$ km/h da Verwindung sicherheitsrelevantes Kriterium ist. > Durchbiegung: $\alpha = 1.33$ bezüglich dem Grenzwert von L/600 (der Grenzwert der SIA 260 ist um 33% strenger d.h. L/800). > Relativverschiebung: nicht vergleichbar Mit der Inkrafttreten der neuen Eurocodes (2024) bzw. des Anhangs A2 der EN 1991-2 und mit der Ausserkrafttreten der SIA-Normen wird sich die Praxis ändern. Eine frühzeitige Anpassung der AB-EBV ist aus Sicht des BAV weder sinnvoll noch zielführend.
'03-0440	037-03-008	26	1.3.2		Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden	Die Hinweise zum den Klassifizierungswert α sind nicht verständlich. Die Ermüdungsnachweise, und die Nachweise der Gebrauchstauglichkeit sollten konsequent mit $\alpha = 1.0$ geführt werden. Die Verwindung und die Relativverschiebung am Brückenende werden durch die Durchbiegung gesteuert. Sie sind physikalisch direkt miteinander verknüpft. Es ist nicht einsehbar, weshalb für die Durchbiegungen mit $\alpha = 1.0$ und für die Verwindung, bzw. Relativverschiebung mit $\alpha = 1.13 / 1.33$ gerechnet werden sollte. Zudem ist der Unterschied bei der relativen Verschiebung am Brückenende zwischen Normal- und Meterspur nicht begründbar, respektive verwirlich.	Zb - AB26.1, Ziff. 1.3.2 Anpassung eines veränderten Artikels. Siehe Antwort an RailPlus: 030-03-008
'03-0450	040-03-004	26	1.3.2		Bei Gleis/Brücke-Interaktionsberechnungen ist häufig unklar, welche Beiwerte für die Prüfung welcher Grenzwerte angesetzt werden sollten. Der neue Abschnitt 1.3.2 schafft hier m.A. nicht die gewünschte Klarheit. Wie ist die relative Verschiebung definiert? (Tragwerk-Widerlager oder Schiene-Tragwerk?) Welche Beiwerte sind für Schienenspannungen zu verwenden?	Spaltenüberschriften präzisieren, ggf. neue Spalte Schienenspannungen einfügen.	KPZ - AB26.1, Ziff. 1.3.2 Anpassung eines veränderten Artikels. Gleiche Bemerkung wie die SBB 047-03-040. Die Präzisierung betreffend die EN 1991-2:2003, § 6.5.4.5.2 ist berechtigt und wird umgesetzt. In der Tabelle wird eine zusätzliche Spalte eingefügt.
'03-0460	047-03-035	26	1.4.		La traduction en français ne correspond pas à la version allemande. La traverse de remplissage est fixée au rail de roulement ou de guidage.	"Les traverses de remplissage doivent être reliées aux rails de roulement ou aux contre-rails par au moins quatre fixations robustes.	SBB - AB26.2, Ziff. 1.4.1 Anpassung eines veränderten Artikels. Der Text lässt sich tatsächlich missverstehen. Rücksprache mit ruf. Die Übersetzung wird noch einmal überprüft (rum fragen) Abklärung mit Michael Kohler vom 06.11.2023: das Wort "bzw." bedeutet in der Tat "oder". Somit ist der Einwand des Autors effektiv korrekt. Die Texte werden entsprechend korrigiert.
'03-0470	047-03-043	26.1	1.4		Eine Präzisierung im Kapitel Interaktion welche α -Werte gelten für Interaktionsnachweise wäre sinnvoll.	Präzisierung α -Werte für Interaktionsrechnungen.	SBB - AB26.1, Ziff. 1.4 Anpassung eines unveränderten Artikels. Die Argumente des Autors und seine Bestrebungen sind nachvollziehbar. Siehe Bemerkung 040-03-004 Wird umgesetzt.

03	Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr						
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-0480	045-03-004	26.1	2	5.3	Bei neuen Brücken ist auf Fahrbahnplatten ein minimales Quergefälle von 2 % erforderlich und ein minimales Längsgefälle von 2 % anzustreben.	Leerzeichen zwischen 2 und % entfernen, damit einheitlich	SZU - AB26.1, Ziff. 2.5.3 Anpassung eines veränderten Artikels. Redaktionelle Anpassung Wird umgesetzt.
'03-0490	045-03-005	26.1	2	5.3	Es ist zu beschreiben, wie die Verhältnismässigkeit erbracht / nachgewiesen werden kann.	(keine Eintragung durch Eingeber)	SZU - AB26.1, Ziff. 2.5.3 Anpassung eines veränderten Artikels. Der Autor wünscht die Bestimmung von Kriterien, welche die Verhältnismässigkeit der Erfüllung der Anforderungen bei bestehenden Brücken regeln. Leider ist der Vielfalt der zu behandelnden Fällen so gross, dass es kaum möglich ist, alle Parameterkombinationen und deren Verhältnismässigkeit im Voraus in den AB-EBV zu regeln. Die Praxis (PGV) wird mehr Information bringen und zeigen, ob und welche Kriterien festzulegen sind. Keine Anpassung der AB-EBV.
'03-0500	045-03-006	26.1	2	5.5	Genügt sickerfähiges Material, oder sind Entwässerungsleitungen vorzusehen. Bezug zu AB 26.1 2.5.6 herstellen.	(keine Eintragung durch Eingeber)	SZU - AB26.1, Ziff. 2.5.5 Anpassung eines veränderten Artikels. Der Autor fragt, ob dabei der Einbau einer Sickerleitung gemeint sei. Die Praxis zeigt, dass die Entwässerung der Widerlager oft problematisch ist, weil auf eine Sickerleitung verzichtet wird. In der Regel ist eine spülbare Sickerleitung vorzusehen. Falls der Geologe nachweisen kann, dass der Untergrund unter dem Widerlager aus sehr durchlässigem Material besteht, kann der Betreiber sinnvollerweise auf den Aufwand für den Unterhalt der Sickerleitung verzichten. Der Artikel 2.5.5 ist entsprechend so geschrieben, dass seine Interpretation eine gewisse Flexibilität in der Beurteilung ermöglicht. [Abklärung mit kla. Erfolgt am 27.10.2023.]
'03-0510	047-03-034	26.1	1.1.1		Das Dokument UIC 776-3.1989-01 wurde 2021 eingefroren, da die EN 1990 A2 die Verformungen von Brücken regelt. Das UIC Leaflet 70720 ersetzt das Dokument 776-2 und wird als Hintergrunddokument für Anhang A2 in der EN 1990 beibehalten.	Anstelle Auf UIC-Codex sollte auf die SN EN 1990 verwiesen werden, da diese eine höhere Verbindlichkeit aufweisen.	SBB - AB26.1, Ziff. 1.1.1 Anpassung eines unveränderten Artikels. Das Thema wurde innerhalb der KOSEB I Gruppe diskutiert. Dem BAV sind keine fundierteren Untersuchungen zur Bewertung der Verformungsgrenzwerte hinsichtlich zul. vertikaler Beschleunigungen bekannt. Die Regelung lässt für den Betrieb bestehender Bauten klar mehr Spielraum als die EN. Keine Anpassung der AB-EBV.
'03-0520	047-03-040	26.1	1.3.2		Es ist nicht klar, ob $\alpha=1.33$ der relativen Verschiebung auch für die fahrbahnrelevanten Nachweise infolge Bremsung gem. Eurocode 1991-2:2003 Kap. 6.5.4.5.2 bzw. 1991-2:2024 Kap. 8.5.4.5.2 angewendet werden muss.	Präzisierung Anwendungsbereich Relative Verschiebung.	SBB - AB26.1, Ziff. 1.3.2 Antrag bezieht sich auf eine Bestimmung die Gegenstand der Revision ist. Die Präzisierung betreffend die EN 1991-2:2003, § 6.5.4.5.2 ist berechtigt und wird umgesetzt. Siehe Bemerkung 040-03-004. Die EN 1991-2:2024 ist noch nicht in Kraft. Sobald die neue Grundlage in Kraft tritt, wird das BAV in der nachfolgenden Revisionsrunde eine Anpassung prüfen
'03-0530	047-03-041	26.1	1.3.2		In der Tabelle der Klassifizierungsbeiwerte α sollte das Lastmodell 3 der Normalspur als eigene Zeile geführt werden, da andere Beiwerte angewendet werden.	Zusätzliche Zeile für Unterscheidung Normalspur LM1 und LM2 zu LM3	SBB - AB26.1, Ziff. 1.3.2 Die Bemerkung ist berechtigt und wird umgesetzt. In der Tabelle wird eine zusätzliche Zeile für LM3 eingeführt.
'03-0540	047-03-042	26.1	1.3.3		1.3.3 / 1.3.3.1: Durchbiegung bei $V < 80$ km/h ist mit $w \leq l / 800$ beschrieben. Bei diesem Wert ist der Klassifizierungsbeiwert $\alpha = 1.33$ bereits berücksichtigt. Die Aussage korreliert nicht ganz mit der Aussage in der Ziffer 1.3.2, wo der Beiwert α für die Durchbiegung = 1.00 gesetzt wird.	Bei der Ziffer 1.3.3 ist zu bemerken, dass der Beiwert $\alpha = 1.33$ bei den Grenzwerten bereits berücksichtigt ist (Verweis auf Norm SN 505260).	SBB - AB26.1, Ziff. 1.3.3 Antrag bezieht sich auf eine Bestimmung die nicht Gegenstand der Revision ist. Der Zusammenhang zwischen dem Grenzwert der Durchbiegungen und dem Klassifizierungsbeiwert wurde unter 040-03-004 erläutert. Keine Anpassung der AB-EBV.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-0550	047-03-045	26.1	2.5.3		Längere Fliesswege Längs für kurze Brücken sind möglich. Mit max. 5m sind nur sehr kleine Brücken (welche neu so praktisch nicht mehr vorkommen) ausführbar. Vorschlag: Anpassung auf 7.5m Fliessweg damit Unterführungen bis 15m Länge noch so ausgeführt werden können.	Bei kurzen Brücken (Fliessweg kürzer als 7,5 m) kann auf ein Quergefälle verzichtet werden, sofern ein Längsgefälle von mindestens 2% angeordnet wird.	SBB - AB26.1, Ziff. 2.5.3 Anpassung eines veränderten Artikels. Die Idee im Hintergrund ist, das Gleis möglichst schnell zu entwässern. Bei Dachgefällen 2x5 m ist der Fliessweg in Längsrichtung fast so lang wie der Fliessweg in Querrichtung. In diesem Fall führt das Quergefälle kaum zu einer besseren Entwässerung. Darüber entsteht hingegen ein konkreter Vorteil. Der Autor bringt in der Diskussion für die Erhöhung des Schwellenwertes keine nachvollziehbare Begründung. Keine Anpassung der AB-EBV.
'03-0560	047-03-046	26.1	2.5.3		Ein minimales Quergefälle von 2% und ein anzustrebendes minimales Längsgefälle von 2% werden in der Praxis so umgesetzt, dass jeweils Entwässerungsabschnitte mit «Mittelabläufen» geplant werden. Dies erzeugt auf der Brücke eine inhomogene Schotterbettdicke und eine permanent wechselnde Steifigkeit unter den Schwellen – eine «Buckelpiste». Ein minimales und kontinuierliches Quergefälle von mindestens 2% ist für die Fahrbahn von Vorteil, da das Wasser so schneller angeführt wird. Das Wasser soll danach in Rinnen oder mittels topologisch (Längsneigung der Brücke von > 1%) gegebenem Gefälle an den Randborden gesammelt und abgeleitet werden.	(...) Bei neuen Brücken ist auf Fahrplanplatten ein minimales konstantes Quergefälle von 2 % erforderlich und ein minimales Längsgefälle von 2% anzustreben. (...)	SBB - AB26.1, Ziff. 2.5.3 Anpassung eines veränderten Artikels. Die Überlegung des Autors ist nachvollziehbar. Der neue Artikel verbietet jedoch die vom Autor vorgeschlagene Lösung nicht. Auch bei Brücken kann ein einseitiges Quergefälle geplant werden. Womöglich soll jedoch die Brücken auch in Längsrichtung ein Gefälle von 2% anstreben. Falls dies aus geometrischen Gründen nicht ausführbar ist oder wenn eine Sammelleitung parallel zur Brücke nicht möglich ist, kann eine alternative Lösung mit der Aufsichtsbehörde diskutiert werden. Keine Anpassung der AB-EBV.
'03-0570	047-03-044	26.1	2.4.4		Steife Konstruktionen (gemäss Definition in Art. 25, Ziff. 10 sind das Stützbauwerke wie Winkelstützmauern und Schwergewichtsmauern) erfordern je nach Konstruktionsart einen Eingriff in die Tragstruktur der Brücke und erfordern ein PGV. Die geänderte Ziffer 2.4.4 bewirkt einen sprunghaften Anstieg der Kosten, der Bauzeit und der zu bewilligenden Projekte seitens BAV: -Erhöhung der Projektkosten und somit weniger Km für das gleiche Budget. Pro Brücke ist mit 4 Stützkonstruktionen zu rechnen. Geschätzte jährliche Kosten 10-30 MCHF. -Praktisch jede 2. FbE wäre damit PGV-pflichtig (+ ca 50 PGV pro Jahr) -Falscher Investitionszeitpunkt für die Massnahme an der Brücke, da die FbE selten mit dem Instandsetzungszeitpunkt der Brücke zusammenfällt. Zudem sind steife Konstruktionen ausserhalb des Lastabtragsbereichs der Bahnlast sicherheitstechnisch nicht zwingend notwendig.	Am Übergang von der Brücke zur offenen Strecke und im Lastabtragsbereich analog AB-EBV Art. 25, Ziff. 10.1.4 ist die seitliche Stabilisierung des Schotterbetts nachzuweisen.	SBB - AB26.1, Ziff. 2.4.4 Anpassung eines veränderten Artikels. Die Überlegung des Autors ist nicht nachvollziehbar. Offenbar wird befürchtet, dass bestehende Bauten angepasst werden müssen. Gerade am Übergang zwischen dem Brückenträger und der Hinterfüllung hinter den Widerlagern ist die Schotterhalterung besonders wichtig. Darum werden Brücken in der Regel mit entsprechend langen Flügelmauern ausgebildet. Diese ist aus Sicht des BAV eine bewährte Regel der Baukunst. Der Artikel nimmt in einer formellen Form eine Anforderung auf, welche von erfahrenen Planern schon immer beachtet wurde. Mehrkosten entstehen nur im Vergleich mit einer nicht sachgerechten Planung von Brückenübergängen, was leider immer wieder im Rahmen von PGV festgestellt wird. Gegenstand des Artikels ist nicht die Erstellung von zusätzlichen Stützkonstruktionen am Ende der Flügelmauer, sondern es wird gefordert, dass die Flügelmauern lang genug geplant werden. Keine Anpassung der AB-EBV.
'03-0580	020-03-001	26.1	2.4.4		Ziffer 2.4.4. macht explizit die Vorgabe für eine steife Konstruktion am Übergang von Brücken zur offenen Strecke. Mit der Vorgabe sind einfache Massnahmen wie z.B. eine Bankettstabilisierung mittels Ribbert, Rügeli o.ä. nicht möglich. Damit wird de facto immer eine (Beton-)Stützmauer notwendig, was nicht im Sinne einer nachhaltigen Bauweise ist. Zudem werden mit einer solchen Pauschalisierung lokale Aspekte wie die Trassierung, Gelände und Ortskenntnisse von Fachleuten vollständig ausser Acht gelassen. Die SOB schlägt deshalb vor, die Stabilisierungsmassnahmen in Ziffer 2.4.4 nicht zu spezifizieren. Bestehen Zweifel an der von der ISB ausgearbeiteten Lösung, kann das BAV immer noch Rückfragen bzw. Auflagen machen.	«[...] nach der Brücke mittels steifen Stützkonstruktionen zu gewährleisten [...]» Letzter Satz «Flexible und damit [...]» streichen	SOB - AB26.1, Ziff. 2.4.4 Gleiche Bemerkung wie 047-03-044. Keine Anpassung der AB-EBV.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-0590	047-03-036	26.1	1.1.5		Klarere Formulierung	Die Konzeption der Brücken ist darauf auszurichten, dass die Auswirkungen auf die Gleislageveränderungen beziehungsweise die Einleitung zusätzlicher Beanspruchungen in das Gleis auf das absolute Minimum eingeschränkt werden. Das Tragwerkkonzept ist so zu wählen, dass Schienen-Dilatationsvorrichtungen nur in begründeten Ausnahmen notwendig werden.	SBB - AB26.1, Ziff. 1.1.5 Antrag zu einem unveränderten Artikel. Aufgrund von zuletzt eingereichten Variantenstudien, hat es sich ergeben, dass begründete Ausnahmen möglich sind. Es kann in der Tat vorkommen, dass der Verzicht auf eine Dilatationsvorrichtung zu unverhältnismässigen Mehrkosten für den Brückenbau oder zu unverhältnismässigen betrieblichen Schwierigkeiten führt. Der Text kann wie folgt im Sinne der erhaltenen Bemerkung ergänzt werden: "Die Konzeption der Brücken ist darauf auszurichten, dass die Auswirkungen auf die Gleislageveränderungen beziehungsweise die Einleitung zusätzlicher Beanspruchungen in das Gleis auf das absolute Minimum eingeschränkt werden. Das Tragwerkkonzept ist so zu wählen, dass Schienen-Dilatationsvorrichtungen nur in unumgänglichen oder unverhältnismässigen Situationen notwendig werden. Ausnahmen sind im Voraus mit der Aufsichtsbehörde zu diskutieren ".
'03-0600	047-03-047	26.1	2.5.5		Vorgabe kann bei anstehendem Grundwasser nicht umgesetzt werden (Absenkung Grundwasser) und im Fall ohne Grundwasser sind bei sickerfähiger Hinterfüllung über sickerfähigem Untergrund keine Entwässerungselemente nötig. Eine fallweise Betrachtung ist sinnvoller, um nicht unnötige Elemente zu bauen welche Unterhalt auslösen.	Die Entwässerung der Hinterfüllung im Bereich der Widerlager ist sicherzustellen.	SBB - AB26.1, Ziff. 2.5.5 Anpassung eines veränderten Artikels. Die Überlegung des Autors ist nicht nachvollziehbar. Hinterfüllte Bauwerke sind zu entwässern. Diese ist aus Sicht des BAV eine bewährte Regel der Baukunst. Der Artikel nimmt in einer formellen Form eine Anforderung auf, welche von erfahrenen Planern beachtet wurde. Falls das Widerlager einer Brücke teilweise im Grundwasser liegt, muss der Einbau einer Sickerleitung am richtigen Ort geplant werden. Keine Anpassung der AB-EBV.
'03-0610	047-03-037	26.1	1.1.6		Klarere Formulierung	Bei langen, mehrfeldrigen Brücken ist darauf zu achten, dass durch geschickte Anordnung von festen und beweglichen Lagern nur in begründeten Ausnahmen keine Dilatationsvorrichtungen erforderlich werden oder ihre Anzahl minimiert wird.	SBB - AB26.1, Ziff. 1.1.6 Antrag zu einem unveränderten Artikel. Es kann vorkommen, dass der Verzicht auf eine Dilatationsvorrichtung zu unverhältnismässigen Mehrkosten für den Brückenbau oder zu unverhältnismässigen betrieblichen Schwierigkeiten führt. Dies wurde bereits beim Traktandum 047-03-036 diskutiert. Die geschickte Anordnung von festen und beweglichen Lagern ist hingegen auf jeden Fall zu gewährleisten und kann keine unverhältnismässigen Mehrkosten verursachen. Keine Anpassung der AB-EBV.
'03-0620	047-03-038	26.1	1.1.7		Gemäss Erfahrung der (...) mit Grobblechbrücken sind keine negativen Einflüsse auf die Fahrbahn der Längsfuge unter Gleisen vorhanden, sofern die differentielle Deformation gering bleibt.	Widerlager und Dehnungsfugen sind möglichst in geraden Gleisabschnitten anzuordnen. Über Längsfugen zwischen benachbarten Teilen eines Überbaus sollen in der Regel keine Gleise verlegt werden. Bei geringen differentiellen Verformungen zwischen benachbarten Teilen eines Überbaus sind Ausnahmen möglich, jedoch nicht für Weichen.	SBB - AB26.1, Ziff. 1.1.7 Antrag zu einem unveränderten Artikel. Längsfugen unter Gleisen sind möglichst zu vermeiden. Diese ist aus Sicht des BAV eine bewährte Regel der Baukunst. Der Artikel registriert in einer formellen Form eine Anforderung, welche von erfahrenen Planern stets beachtet wurde. Der Sonderfall bei Grobblechbrücken kam in Diskussion mit den SBB nach dieser Revisionsrunde auf. Eine Solche Änderung der AB-EBV kann nicht im Rahmen einer Vernehmlassung entgegengenommen werden. Es kann in der Tat vorkommen, dass der Verzicht auf eine Längsfuge bei Grobblechbrücken zu unverhältnismässigen Mehrkosten für den Brückenbau führt. Dies muss jedoch von Fall zu Fall im Detail beurteilt und aufgrund eines Variantenstudiums abgewogen werden. Die Bahn hat zuerst mögliche Alternativen zu prüfen. Die Anpassung kann bei einem unveränderten Artikel nicht im Rahmen einer Vernehmlassung berücksichtigt werden, wird jedoch im Rahmen der nächsten Revision berücksichtigt.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-0630	047-03-039	26.1	1.1.7		Übersetzung des deutschen Textvorschlages ins Französische.	En règle générale aucune voie ne doit être posée sur les joints longitudinaux entre deux parties d'une superstructure. Des exceptions sont possibles en cas de faibles déformations différentielles entre les parties adjacentes de la superstructure, mais pas au droit des aiguillages.	Siehe Rückmeldung zu 047-03-038.
'03-0640	047-03-048	26.2	1.2.1		Warum nicht auch bei neuen Brücken (z.B. bei kleinen Geschwindigkeiten oder Spezialfällen wie Platzmangel)? Geringe und mittlere Geschwindigkeiten definieren, z.B. gemäss Final report UIC Report "Guardrails"	Das Verlegen von Fangschienen kann bei bestehenden-Brücken in Abhängigkeit von der vorhandenen Gefahrensituation (z.B. Kurvenradius) für geringe und mittlere Geschwindigkeiten zur Beschränkung der Auswirkungen einer allfälligen Entgleisung als geeignete Massnahme erachtet werden.	SBB - AB26.2, Ziff. 1.2.1 Anpassung eines veränderten Artikels. Das Grundprinzip ist beim unveränderten Artikel 1.1 definiert. Eine Entgleisung ist ein Ereignis, welches mit keiner Massnahme mit hundertprozentiger Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Siehe beispielsweise der Unfall im Gotthard Basistunnel). Die wichtigste Massnahme ist, die Entgleisungssicherheit der Schienenfahrzeuge zu gewährleisten, die zweite Massnahme umfasst die Planung einer Infrastruktur, welche die Konsequenzen einer Entgleisung nicht verschlimmert (Kettenreaktion). Neue Brücken können und müssen in der Regel so geplant werden, dass eine gewisse Robustheit gegenüber einer Entgleisung erreicht wird. Fangschienen können eine weitere Massnahme sein, welche jedoch nicht so wirksam ist wie Randborde. Deswegen kommt diese zweite Massnahme dort zur Anwendung, wo die Infrastruktur bereits existiert (und die Entgleisungssicherheit nur mit einem unverhältnismässigen Mehraufwand erreicht werden kann) oder als Zusatzmassnahme. Die Idee, Fangschiene einzubauen, um die Gestaltungsfreiheit der Planer zu erhöhen, ist aufgrund der vorhandenen bewährten Lösungsmöglichkeiten aus Sicht des BAV nicht im Interesse der Sicherheit. Keine Anpassung der AB-EBV.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-0650	047-03-050	26.2	1.5.1		Mit der Einschränkung des max. Abstandes auf 2.5m widersprechen sich verschiedene Anforderungen bzw. Interessen und können nicht alle umgesetzt werden. Der Kabelkanal z.B. bedingt einen höheren Randabstand um den Unterhalt des Gleises zu gewährleisten (2.2m+0.5m =2.7m). Auch für den Dienstweg wird Platz benötigt. Wird dieser auf dem Randbord angeordnet, werden zusätzliche Aufstiege an den Brückenenden, höhere Geländer und Auftrittsstufen gem. AB 18.3. 6.3.3 erforderlich. Die Auftrittsstufen stören den Fahrhahnunterhalt bei kleineren Abständen.	Die Geometrie und der maximale Abstand der Randborde von der Gleisachse richten sich in der Regel nach der in Anhang Nr.1 der AB-EBV enthaltenen Tabelle 21. Der maximale Abstand kann in Ausnahmefällen (z.B. zur Anordnung des Dienstweges, der Entwässerung, des Kabelkanals etc.) die Werte der Tabelle 21 aus dem Anhang 1 überschreiten. Die Anprallkräfte gegen die Randborde können unter Berücksichtigung der Festlegungen gemäss dem Art. 27 der AB-EBV aus der in Anhang Nr.1 der AB-EBV enthaltenen Tabelle 24 entnommen werden.	SBB - AB26.2, Ziff. 1.5.1 Anpassung eines veränderten Artikels. Die Idee einer Leitkante basiert auf dem Prinzip, dass der entgleiste Zug angehalten werden soll, bevor die Masse zu viel kinetische Energie in Querrichtung aufnimmt, weil der Abbau dieser Energie nur noch mit der Zerstörung entweder des betroffenen Schienenfahrzeugs oder der Infrastruktur möglich wird. Dieses Schutzelement ist besonders wichtig, wenn die Haupttragelemente neben dem Gleis bei einem Anprall besonders empfindlich sind (zum Beispiel Fachwerkträger oder Stahlbögen oberhalb der Fahrebene). In diesen Fällen kann die Leitkante seine Wirksamkeit erst erreichen, wenn ihr Abstand von der Gleisachse auf das Minimum beschränkt wird. In diesen Fällen bedingt die Entfernung der Leitkante von der Gleisachse zudem eine Verbreiterung der Brücke, welche unwirtschaftlich ist. Die Angaben in Ziffer 10.2.1.2 im Anhang 1 der AB-EBV lassen einen gewissen Spielraum in der Gestaltung von Leitkanten, aber es ist klar, dass allfällige Kabelkanäle im Randbord integriert werden sollen. Die Randborde sind mit einer Treppe am Anfang und am Ende auszubilden damit die Leitkante als Dienstweg verwendet werden kann. Der Aufwand für diese konstruktiven Anpassungen hält sich aus Sicht des BAV in Grenzen. Das Prinzip konnte bereits bei einzelnen Projekten angewendet werden, ohne unlösbaren Probleme zu verursachen. Bei kurzen Spannweiten (zum Beispiel bei einer Unterführung im Gleisfeld eines Bahnhofs) verlieren die oberen Überlegungen an Bedeutung, auch weil der Randbord der Brücke oft nicht die Funktion eines Haupttragelementes hat. Bei solchen Fällen lässt sich eine optimierte Lösung in Absprache mit der Aufsichtsbehörde erarbeiten. ("Die Geometrie und der maximale Abstand der Randborde von der Gleisachse richten sich <u>in der Regel...</u> "); D.h.: Der Sonderfall kann vorkommen.
'03-0660	047-03-051	26.2	1.5.1		Übersetzung des deutschen Textvorschlages ins Französische.	La géométrie et la distance maximale des bordures par rapport à l'axe de la voie sont régies en général par le tableau 21 de l'annexe 1. La distance maximale des bordures pourra dans certains cas justifiés (par exemple pour assurer un accès sans obstacle au dégagement de service, pour disposer le drainage ou le caniveau à câbles, etc.) dépasser les prescriptions du tableau 21 de l'annexe 1.	Keine Anpassung der AB-EBV Siehe Rückmeldung zu 047-03-050.
'03-0670	047-03-052	26.2	1.5.2		Korrekturvorschlag der französischen Version zur besseren Verständlichkeit	Les ponts en auge dont les bordures porteuses peutres-de-rive-basées-en-tant-qu'éléments-porteurs-principaux ne dépassent pas le plan de roulement de plus de 30 cm peuvent être conçus sans bordure massive. Les membrures supérieures des poutres de rive bordures porteuses de l'auge doivent être dimensionnées en fonction des charges dues aux chocs. Les forces dues aux chocs à appliquer au niveau supérieur des peutres-de-rive bordures porteuses de l'auge sont en principes définies par les indications	SBB - AB26.2, Ziff. 1.5.1 Anpassung eines veränderten Artikels. Verbesserung der Übersetzung auf französisch. Mit uns besprechen. Erfolgt am 24.10.2023. Vorschlag SBB in Ordnung.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-0680	047-03-049	26.2	1.2.3		Es bleibt unklar, welche «Höhere Geschwindigkeiten» gemeint sind.	«Höhere Geschwindigkeiten» definieren, z.B. gemäss Final report UIC Report "Guardrails".	SBB - AB26.2, Ziff. 1.2.3 Anpassung eines veränderten Artikels. Der Antrag ist nachvollziehbar. Es wäre sicher wünschenswert für jede Brückenart, für alle möglichen Entgleisungsarten, für alle möglichen Fahrzeugtypen, für sämtliche möglichen Kurvenradien und für den Fall mit oder ohne Weiche eine entsprechende Schwellengeschwindigkeit zu haben, welche aufgrund von wissenschaftlichen Kriterien durch Belastungsproben getestet worden ist. Dies ist leider nicht möglich. Die Grenzgeschwindigkeiten müssen aufgrund von qualitativen Überlegungen von Fall zu Fall vorgängig in Absprache mit der Aufsichtsbehörde definiert werden. Keine Anpassung der AB-EBV.
'03-0690	047-03-053	26.2	1.5.3		Vorschlag zur Präzisierung	Trogbrücken mit niedrigen Randträgern als Haupttragelemente, welche die Fahrbahnebene um höchstens 30 cm überragen, können ohne zusätzliche, massive Randborde ausgebildet werden. Die Obergurte der Randträger sind auf Anprall zu bemessen. Die auf OK Schotterbett Randträger anzusetzenden Anprallkräfte richten sich grundsätzlich nach den im Anhang Nr.1 zu den AB-EBV zu Art. 27, Tabelle 24, aufgeführten Angaben.	SBB - AB26.2, Ziff. 1.5.3 Anpassung eines veränderten Artikels. Der Korrekturvorschlag dient zu einer besseren Verständigung und wird berücksichtigt.
'03-0700	040-03-005	26.2	1.5.4		Verweis auf SN 505261 ungenügend und auf zwei Zeilen unterteilt.	... gemäss SN 505261 ... Folgende Fussnote einfügen: Siehe AB-EBV, Anhang Nr. 3	KPZ - AB26.2, Ziff. 1.5.4 Anpassung eines veränderten Artikels. > Fussnote; der Zeilenumbruch in der Bezeichnung der Norm kann eliminiert werden. Bemerkung verstanden, wird umgesetzt. > Verweis auf den Anhang A3 der AB-EBV, wo die Grundlagen aufgelistet sind: Bemerkung verstanden, wird umgesetzt.
'03-0710	047-03-054	26.2	1.5.5		Nicht klar warum Randträger welche die Fahrbahnebene um mehr als 30cm überragen nicht auf Anprall bemessen werden müssten. Höhe der Anprallkraft präzisieren falls Randträger mehr als 30cm hoch.	Brückenrandborde wie Konsolköpfe, Randträger und funktional gleichwertige Bauteile, welche nicht als Haupttragelement ausgebildet werden und die Fahrbahnebene um höchstens 30 cm überragen , sind auf Anprall zu bemessen. Die Anprallkräfte, welche an der Oberkante der Randborde anzusetzen sind , sollen mindestens 50% der nach den im Anhang Nr.1 zu den AB-EBV zu Art. 27, Tabelle 24, aufgeführten Werten betragen und an der Oberkante der Randborde oder max. bis 30cm über der Fahrbahnebene angeordnet werden .	SBB - AB26.2, Ziff. 1.5.5 Anpassung eines veränderten Artikels. Der Einwand ist nicht nachvollziehbar. In diesem Artikel werden keine Randträger behandelt, sondern bauliche Elemente wie ein Konsolkopf am Rand der Auskragung eines Hohlkastenträgers oder einer Balkenbrücke. Diese Elemente sind meistens kaum höher als OK Schotter und haben für die Gesamtstabilität der Brücke keine tragende Funktion. Sie sind deswegen robust auszubilden, aber die Anforderungen können weniger hoch angesetzt werden. Keine Anpassung.
'03-4120	047-03-093	Anhang Nr. 1	11.1.5		Selon UIC 777-2, la capacité de freinage devrait être de 2500 kNm (= 2500 kJ)	«La capacité de travail des heurtoirs de freinage doit être d'au moins 2500 kJ. »	SBB - Anhang 1, Ziff. 11.1.5 Anpassung eines unveränderten Artikels. Der Einwand ist nachvollziehbar. Der Wert von 4.0 kJ ist sehr klein und unrealistisch. Rücksprache mit ruf. Wird aufgenommen. Im UIC-Kodex 707-2 ist tatsächlich 2500 kJ
'03-4195	047-03-095b	Anhang Nr. 3			Es werden nicht immer die neuesten VSS-Normen zitiert, z.B. VSS 40 246 (zitiert Version VSS 40 246a:2010, aktuell VSS 40 246:2022-4) Ebenso: VSS 40 238, VSS 40 360, VSS 40 561, VSS 70 125, VSS 70 311, VSS 70 362	Referenzierung jeweils auf die aktuellste Version oder Ergänzung, dass neuere Versionen bewusst nicht berücksichtigt werden	Rückmeldungen zu VSS 40 360, VSS 40 561, VSS 70 125, VSS 70 311, VSS 70 362: Der Einwand ist berechtigt. Ruf: Korrektur in Anhang novh vornehmen

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingaber	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
'03-0020	047-03-006	2.3	1	g.	Neue UIC-Dokumente werden neu als «International Railway Solution» IRS publiziert, Merkblätter werden schrittweise ersetzt. Die Zeile ist entsprechend zu erweitern.	International Railway Solutions (IRS) und Merkblätter der UIC	Das BAV bedankt für diesen Input und weist darauf hin, dass es sich nicht um den aktuellen Inhalt der Revisionsrunde handelt. Zusätzlich ist der Transfer von UIC-Merkblättern zu anderen Unterlagen ein Dauerprozess, der noch einige Jahre in Anspruch nehmen wird. Die Aufzählung in diesem Artikel stellt nur ein Auszug an Regelungen dar und hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit.
'03-0030	047-03-007	2.3	1	k.	SN 521 500 / SIA 500: Die Fussnote verweist lediglich auf die Ausgabe 2009. Verweisungen in den folgenden AB weisen hingegen auf den Anhang Nr. 3 hin, wo Ausgabe, Amendements und Corrigenda festgehalten sind.	An vielen Stellen der AB-EBV verwendet: «Siehe AB-EBV, Anhang Nr. 3»	Besten Dank für die Rückmeldung. Der Punkt ist in AB 2.3 korrigiert.
'03-0040	045-03-001	3	3	2	Die Bedürfnisse behinderter und altersbedingt eingeschränkter Menschen werden [...]	Die Bedürfnisse <u>mobilitätseingeschränkter</u> Menschen werden [...]	Der Begriff "mobilitätseingeschränkt" ist nicht definiert und wird unterschiedlich gehandhabt, nämlich teilweise nur als "gebehindert" statt als "alle Beeinträchtigungen umfassend".
'03-0050	012-03-002	3	3.2		"altersbedingt eingeschränkte Menschen" ist zu unpräzise. Es ist unklar, wann eine Einschränkung altersbedingt ist und wann anderweitige Ursachen eine Einschränkung verursachen.	Konkrete Definition, wer nun effektiv betroffen ist und somit Dienstleistungen wie z.B. Hilfestellung in Anspruch nehmen darf.	Die Definition im Gesetz ist bereits nicht sehr präzise ("Menschen mit einer voraussichtlich dauernden Beeinträchtigung") und darf auf Ebene der Ausführungsbestimmungen nicht eingegrenzt werden.
'03-0060	047-03-008	3.2	1		Die Änderung geht in die korrekte Richtung, allerdings ist sie noch nicht ganz sauber ausgeführt, da «Behinderte» immer noch vorkommt.	Die Bedürfnisse von durch eine Behinderung oder das Alter eingeschränkten Menschen werden durch das...	Mit der gewählten Bezeichnung wird auf Ebene der AB-EBV (und dies ist explizit hier zulässig) vom irreführenden, im Gesetz verwendeten Begriff "Behinderte" abgewichen und durch einen neutralen, Art. 2 Abs. 1 BehiG entsprechenden Terminus verwendet.
'03-0070	052-03-001	3.2	1		Il manque une référence à la CDPH, qui fait pourtant partie intégrante du droit fédéral (RS 0.109).	Les besoins des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite en raison de l'âge sont concrétisés à l'aide de la Convention relative aux droits des personnes handicapées du 13 décembre 2006, de la loi du 13 décembre 2002 (...).	Hinweis: Die Farbumterlegung im Original kann aus techn. Gründen leider nicht dargestellt werden. Sie lag jedoch dem Fachexperten vor. Eine Nennung der UNO-BRK in den ausführenden Bestimmungen zum BehiG wäre nicht korrekt, solange die UNO-BRK selber nicht im BehiG genannt ist.
'03-0080	053-03-001	3.2	1		Il manque une référence à la CDPH, qui fait pourtant partie intégrante du droit fédéral (RS 0.109).	Les besoins des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite en raison de l'âge sont concrétisés à l'aide de la Convention relative aux droits des personnes handicapées du 13 décembre 2006, de la loi du 13 décembre 2002 (...).	Hinweis: Die Farbumterlegung im Original kann aus techn. Gründen leider nicht dargestellt werden. Sie lag jedoch dem Fachexperten vor. Eine Nennung der UNO-BRK in den ausführenden Bestimmungen zum BehiG wäre nicht korrekt, solange die UNO-BRK selber nicht im BehiG genannt ist.
'03-0090	047-03-009	12.2	2.2		Neuer Text: Komma nach "IOP-Bahnen" korrekt ...? Generell ist der Satz etwas holprig.	Komma streichen	Der Inhalt des neuen Textes war korrekt. Grammatikalisch wurde dieser Satz verbessert. Betriebsvorschriften, welche von den als Konformitätsvermutung-deklarierten Bestimmungen der FDV abweichen, gelten für IOP-Bahnen als zu den FDV-konforme Betriebsvorschriften. Sofern Betriebsvorschriften von IOP-Bahnen, ausschliesslich von den nicht zwingend anzuwendenden FDV-Bestimmungen abweichen, ist dazu kein Antrag auf Abweichung von den FDV erforderlich, da die Betriebsvorschriften als konform zu den FDV gelten..
'03-0100	027-03-001	15	1		Pourquoi les entreprises de transport n'ont plus à communiquer les données sur les véhicules à l'OFT ?	Ne pas supprimer les points 2, 2.1, 2.2, 2.3 et 2.4	Le ch. 2 est abrogé car l'OFT n'a plus besoin de ces données. La réglementation est ainsi adaptée à la pratique. / Ziffer 2 wird ersatzlos gestrichen, da das BAV diese Daten nicht mehr benötigt. Damit erfolgt der Angleich des Regelwerks an die bereits erfolgte Praxis.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-0210	036-03-010	18.3	6.3		Differenzen FDV und AB-EBV: Der Begriff Gehweg ist in den AB-EBV nicht enthalten. Begriffliche Verbindung zwischen AB-EBV und FDV bzgl. «Gehweg» (gemäss FDV) erstellen sowie die Materialisierung des «Gehwegs» thematisieren. Begründung: In der Praxis gibt es immer wieder Diskussionen in Projekten, wie die Gehwege gemäss FDV (300.1 Begriffe) ausgestaltet sein müssen.	Ist der «Raum für den Dienstweg» mit einem Weg (eben, befestigt, begehbar und rutschhemmend; Oberfläche asphaltiert oder aus einem abgestuften Mineralstoffgemisch) ausgerüstet, handelt es sich um einen Gehweg gemäss FDV.	Die begriffliche Verbindung zwischen AB-EBV und FDV ergibt sich aus AB 71 und der Definition des Sicherheits-Zwischenraumes in den FDV. Dadurch ist eindeutig, dass ein Gehweg eine Teilmenge von Sicherheits-Zwischenraum darstellt. Die Ausgestaltung (Materialisierung) eines Gehweges richtet sich nach AB 19.1-3. Dies war jedoch nicht Thema der laufenden Änderungsrunde und wird daher hier nicht weiter behandelt.
'03-0220	047-03-019	18.3	6.3		Unterschied zwischen FDV und AB-EBV: Der Begriff Gehweg ist in den AB-EBV nicht enthalten. Begriffliche Verbindung zwischen AB-EBV und FDV bzgl. «Gehweg» (gemäss FDV) erstellen sowie die Materialisierung des «Gehwegs» thematisieren. Begründung: In der Praxis gibt es immer wieder Diskussionen in Projekten, wie die Gehwege gemäss FDV (300.1 Begriffe) ausgeschaltet sein müssen.	Ist der «Raum für den Dienstweg» mit einem Weg (eben, befestigt, begehbar und rutschhemmend; Oberfläche asphaltiert oder aus einem abgestuften Mineralstoffgemisch) ausgerüstet, handelt es sich um einen Gehweg gemäss FDV.	Siehe 03-0210
'03-0720	047-03-055	28.1	2.1		Den Text «Version 2.0» ist nicht notwendig, wenn die Richtlinie in der Referenzliste (im Anhang 3) explizit erfasst ist.	Text "Version 2.0" löschen und im Anhang 3 die Richtlinie als Referenz ergänzen.	Vorschlag mE sinnvoll
'03-0730	037-03-036	28.2			Einführung von Toleranzmasse für Mindestabmessungen Schutznischen für das Personal. Optimierung des Kosten/Nutzenverhältnis bei Erhaltungsprojekten. Speziell für Erhaltungsprojekte soll der Bestandsschutz gelten.		(Hinweis: Ursprünglich in Teil Vb6V, aber eigentlich im Block AB-EBV abzulegen) Das Verhältnismässigkeitsprinzip gilt allgemein und muss hier nicht spezifisch erwähnt werden. Für bestehende Tunnel sieht Abs. 1.7 die Möglichkeit von besonderen (Ersatz-) Massnahmen vor.
'03-0820	006-03-002	34	1.2		Hinweis: hier ist ein Text eingefügt. Dieser ist im Blatt 99 zu finden. <u>Bemerkung:</u> Bahnhöfe ohne Einfahrsignale werden immer seltener. In genau solchen Spezialfällen wären Rangiergrenztafeln für eine verbesserte Sicherheit wünschenswert.	Ergänzungsvorschlag: Bahnhofendtafeln sind analog allen Signalen links aufzustellen.	Die Linksaufstellung ist für ortsfeste Signale bereits in genereller Form in Ziffer 2.1 zu AB 39.3.b "Signalisierung" enthalten. Daher ist keine Ergänzung zu AB 34 nötig.
'03-0840	050-03-008	34	3.2.1		In der BAV-Richtlinie «Stufenfreier Bahnzugang» wird die R RTE 24200 zitiert. Die RTE existiert noch nicht und soll aus der "Planungshilfe Publikumsanlagen" erarbeitet werden. Diese kann für die Planung der Anlagen im Trambereich nicht herangezogen werden, da sie nicht auf solche Fälle ausgerichtet ist. Somit erachten wir auch die Richtlinie «Stufenfreier Bahnzugang» als Dokument für den innerstädtischen Trambereich als ungeeignet. Hierfür müsste in der Richtlinie oder in diesem Artikel eine Ausnahme beschrieben sein. In der Richtlinie ist die Gültigkeit für Normal-, Meter- und Schmalspurbahnen definiert. Die Trambahnen gehören in gewissen Fällen zu den Meterspurbahnen, in anderen wieder nicht. Eine genaue Abgrenzung gibt es nicht.	Die Richtlinie hat für den Trambetrieb keine Gültigkeit.	Siehe 03-0850
'03-0850	025-03-008	34	3.2.1		In der BAV-Richtlinie «Stufenfreier Bahnzugang» wird die R RTE 24200 zitiert. Die RTE existiert noch nicht und soll aus der "Planungshilfe Publikumsanlagen" erarbeitet werden. Diese kann für die Planung der Anlagen im Trambereich nicht herangezogen werden, da sie nicht auf solche Fälle ausgerichtet ist. Somit erachten wir auch die Richtlinie «Stufenfreier Bahnzugang» als Dokument für den innerstädtischen Trambereich als ungeeignet. Hierfür müsste in der Richtlinie oder in diesem Artikel eine Ausnahme beschrieben sein. In der Richtlinie ist die Gültigkeit für Normal-, Meter- und Schmalspurbahnen definiert. Die Trambahnen gehören in gewissen Fällen zu den Meterspurbahnen, in anderen wieder nicht. Eine genaue Abgrenzung gibt es nicht.	Die Richtlinie hat für den Trambetrieb keine Gültigkeit.	Diese Richtlinie gilt grundsätzlich für den Bahnzugang für den gesamten schienengebundenen Verkehr. Wobei bei ausschliesslichen Tramhaltestellen kaum ein Regelbedarf besteht.
'03-0860	036-03-017	34	1.1.2		In grösseren Knoten sind in R 301.21 durchgehende Rangierbewegungen über die Bahnhofgrenze hinweg explizit zugelassen. Dort existiert jeweils kein Streckengleis zwischen den Bahnhöfen und teilweise bei nicht entsprechend einfachen Verhältnissen besteht sogar eine spezifische FAP zur technischen Sicherung dieser Rangierfahrten. Würde dort eine Bahnhofendtafel aufgestellt, würde dies den Betriebsablauf verunmöglichen, da Rangierbewegungen im Bahnhof gemäss R 300.4 nur bis zur Bahnhofendtafel zulässig sind. Die Regelungen gemäss AB-EBV Art. 34 1.1.1 und 1.1.2 sind im RTE 25010 4.2.1 und 4.2.2 enthalten. Die Tatsache, dass diese Detailregelung in den übergeordneten AB-EBV enthalten ist, verunmöglicht eine praxisnahe Anpassung in RTE 25010.	Ziffer 1.1 ersetzen durch eine Zielforderung bzgl. einer an die Verhältnisse angepasste Kennzeichnung von Bahnhofgrenzen. Ziffer 1.1.1 und 1.1.2 streichen, da bereits in RTE 25010 enthalten.	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde. Die Situationen von direkt aneinander grenzenden Bahnhöfen (ohne Streckengleis) sind in den Grundsätzen der hoheitlichen Regelwerke bezüglich Rangiergrenze nicht berücksichtigt. Diese Diskrepanz zwischen Praxis und Vorgaben ist mittelfristig aufzulösen.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-0870	047-03-063	34	1.1.2		In diversen Anlagen (Knoten Zürich, Knoten Brugg, Knoten Winterthur, Knoten Basel, Knoten Olten, Bereich RBL und weitere) sind in R 301.21 durchgehende Rangierbewegungen über die Bahnhofgrenze hinweg explizit zugelassen. Dort existiert jeweils kein Streckengleis zwischen den Bahnhöfen und teilweise bei nicht entsprechend einfachen Verhältnissen besteht sogar eine spezifische FAP zur technischen Sicherung dieser Rangierfahrten. Würde dort eine Bahnhofendetafel aufgestellt, würde dies den Betriebsablauf verunmöglichen, da Rangierbewegungen im Bahnhof gemäss R 300.4 nur bis zur Bahnhofendetafel zulässig sind. Die Unterteilung in unterschiedliche Bahnhöfe hat dort in teilweise auch mit der Beherrschbarkeit aus Optik RADN zu tun. Bei unmittelbar aneinandergrenzenden Bahnhöfen sind Bahnhofendetafeln insbesondere dann relevant, wenn in den beiden aneinandergrenzenden Bahnhöfen unterschiedliche Annahmen bezüglich Rangierbewegungen im Normalbetrieb bestehen (z.B. bezüglich Flankenschutz wie in Lenzburg/Gexi).	Bahnhofendetafeln sind aufzustellen: •Bei unmittelbar aneinander grenzenden Bahnhöfen (ausser wenn die Infrastrukturbetreiberin durchgehende Rangierbewegungen zwischen diesen beiden Bahnhöfen explizit als Rangierbewegungen auf Bahnhofgebiet regelt) oder •In unübersichtlichen Anlagen, in denen die Rangiergrenze nicht einfach ersichtlich ist. Oder: 1.1.1 und 1.1.2 und ev auch 1.1 streichen, da bereits in RTE 25010 enthalten bzw. ersetzen durch eine zu RTE 25010	Siehe 03-0860
'03-0880	046-03-001	34	3.1.2	a) und b)	Rampen haben gegenüber Liften verschiedene Vorteile: -Unbegrenzte Verfügbarkeit -Grössere Kapazität -Geringere Unhaltskosten -Kürzere Umsteigezeiten bei hoher Nachfragenach stufenfreiem Zugang Der Verzicht auf Rampen zugunsten Liften führt einerseits durch die reduzierte Verfügbarkeit und andererseits durch die Verlängerung der Umsteigezeit zu einer Verschlechterung der Angebotsqualität und schlussendlich möglicherweise sogar, falls dadurch Anpassungen bei den Umsteigezeiten notwendig sind, zu massiven Mehrkosten im gesamten System ÖV. Aus diesem Grund soll an der bisherigen Bevorzugung von Rampen festgehalten werden.	Bisherigen Text beibehalten: a)"vorzugsweise mit Rampen" b)"subsidiär mit Liften"	Dies wird abgelehnt. Das BAV strebt eine Aktualisierung und Überarbeitung des Punktes inkl. der neuen Richtlinie an. Die Bedürfnisse, beispielsweise nach Komfort, haben sich in den letzten Jahrzehnten geändert. Um dem Rechnung zu tragen, wurde die RL "stufenfreier Bahnzugang" entwickelt.
'03-0890	052-03-005	34	3.1.2	b	La formulation "et/ou à l'aide d'ascenseurs" pose problème: d'une part, elle autorise toujours l'accès uniquement via rampe; d'autre part, elle autorise également l'accès uniquement via ascenseur, ce qui est problématique si l'ascenseur tombe en panne. En termes d'accessibilité, il faut exiger des rampes et des ascenseurs (pour rappel, la CDPH, art.9, exige pour les personnes handicapées un accès indépendant aux transports publics également dans les zones rurales). Le compromis qui consisterait à exiger les ascenseurs dans les cas où la rampe dépasse 6% (et donc une longueur de 25m au regard	à l'aide de rampes (...) et à l'aide d'ascenseurs (...). Il peut être renoncé à la pose d'ascenseurs uniquement si une étude montre que leur installation et maintenance est disproportionnée. Dans tous les cas, il ne peut pas être renoncé à la pose de rampes.	Die Forderung negiert, dass eine netzweite Realisierung sowohl von Liften als auch Rampen nicht finanzierbar ist. Insofern sind die ISB sind angehalten, im Rahmen der situativen Planung und zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel eine möglichst optimale Lösung zu finden.
'03-0900	047-03-064	34	3.1.2		Neigungsänderungen mit 1 Nachkommastelle angeben	– bis 1,50 m max. 6.0 % betragen; — über 1,50 m max. 12.0 % bei überdachten oder beheizten Rampen, ansonsten max. 10.0 % betragen;	Damit würde vom Prinzip, wie Neigungen in Prozent im übrigen AB-EBV-Text aufgeführt ist, abgewichen. Solange sich die zu berücksichtigenden Werte nicht im Kommastellenbereich in Bezug auf die Prozente bewegen, macht nur Prozent-Ganzzahlen Sinn.
'03-0910	048-03-001	34	3.1.2		Die Priorität Rampe soll unbedingt bestehen bleiben, denn die Rampe ist immer nutzbar und fällt nicht aus (ein Rollstuhlfahrer, der mit dem letzten Zug ankommt ist sicher, den Bahnhof verlassen zu können) und weil die Kapazität von Aufzügen für die Personenströme an Bahnhöfen nie ausreicht, sich Menschen mit Gepäck, Kinderwagen, Velos und Menschen mit Behinderung konkurrenzieren. Zudem und auch aufgrund des Kapazitätsengpasses ist der Zeitbedarf für den Weg zu und vom Perron (z.B. auch beim Umsteigen auf weitere Verkehrsmittel) deutlich grösser als beim Zugang mit Rampe. Die ohnehin knappen Umsteigezeiten reichen für Menschen mit Behinderung bei Aufzügen meist nicht aus. Dazu kommt die Problematik von Ausfällen, Vandalismus und Service, die im Betrieb über die Jahre hohe Kosten verursachen. Der Aufzug soll nur dort eingesetzt werden, wo entweder eine alternative über eine Rampe oder über Rolltreppen besteht, so dass der Lift nicht überlastet ist. Sinnvoll ist dies z.B. auch bei mehreren Geschossen. Subsidiär, an Stelle von Rampen, soll der Aufzug nur eingesetzt werden, wenn die Erschliessung mit Rampe aufgrund der Platzverhältnisse oder der Topographie nicht möglich ist, vornehmlich an kleineren Bahnhöfen z.B. mit sehr schmalen Mittelperron.	a) vorzugsweise mit Rampen. Die Rampenneigung darf bei.... b) subsidiär mit Lift, (Liftmass Länge mindestens 1,80 m), mit taktilen, sehbehinderten- und rollstuhlgerechten Bedienungselementen und akustischer Stockwerkangabe c) ergänzend mit (Liftmass Länge mindestens 1,80 m), mit taktilen, sehbehinderten- und rollstuhlgerechten Bedienungselementen und akustischer Stockwerkangabe. Bei der Wahl bezüglich Rampen bzw. Liften ist die Richtlinie des Bundesamts für Verkehr (BAV) «stufenfreier Bahnzugang» massgebend In der neuen Richtlinie sind die Kriterien für einen subsidiären oder ergänzenden Lift aufzuführen, z.B. macht ein Lift, ergänzend zu Rampe oder Rolltreppen nur Sinn, wenn der hauptsächlichste Personenfluss (mit Gepäck, Kinderwagen, Velo,...) nicht über den Lift abgewickelt wird, andernfalls wäre die Kapazität des Lifts nicht ausreichen. vgl. Dazu unsere Kommentare zur Richtlinie "Stufenfreier Zugang" Ziffer 2.2.2	Diese Forderung widerspricht der generellen Forderung von Inclusion Handicap sowie einzelner Einspruchspunkte in relevanten PGV. Zusätzlich wird die Frage der Kapazität in der VöV-Planungshilfe Publikumsanlagen geregelt. Lifte sind hierbei ein wichtiger Teilbereich.
'03-0920	047-03-065	34	3.1.3.2		Sowohl "Gefahr" also auch "Risiko" passen, "Gefährdung" wäre am besten.	"Gefährdung" schreiben	"Risiko" ist hier zutreffend.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-0930	017-03-002	34	3.1.4.2		Anspruch auf Ersatzmassnahmen gemäss AB-EBV zu Art. 53, AB 53.1, Ziff. 4.2 ist nur dort verhältnismässig, wo die Topografie des umliegenden Wegenetzes den autonomen Zugang zur Station zulässt.	Bei Längsgefallen über 6 % sind die Massnahmen gemäss AB-EBV zu Art. 53, AB 53.1, Ziff. 4.2 umzusetzen, <u>sofern die Topografie des umliegenden Wegenetzes den autonomen Zugang zur Station zulässt.</u>	Es ist grundsätzlich z.B. auch "Kiss&Ride" möglich.
'03-0940	047-03-066	34	3.1.4.2		Längsgefälle mit 1 Nachkommastelle angeben	Ein Längsgefälle des Perrons bis zu 6.0 % ermöglicht den autonomen Zugang in die Fahrzeuge.	Damit würde vom Prinzip, wie Neigungen in Prozent im übrigen AB-EBV-Text aufgeführt ist, abgewichen. Solange sich die zu berücksichtigenden Werte nicht im Kommastellenbereich in Bezug auf die Prozente bewegen, macht nur Prozent-Ganzzahlen Sinn.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-0950	048-03-002	34	3.1.4.2		Der autonome Zugang ist bei den durch die TSI-PRM vorgegebenen Abweichungstoleranzen (Spaltbreiten und Niveaudifferenzen) nicht für alle Personen mit Behinderung möglich. Dies betrifft auch Personen, die im öffentlichen Raum autonom unterwegs sind und Bahn oder Tram selbständig nutzen. Für die Überbrückung der Resthöhen und Spalten können je nach Situation auch selbständige Menschen auf eine Rampe oder Unterstützung angewiesen sein. Dies gilt insbesondere bei Längsgefälle der Haltestelle. Ein Längsgefälle von mehr als 3% kann aufgrund der Querneigung während des Manövers bereits erhebliche Schwierigkeiten beim Überücken von Resthöhen und Spalten verursachen, diese Probleme beginnen nicht erst bei 6%. Die Neigung hat individuell sehr unterschiedliche Auswirkungen. Niveaudifferenzen und Spalten können jedoch auch bei ebenen Perrons von einigen Nutzern nur mit Hilfe einer Rampe überwunden werden, wobei die Rampe selbständig genutzt werden kann. Der Begriff des «autonomen Einstiegs» wird in dieser Situation strapaziert. Die Regelungen der TSI basieren nicht alleine auf den ergonomischen Anforderungen sondern stellen in Bezug auf Absatzhöhe und Spaltbreite einen Kompromiss mit den baulichen und technischen Gegebenheiten in der Praxis dar. Es wäre unzulässig, Menschen mit Behinderung zu diskriminieren, die nicht in der Lage sind, die Resthöhen oder Spalten autonom zu überbrücken, insbesondere aber bei Längsneigungen von Perrons bis zu 60 Promille (6%) die Hilfestellung und das Bereitstellen von Rampen nicht anzubieten.	3.1.4.2 Ein Längsgefälle des Perrons bis zu 6% ermöglicht den autonomen Zugang in die Fahrzeuge. <u>Bei Bedarf sind für die Überbrückung von Spalten und Niveaudifferenzen fahrzeugseitige Rampen auszulegen und/oder Hilfestellung durch eine Person des Unternehmens zu gewährleisten.</u> Alternativer Textvorschlag: 3.1.4.2 Ein Längsgefälle des Perrons bis zu <u>3%</u> ermöglicht den autonomen Zugang in die Fahrzeuge. Bei Längsgefällen über <u>3%</u> sind die Massnahmen gemäss AB-EBV zu Art. 53, AB 53.1, Ziff. 4.2 umzusetzen In AB-EBV zu Art. 53, AB 53.1, Ziff. 4.2 wie folgt ergänzen: <u>Für Rollstuhlfahrende ist bei Perrons mit Längsneigung grösser 3% bis 6% bei Bedarf eine fahrzeugseitige Rampe zur Überbrückung von Absatz und Spalten auszulegen und/oder Hilfestellung durch eine Person des Unternehmens zu gewährleisten.</u>	Im Jahr 2017 hat das BAV Inclusion Handicap um Mitwirkung durch Personen im Rollstuhl bei einer Untersuchung zur Thematik «Perrons in Längsneigung» gebeten. Leider fand sich keine einzige (!) betroffene Person, die sich als Probandin/Proband zur Verfügung stellen wollte. Daraufhin hat das BAV zusammen mit einem externen BehiG-Sachverständigen die Thematik anhand einer Testanlage, ergänzt durch Berechnungen, untersucht. BAV und Sachverständiger sind zum Schluss gelangt, dass bis zu einer Perronlängsneigung von 6% von keiner Gefährdung ausgegangen werden muss und Personen, die in der Lage sind, den öffentlichen Raum ohne fremde Hilfe, aber mit dem für sie adäquaten Hilfsmittel, zu bewältigen, auch den niveaugleichen Einstieg bei einer Perronlängsneigung bis zu 6% autonom bewältigen können. Insofern fehlt ein Beleg zur Aussage der nebenstehenden Stellungnahme, dass eine Gefährdung oder ein Problem beim Ein-/Aussteigen bereits ab 3% für Personen, die mit dem dafür erforderlichen Hilfsmittel den öffentlichen Raum in der Schweiz selbständig bewältigen können, vorhanden sei. In diesem Zusammenhang wird auf den Nachtrag zur vom BAV in Auftrag gegebenen Untersuchung zur Rollstuhlsicherheit bei Perron in Längsneigung verwiesen (herunterladbar von www.bav.admin.ch/mobile -> Infos für TU und Interessierte). Das BAV hat die Grundsätze der Autonomie sowie die Verhältnismässigkeit von flächenweiten Hilfestellungen in seinen Hinweisen, aktualisiert im 2020, festgehalten. Diese haben nach wie vor Gültigkeit. Es wird deshalb ein angepasste Variante des Vorschlags mit Vermerk auf die mit dem EBGB abgestimmten BAV-Hinweise zur autonomen Benutzung des barrierefrei ausgestatteten öffentlichen Verkehrs übernommen: «Wo verhältnismässig und angezeigt, soll Personalfeststellung auf Wunsch von Betroffenen auch bei Perrons mit einer geringeren Längsneigung als 6% geleistet werden. Hierbei sind die BAV-Hinweise zur autonomen Benutzung des barrierefrei ausgestatteten öffentlichen Verkehrs übernommen»
'03-0960	052-03-006	34	3.1.4.2		Il est faux de prétendre qu' « une pente longitudinale du quai jusqu'à 6% permet l'accès autonome aux véhicules ». La notion d'autonomie, telle que présentée dans plusieurs normes, est vivement remise en question par les usagers et usagères. Dans les faits, une configuration avec une pente de 6% ou même inférieure n'est pas adaptée pour la grande majorité des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, notamment en fauteuil roulant manuel et notamment dans des environnements froids, humides voire trempés : cela équivaut à négocier un accès vers ou depuis le véhicule en étant en pente/dévers, ce qui rend l'accès difficile voire dangereux. Concrètement il s'agit de négocier un virage en pente/dévers avec l'environnement immédiat peu favorable : température ou horaires faisant qu'on est habillé peut-être d'une veste, bagages, autres passagers qui entrent et sortent, timing à respecter, etc. De plus, cela devient encore plus périlleux si l'interface quai-véhicule comprend une lacune entre le quai et le véhicule, voire un seuil ou un double seuil (p.ex. en raison d'une marche retractable) à l'entrée du véhicule, soit une conjonction d'obstacles qui peut rendre l'accès très problématique. Par analogie au dévers, Inclusion Handicap est d'avis qu'il s'agit de fixer un seuil à 3%.	Une pente longitudinale du quai jusqu'à 6% permet l'accès autonome aux véhicules. En cas de pente longitudinale supérieure à 6 %, il faut mettre en oeuvre les mesures selon DE-OCF ad art. 53, DE 53.1, ch. 4.2. Pour les pentes supérieures à 3 %, ces mesures doivent pouvoir être proposées sur demande.	Im Jahr 2017 hat das BAV Inclusion Handicap um Mitwirkung durch Personen im Rollstuhl bei einer Untersuchung zur Thematik «Perrons in Längsneigung» gebeten. Leider fand sich keine einzige (!) betroffene Person, die sich als Probandin/Proband zur Verfügung stellen wollte. Daraufhin hat das BAV zusammen mit einem externen BehiG-Sachverständigen die Thematik anhand einer Testanlage, ergänzt durch Berechnungen, untersucht. BAV und Sachverständiger sind zum Schluss gelangt, dass bis zu einer Perronlängsneigung von 6% von keiner Gefährdung ausgegangen werden muss und Personen, die in der Lage sind, den öffentlichen Raum ohne fremde Hilfe, aber mit dem für sie adäquaten Hilfsmittel, zu bewältigen, auch den niveaugleichen Einstieg bei einer Perronlängsneigung bis zu 6% autonom bewältigen können. Insofern fehlt ein Beleg zur Aussage der nebenstehenden Stellungnahme, dass eine Gefährdung oder ein Problem beim Ein-/Aussteigen bereits ab 3% für Personen, die mit dem dafür erforderlichen Hilfsmittel den öffentlichen Raum in der Schweiz selbständig bewältigen können, vorhanden sei. In diesem Zusammenhang wird auf den Nachtrag zur vom BAV in Auftrag gegebenen Untersuchung zur Rollstuhlsicherheit bei Perron in Längsneigung verwiesen (herunterladbar von www.bav.admin.ch/mobile -> Infos für TU und Interessierte). Das BAV hat die Grundsätze der Autonomie sowie die Verhältnismässigkeit von flächenweiten Hilfestellungen in seinen Hinweisen, aktualisiert im 2020, festgehalten. Diese haben nach wie vor Gültigkeit. Es wird deshalb eine angepasste Variante des Vorschlags mit Vermerk auf die mit dem EBGB abgestimmten BAV-

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-0970	007-03-001	34			Ziffer 1.1.2 Bei unmittelbar aneinander grenzenden Bahnhofen..... ergänzen mit: «sofern nicht durchgehende Rangierfahrstrassen vorhanden sind»	«sofern nicht durchgehende Rangierfahrstrassen vorhanden sind»	Siehe 03-0860
'03-1570	013-03-005	51.1	3.4		In Ziffer 3.3 ist von «Strassenbahnfahrzeugen», in 3.4 von «Strassenbahnen» die Rede. In beiden Ziffern sind jedoch nur Bestimmungen für Fahrzeuge enthalten, daher sollte die Bezeichnung vereinheitlicht werden.	«[...] von Strassenbahnfahrzeugen: [...]»	Ok, übernommen
'03-1580	013-03-006	51.1	3.4.1		Die Bemerkungen zu 3.3.4 (neu) (siehe oben) gelten sinngemäss.	(keine Eintragung durch Eingeber)	Nicht klar, was mit "sinngemäss" genau gemeint ist
'03-1620	016-03-001	51.1	3.3.3		Die aktuelle Formulierung legt nahe, dass die Anforderung für alle nicht-interoperablen Strecken (neigungsunabhängig) gültig ist. Eine «Telefonkabine» in Form von zwei Rückwänden ist für eine Pendlerbahn ohne grösseren Steigungen mit kurzen Ein- & Aussteigezeiten nicht praktikabel. Insbesondere nicht für rollstuhlfahrende Fahrgäste.	[...] Für die Fahrgäste im Rollstuhl sind in Fahrzeugen, die auf nicht interoperablen Strecken mit Streckenabschnitten mit Neigung von 50‰ und mehr verkehren, passive Rückhaltevorrichtungen mit [...] Bei Rollstuhlplätzen in Fahrzeugen, die auf nicht interoperablen Strecken mit Streckenabschnitten mit Neigung von 50‰ und mehr sowie mit Gefegengefälle verkehren, ist die Orientierung des Rollstuhls mit dem Rücken zur Fahrtrichtung hin. [...] Bei Rollstuhlplätzen in Fahrzeugen, die auf nicht interoperablen Strecken mit Streckenabschnitten mit Neigung von 50‰ und mehr ohne Gefegengefälle verkehren, ist die Orientierung des Rollstuhls mit dem Rücken zur Talseite hin.	Siehe 033-03-014a
'03-1630	030-03-013	51.1	3.3.3		Die Bestimmung, dass gegenüberstehende Rückhaltevorrichtungen mit einem Abstand von 1500 bis 1600 mm zu realisieren sind, verhindert, dass dieses Abteil mit Klappsitzen aufgerüstet wird. Fazit: für 1 Rollstuhlplatz werden 4 Sitzplätze geopfert. Das ist nicht verhältnismässig. Diese Gestaltung verhindert das Zusammensein eines Rollstuhlfahrers mit anderen Fahrgästen, was gegen das Ziel des Behindertengleichstellungsgesetzes wirkt.	Auf die neuen Texte verzichten oder zumindest genügend Gestaltungsfreiheit lassen, dass Klappsitze in diesem Bereich möglich sind.	Klappsitze können realisiert werden, sofern die Vorgaben bezüglich Rollstuhlplatz (Fläche) und bezüglich passiven Sicherheitsvorrichtungen erfüllt sind. Hierzu ist keine zusätzliche Beschreibung in den AB-EBV erforderlich.
'03-1640	030-03-014	51.1	3.3.3		Komplizierte Beschreibung («...Orientierung des Rollstuhls...») und teilweise widersprüchlich bzw. nicht klar (zweiter zu drittem Absatz; gemäss zweitem Absatz kann der Rollstuhl auch bei Bergfahrt in Fahrtrichtung rückwärts aufgestellt sein). Bezüglich Rückhaltevorrichtungen bestehen offen-sichtlich klare Vorstellungen aufgrund der Massvorgaben. Allerdings fehlt – wenn schon – eine klare Aussage betreffend Kraftaufnahme der Rückhaltevorrichtung in N. Mit diesen Vorgaben werden der Konstruktionspielraum bzw. die -möglichkeiten jedoch massiv eingeschränkt.	Für Fahrgäste im Rollstuhl sind in Fahrzeugen, die auf nicht interoperablen Strecken oder Streckenabschnitten mit Gefällen von 50‰ und mehr verkehren: Rückhaltevorrichtungen zu realisieren, welche ein unbeabsichtigtes Wegrollen verhindern, sofern der Rollstuhl nicht ausschliesslich mit dem Rücken zur Talseite an feste unbewegliche Fahrzeugeinrichtungen aufgestellt werden kann.	Siehe 033-03-014a
'03-1650	030-03-015	51.1	3.3.3		Unter Ziffer 3.3.2 ist vermerkt, dass die lichte Höhe des unterfahrbaren Bereichs mindestens 300mm betragen muss. Unter 3.3.3 ist neu definiert dass die Höhe des unteren Randes der Rückhaltevorrichtung maximal 300mm ab Boden sein darf. Somit muss das Mass genau bei 300mm liegen was nicht praktikabel ist. Weiter verhindert das obere Mass von 1300mm in vielen Fällen den Einbau einer gegenüberliegenden Sitzgruppe. Einperchung der Rollstuhlfahrer zwischen zwei 1300 mm hohen Wänden = nicht praktikabel und entwürdigend!	...einer Höhe des unteren Randes ab Boden von maximal 500 mm. (Weiterführung des Satzes mit der oberen Begrenzung löschen)	Dies wäre fatal: bei mehr als 300 mm Höhe bestünde ein Sicherheitsproblem für einen beachtlichen Teil der Rollstühle
'03-1660	030-03-016	51.1	3.3.3		In der TSI ist vermerkt, dass der Platzbedarf für den Rollstuhlfahrer >=1600 sein muss. Davon dürfen gemäss AB51.1 Ziff 3.3.2 150mm unterfahrbar sein. Das Mindestmass muss somit auf 1600mm – 150mm = 1450mm reduziert werden. Das Maximalmass soll auf 1700 gesetzt werden da-mit die Vorgaben der TSI mit >1600mm eingehalten werden kann und etwas Spielraum im Sitzteiler besteht (Je nach Bauart der Sitze)	...Abstand zwischen diesen Rückhaltevorrichtungen beträgt 1'450 mm bis 1'700 mm....	Der Abstand beträgt bei gegenüberliegenden passiven Sicherheitsvorrichtungen 1500 - 1600 mm, vgl. BAV-Leitfaden für BehiG-SV nicht interoperable Schienenfahrzeuge. Eine Unterfahrbarkeit wäre nur dann möglich, wenn bei beiden Sicherheitsgenau 300 mm lichte Höhe realisiert würden (300 mm = maximale Höhe passive Sicherheitsvorrichtung und minimale Höhe für Unterfahrbarkeit). Unterfahrbare Bereiche dürfen zudem gangseitig keine Stütze o.ä. aufweisen, was bei (gegenüberliegenden) passiven Sicherheitsvorrichtungen ein Stabilitätsproblem hervorrufen könnte.
'03-1670	030-03-017	51.1	3.3.3		Folgende Textstelle soll gelöscht werden: "...Zudem müssen für diese Fahrgäste wandseitig Festhaltemöglichkeiten im Höhenbereich 700 mm bis 900 mm vorhanden sein..." Diese Anforderung wird heute nicht eingehalten und ist je nach Fahrzeugkonzept (bodentiefe Fenster) schwierig umzusetzen.	folgende Textstelle streichen: "Zudem müssen für diese Fahrgäste wandseitig Festhaltemöglichkeiten im Höhenbereich 700 mm bis 900 mm vorhanden sein"	Für Fahrzeuge, die in diesen Neigungen verkehren (also fahren oder stehen), müssen für ein sicheres Manövrieren der Rollstühle solche wandseitigen Festhaltemöglichkeiten vorhanden sein, wie sie seit langem bereits für Strassenfahrzeuge gelten.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-1680	030-03-018	51.1	3.3.3		Die Ausführung bei Steigungen >50% und Gegengefälle mit zwei Anschlagmöglichkeiten für den Rollstuhlfahrer ist aus mehreren Gründen nicht praxis-tauglich: 1.Für den Rollstuhlfahrer verschlechtert sich der Zugang ins Rollstuhlabteil bei hohem Fahrgastaufkommen aufgrund der 800 mm Durchgangsbreite deutlich. 2.Das Wenden im Abteil selber wird dadurch deutlich erschwert, insbesondere wenn sich zwei Rollstuhlfahrer im selben Wagen befinden. 3.Ein Wenden des Rollstuhls bei einem Ge-gegengefälle wird nicht stattfinden, da der Fahrer normalerweise nicht weiss, ob und wo es ein Gegengefälle hat. Das Wenden beim Gegengefälle ist zudem während der Fahrt unrealistisch und gefährlich. 4.Bei schon bestellten Fahrzeugen ist eine Übergangsregelung für eine Umsetzung nö-tig. Sonst entstehen hohe Kosten und Lie-fervverzögerungen. Früher galt: AB-EBV zum Bestellzeitpunkt musste eingehalten werden. Wir schlagen deshalb als Alternative vor, dass bei Strecken mit Neigungen >50% und Gegengefälle die Anschlagseite nur auf der Seite vorhanden ist, bei welcher die Steigung am längsten und steilsten ist. Für das Gegengefälle kann eine Rückhaltemöglich-keit mittels Gurte oder ähnlichem vorgesehen werden.	Für die Fahrgäste im Rollstuhl sind in Fahrzeugen, die auf nicht interoperablen Strecken oder Streckenabschnitten mit Neigung von 50% und mehr verkehren, passive Rückhaltevorrichtungen gemäss SN EN 16585-2 mit einer Breite von mindestens 850 mm, einer Höhe des unteren Randes ab Boden von maximal 300 mm und einer Höhe des oberen Randes von mindestens 1'300 mm zu realisieren. Zudem müssen für diese Fahrgäste wandseitig Festhaltemöglichkeiten im Höhenbereich 700 mm bis 900 mm vorhanden sein. Bei Rollstuhlpunkten in Fahrzeugen, die auf nicht interoperablen Strecken oder Streckenabschnitten mit Neigung von 50% und mehr sowie mit Gegengefälle verkehren, ist die Orientierung des Rollstuhls mit dem Rücken zur Fahrtrichtung hin. Für das Gegengefälle ist zudem eine aktive Rückhaltevorrichtung vorzusehen. Bei Rollstuhlpunkten in Fahrzeugen, die auf nicht interoperablen Strecken oder Streckenabschnitten mit Neigung von 50% und mehr ohne Gegengefälle verkehren, ist die Orientierung des Rollstuhls mit dem Rücken zur Talseite hin.	Siehe 033-03-014a
'03-1690	032-03-004	51.1	3.3.3		In der TSI ist vermerkt, dass der Platzbedarf für den Rollstuhlfahrer >=1600 sein muss. Davon dürften gemäss AB51.1 Ziff 3.3.2 150mm unterfahrbar sein. Das Mindestmass muss somit auf 1600mm – 150mm = 1450mm reduziert werden. Das Maximalmass soll auf 1700 gesetzt werden da-mit die Vorgaben der TSI mit >1600mm eingehalten werden kann und etwas Spielraum im Sitzteiler be-steht (Je nach Bauart der Sitze)	...Abstand zwischen diesen Rückhaltevor-richtungen beträgt 1'450 mm bis 1'700 mm....	S. 030-0316
'03-1700	032-03-005	51.1	3.3.3		Folgende Textstelle soll gelöscht werden: "...Zudem müssen für diese Fahrgäste wandseitig Festhalte-möglichkeiten im Höhenbereich 700 mm bis 900 mm vorhanden sein..." Diese Anforderung wird heute nicht eingehalten und ist je nach Fahrzeugkonzept (bodentiefe Fenster) schwierig umzusetzen.	folgende Textstelle streichen: "Zudem müs-sen für diese Fahrgäste wandseitig Festhal-temöglichkeiten im Höhenbereich 700 mm bis 900 mm vorhanden sein"	S. 030-0317
'03-1710	033-03-014a	51.1	3.3.3		Wir gehen davon aus, dass eine Rückhaltevorrichtung auch ein Sitz mit aufgeklappter Sitzfläche sein kann. (Bild 1) Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden Die Mindesthöhe der Rückhaltevorrichtung ist mit 1'300mm sehr hoch gewählt. Es wird auf den nachfolgenden Gründen vorgeschlagen diese Höhe auf 1000 mm zu reduzieren: •Der Schwerpunkt von Rollstuhl und Rollstuhlfahrer liegt bei ca 0.7 m. •Die Höhe des Griffs liegt bei ca 0.9m und ist mit der gewählten Mindesthöhe abgedeckt. •Auf Höhe von 1.3 m ist gemäss DIN 18040 der Kopf der Rollstuhlfahrers. Dieser unterstützt den Rollstuhlfahrer hinsichtlich Kippsicherheit nicht. •Die Höhe von Sitzen inkl Kopfstützen beträgt im Normalfall < 1300 mm, ohne Kopfstützen sind die Sitze ca 1050 mm hoch. •Bei einer höheren Rückhaltevorrichtung ist der Rollstuhlfahrer in seinem Abteil isoliert.	... Für die Fahrgäste im Rollstuhl sind in Fahrzeugen, die auf nicht interoperablen Strecken oder Streckenabschnitten mit Neigung von 50% und mehr verkehren, passive Rückhaltevorrichtungen mit einer Breite von mindestens 700 mm, einer Höhe des unteren Randes ab Boden von maximal 300 mm und einer Höhe des oberen Randes von mindestens 1'000 mm zu realisieren. Zudem müssen für diese Fahrgäste wandseitig Festhaltemöglichkeiten im Höhenbereich 700 mm bis 900 mm vorhanden sein. Bei Rollstuhlpunkten in Fahrzeugen, die auf nicht interoperablen Strecken oder Streckenabschnitten mit Neigung von 50% und mehr ohne Gegengefälle verkehren, ist die Orientierung des Rollstuhls mit dem Rücken zur Talseite hin. Bei Strecken mit Gegenneigung wird diese Seite als Talseite gewertet, bei welcher der längere Streckenabschnitt mit Neigung oder die maximale Neigung vorkommt.	Ein Verzicht auf die Vorgabe, dass bei Zweirichtungsfahrzeugen, die auf (z.B. auch zusammenhängenden) Strecken mit über ≥50% und Gegengefälle verkehren, mit zwei gegenüberliegenden Rückhaltevorrichtungen zu versehen sind, würde der erforderlichen Sicherheit widersprechen. Bei Fahrzeugen mit Strecken ≥50% ohne Gegengefälle genügt eine Rückhaltevorrichtung talseitig. Dies ist das Ergebnis einer vom BAV in Auftrag gegebenen Untersuchung der AGU Zürich (Untersuchungsbericht abrufbar unter www.bav.admin.ch/mobile -> Infos für TU und Fachleute. Der Vorschlag wird deshalb in angepasster Form übernommen.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingabe	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
'03-1720	033-03-014b	51.1	3.3.3		Die Ausführung bei Steigungen >50% und Gegengefälle mit zwei Anschlagmöglichkeiten für den Rollstuhlfahrer ist aus mehreren Gründen nicht praxistauglich: 1.Eine geforderte Breite der Rückhaltevorrichtung von mindestens 850 mm führt dazu, dass es nicht mehr möglich ist zwei Rollstühle nebeneinander anzuordnen (850mm + 850mm + 800mm = 2'500mm bei Fahrzeugbreite 2650mm von nicht interoperablen Fahrzeugen). 2.Zwei Rollstühle müssen aufgrund des vorherigen Argumentes in zwei hintereinander liegenden Abteilen angeordnet werden (nachfolgendes Bild). Diese Anordnung ist aufgrund des begrenzten Drehzapfenabstandes oft nicht möglich und isoliert die Rollstuhlfahrer im NF-Teil des Wagens. Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden 3.Für den Rollstuhlfahrer ist die Ausführung unter Punkt 2 nicht praktikabel, da er sich weiter vom Einstieg entfernt platzieren muss. Das Ein- und Ausstieg erschwert sich bei hoher Personenaufkommen signifikant. 4.Für die Platzierung der Vorrangsitze stehen weniger Sitze nahe der Einstiegstüre zur Verfügung. 5.Die Platzierung des Rollstuhlfahrers sollte basierend auf der Streckenneigung erfolgen und nicht der Fahrtrichtung. Ansonsten steht er über grosse Teile der Strecke in Rollrichtung. (Bild Rollstuhlfahrer unter Punkt 2). 6.Die Anforderungen zur Breite der Rückwand sind nicht übereinstimmend mit den Angaben aus dem Entwurf zu den international gültigen Anforderungen in prEN 16585-2:2022. 7.Beidseitige Anschläge bieten für den Rollstuhlfahrer keinen Mehrwert, da er sonst im Vorfeld wissen muss, ob der Streckenabschnitt ein Gegengefälle hat, um sich entsprechend zu platzieren. 8.Die neuen Anforderungen ergeben bei gleichem Platzbedarf eine eingeschränkte Rangiermöglichkeit für den Rollstuhl und weniger Sitzplätze.	(siehe 033-03-014a)	s.033-03-014a
'03-1730	033-03-014c	51.1	3.3.3		Wir schlagen vor, dass auch bei Strecken mit Neigungen >50% mit und ohne Gegengefälle nur auf einer Seite ein Anschlag vorgesehen ist (Bild unten). Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden Der Anschlag soll auf dieser Seite angebracht werden, wo die Steigung am längsten oder steilsten ist. Die Fahrzeuge können damit so konzipiert werden, dass die Rollstuhlplätze immer vom Einstieg aus auf der Talseite platziert werden, während sich das WC auf der Bergseite befindet	(siehe 033-03-014a)	s.033-03-014a
'03-1740	035-03-002	51.1	3.3.3		Die unterschiedlichen Regelungen für Strecken mit/ohne Gegengefällen werden als wenig praxistauglich angesehen. Für die Fahrgäste ist nicht erkennbar, wo und mit welcher Orientierung Neigungen, Gegengefälle oder Fahrtrichtungsänderungen auftreten. Ein Wechsel der Orientierung während der Fahrt wird als gefährlich angesehen.	Für die Fahrgäste im Rollstuhl sind in Fahrzeugen, die auf nicht interoperablen Strecken oder Streckenabschnitten mit Neigung von 50% und mehr verkehren, passive Rückhaltevorrichtungen mit einer Breite von mindestens 850 mm, einer Höhe des unteren Randes ab Boden von maximal 300 mm und einer Höhe des oberen Randes von mindestens 1'300 mm zu realisieren. Zudem müssen für diese Fahrgäste wandseitig Festhaltemöglichkeiten im Höhenbereich 700 mm bis 900 mm vorhanden sein. Verkehren solche Fahrzeuge auf Strecken mit Neigungen von 50% und mehr ohne Gegengefälle, so ist die die Orientierung des Rollstuhls mit dem Rücken zur Talseite hin. In Einrichtungsfahrzeugen ist die die Orientierung des Rollstuhls mit dem Rücken zur Fahrtrichtung. Für alle anderen Fälle sind zwei gegenüberliegende Rückhaltevorrichtungen vorzusehen, damit der Rollstuhl mit dem Rücken zur Fahrtrichtung platziert werden kann.	s.033-03-014a
'03-1750	036-03-031	51.1	3.3.3		Statt eine Zielanforderung zu definieren werden präzise Lösungsvorgaben in der AB-EBV verankert und damit innovative Lösungen verhindert. Siehe dazu auch die folgenden Anmerkungen zur gleichen Ziffer	Lediglich Zielanforderung definieren und notwendige Präzisierungen bzw. Lösungsmöglichkeiten in einem RTE ggf. mit Normenbezug aufzeigen.	Ist nicht der Sinn der Übung, die sich aus der AGU-Untersuchung ergibt. S. 033-03-14a

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-1760	036-03-032a	51.1	3.3.3		Wir gehen davon aus, dass eine Rückhaltevorrückung auch ein Sitz mit aufgeklappter Sitzfläche sein sein kann. (Bild 1) Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden Die Mindesthöhe der Rückhaltevorrückung von 1'300mm ist aus unserer Sicht zu hoch. Die Höhe von 1'000mm würde aus unserer Sicht reichen, um das Kippen des Rollstuhls aufzufangen. Diese Höhe wird auch erreicht, wenn die Sitze ohne Kopfstütze ausgerüstet werden. Mit einer höheren Vorrückung wird der Rollstuhlfahrer ausgrenzen.	Für die Fahrgäste im Rollstuhl sind in Fahrzeugen, die auf nicht interoperablen Strecken oder Streckenabschnitten mit Neigung von 50% und mehr verkehren, passive Rückhaltevorrückungen mit einer Breite von mindestens 700 mm, einer Höhe des unteren Randes ab Boden von maximal 300 mm und einer Höhe des oberen Randes von mindestens 1'000 mm zu realisieren. Zudem müssen für diese Fahrgäste wandseitig Festhaltungsmöglichkeiten im Höhenbereich 700 mm bis 900 mm vorhanden sein. Bei Rollstuhlplätzen in Fahrzeugen, die auf nicht interoperablen Strecken oder Streckenabschnitten mit Neigung von 50% und mehr ohne Gegengefälle verkehren, ist die Orientierung des Rollstuhls mit dem Rücken zur Talseite hin. Bei Strecken mit Gegenneigung wird diese Seite als Talseite gewertet, bei welcher der längere Streckenabschnitt mit Neigung oder die maximale Neigung vorkommt.	s. 033-03-14a
'03-1770	036-03-032b	51.1	3.3.3		Die Ausführung bei Steigungen >50% und Gegengefälle mit zwei Anschlagmöglichkeiten für den Rollstuhlfahrer ist aus mehreren Gründen nicht praxistauglich: 1. Eine geforderte Rückhaltevorrückung auf beiden Seiten mit einer Breite von mindestens 850 mm führt dazu, dass es nicht mehr möglich ist, zwei Rollstühle nebeneinander anzuordnen (850mm + 850mm + 800mm = 2'500mm bei nicht interoperablen Fahrzeugen ist der Wagenkasten meistens 2650mm breit). Die Rollstühle müssten in zwei hintereinander liegenden Abteilen angeordnet werden.	(siehe 036-03-032a)	S. s. 033-03-14a
'03-1780	036-03-032c	51.1	3.3.3		Wir schlagen vor, dass bei Strecken mit Neigungen >50% mit und ohne Gegengefälle die Anschlagseite nur auf der Seite ist, wo die Steigung am längsten und steilsten ist. Somit können die Fahrzeuge so konzipiert werden, dass die Rollstuhlplätze immer, vom Einstieg aus, auf der Talseite sind und sich das WC auf der Bergseite befindet. Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden	(siehe 036-03-032a)	s. 033-03-14a
'03-1790	049-03-003	51.1	3.3.3		Cf. "Remarques générales"	(keine Eintragung durch Eingeber)	Zur Kenntnis genommen
'03-1800	015-03-001	51.1	3.3.3		3.3.3 und 3.4.1: Die Breite der Rückhaltevorrückung korrespondiert nicht mit der TSI PRM 4.2.2.2 und den Vorgaben beim Bus (Leitfaden).	Passive Rückhaltevorrückungen von mindestens 700 mm,	Ok, übernommen
'03-1810	037-03-014a	51.1	3.3.3		Wir gehen davon aus, dass eine Rückhaltevorrückung weiterhin auch ein Sitz mit aufgeklappter Sitzfläche sein sein kann. (Bild 1) Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden Die Mindesthöhe der Rückhaltevorrückung von 1'300mm ist aus unserer Sicht zu hoch. Die Höhe von 1'000mm würde aus unserer Sicht reichen, um das Kippen des Rollstuhls aufzufangen. Diese Höhe wird auch erreicht, wenn die Sitze ohne Kopfstütze ausgerüstet werden. Mit einer höheren Vorrückung wird der Rollstuhlfahrer ausgrenzen.	Für die Fahrgäste im Rollstuhl sind in Fahrzeugen, die auf nicht interoperablen Strecken oder Streckenabschnitten mit Neigung von 50% und mehr verkehren, passive Rückhaltevorrückungen mit einer Breite von mindestens 700 mm, einer Höhe des unteren Randes ab Boden von maximal 300 mm und einer Höhe des oberen Randes von mindestens 1'000 mm zu realisieren. Zudem müssen für diese Fahrgäste wandseitig Festhaltungsmöglichkeiten im Höhenbereich 700 mm bis 900 mm vorhanden sein. Bei Rollstuhlplätzen in Fahrzeugen, die auf nicht interoperablen Strecken oder Streckenabschnitten mit Neigung von 50% und mehr ohne Gegengefälle verkehren, ist die Orientierung des Rollstuhls mit dem Rücken zur Talseite hin. Bei Strecken mit Gegenneigung wird diese Seite als Talseite gewertet, bei welcher der längere Streckenabschnitt mit Neigung oder die maximale Neigung vorkommt.	s. 033-03-14a

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-1820	037-03-014b	51.1	3.3.3		Die Ausführung bei Steigungen >50‰ und Gegengefälle mit zwei Anschlagmöglichkeiten für den Rollstuhlfahrer ist aus mehreren Gründen nicht praxistauglich: 1.Eine geforderte Rückhaltevorrichtung auf beiden Seiten mit einer Breite von mindestens 850 mm führt dazu, dass es nicht mehr möglich ist, zwei Rollstühle nebeneinander anzuordnen (850mm + 850mm + 800mm = 2'500mm bei nicht interoperablen Fahrzeugen ist der Wagenkasten meistens 2650mm breit). Die Rollstühle müssten in zwei hintereinander liegenden Abteilen angeordnet werden. Dies ist aber auf Grund des begrenzten Drehzapfenabstandes oft nicht möglich und würde die Rollstuhlfahrer isolieren. Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden 2.Für den Rollstuhlfahrer nicht praktikabel da er sich weiter vom Einstieg entfernt platzieren müsste. 3.Die Anforderungen sind nicht übereinstimmend mit den Angaben aus dem Entwurf zur prEN 16585-2:2022. 4.Der Rollstuhlfahrer müsste im Vorfeld wissen, ob der Streckenabschnitt ein Gegengefälle hat oder nicht und wie er sich platzieren würde. 5.Die neuen Anforderungen ergeben bei gleichem Platzbedarf eine eingeschränkte Rangiermöglichkeit für den Rollstuhl und weniger Sitzplätze. 6.Ein Wenden des Rollstuhls bei einem Gegengefälle wird in Realität nicht stattfinden, da der Rollstuhlfahrer grundsätzlich nicht weiss, wo sich ein Gegengefälle auf der Strecke befindet. Wir schlagen vor, dass bei Strecken mit Neigungen >50‰ mit und ohne Gegengefälle die Anschlagseite nur auf der Seite ist, wo die Steigung am längsten und steilsten ist. Somit können die Fahrzeuge so konzipiert werden, dass die Rollstuhlplätze immer, vom Einstieg aus, auf der Talseite sind und sich das WC auf der Bergseite befindet. Hinweis: hier ist eine Grafik eingefügt. Diese ist im Blatt 99 zu finden	siehe 037-03-014a	s. 033-03-14a
'03-1830	039-03-003	51.1	3.3.3		Il ne paraît pas réaliste que la chaise roulante soit déplacé d'un côté à l'autre au franchissement du point somital.	.. Pour les places destinées aux fauteuils roulants dans les véhicules circulant sur des lignes non interopérables ou des tronçons présentant une déclivité de 50‰ ou plus ainsi qu'avec des contre-pentes, le fauteuil roulant est orienté dos au sens de la marche au côté aval, celui-ci étant définis par le côté qui présente la plus longue pente. Les places pour fauteuils roulants doivent comporter deux dispositifs d'attache disposés de part et d'autre. La distance entre ces dispositifs d'attache est de 1'500 mm à 1'600 mm.	S. 033-03-14a
'03-1850	013-03-001	51.1	3.3.4 (neu)		In Ziffer 3.3.4 (neu) ist der Satz-Bestandteil «nicht interoperable» wegzulassen. Ein «oder» im Satzteil «[...] Fahrzeugen, die auf nicht interoperablen Strecken oder Streckenabschnitten mit Neigung von 50‰ und mehr [...]» kann sprachlich so verstanden werden, dass «entweder auf Strecken, die nicht interoperabel sind, oder auf Strecken mit Längsneigung von 50‰ und mehr» die aufgezählten Anforderungen anzuwenden sind. Demzufolge wären für alle nicht interoperablen Strecken die Anforderungen anzuwenden und nicht nur für diejenigen mit einer Längsneigung von 50‰ und mehr. Ziffer 3.3 schränkt den Anwendungsbereich der Ziffern 3.3.x bereits auf «nicht interoperable Strecken» ein (und schliesst damit interoperable Strecken aus, gleich welcher Neigung). Soll die Regelung auch für interoperable Strecken mit einer Neigung von 50 ‰ und mehr gelten, muss Ziffer 3.3 entsprechend geändert werden.	«[...] Fahrzeugen, die auf Strecken oder Streckenabschnitten mit Neigung von 50‰ und mehr [...]»	s. 033-03-14a
'03-1860	013-03-002	51.1	3.3.4 (neu)		Das Wort «Neigung» sollte durch «Längsneigung» ersetzt werden, um im sprachlichen Rahmen der TSI INF zu bleiben und eine Verwechslungsgefahr mit der Querneigung auszuschliessen. Die TSI INF spricht durchgängig von «Längsneigung» (4.2.3.3), wenn das Gefälle oder die Steigung einer Strecke gemeint ist.	«[...] mit Längsneigung von [...]»	Ok, übernommen

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-1870	013-03-003	51.1	3.3.4 (neu)		Nach bisheriger Praxis sind zwei hochgestellte Klappsitze einer Rückhaltevorrichtung gleichwertig (Leitfaden für BehiG-Sachverständige: «C11.7.2.1 Zwei nebeneinander angeordnete hochgestellte Klappsitze gelten als Kippsicherung», der Leitfaden spricht durchgängig von Kippsicherung, wenn eine Rückhaltevorrichtung gemeint ist). Durch den aktuellen Formulierungsvorschlag sind diese ausgeschlossen. Dadurch besteht keine Möglichkeit, einen Rollstuhlplatz bei Nichtbenutzung durch Rollstuhlfahrer für andere Fahrgäste als Sitzplätze nutzbar zu machen. Insbesondere kann auch die Forderung aus der TSI PRM ("4.2.2.2. (9)"), dass neben oder gegenüber jedem Rollstuhlplatz eine Sitzgelegenheit für eine Begleitperson vorhanden ist, nicht mehr entsprochen werden, wenn z.B. in Fahrzeugen, die nur einseitig mit Türen ausgestattet sind, sich die Rollstuhlplätze zweckmässigerweise direkt gegenüber der Einstiegsnische befinden.	Einfügen eines Satzes «Zwei hochgestellte Klappsitze sind einer passiven Rückhaltevorrichtung gleichwertig, sofern ihre Gesamtbreite mindestens 850mm beträgt.» am Ende von Ziffer 3.3.4 (neu)	S. 030-03-013
'03-1880	013-03-004	51.1	3.3.4 (neu)		Durch den vorgegebenen Maximalabstand von 1600mm zwischen den beiden gegenüberliegenden Rückhaltevorrichtungen bei Gefälleabschnitten sind Lösungen ausgeschlossen, die den Sitz für Begleitpersonen gegenüber dem Rollstuhlfahrer vorsehen und bei einem Wechsel der Gefällerrichtung dem Rollstuhlfahrer und der Begleitperson erlauben, die Plätze zu tauschen. Gegebenenfalls könnte ein Maximalabstand auf einen Wert festgelegt werden, der es erlaubt, einen Vorrangssitz (nach TSI PRM Anhang H) gegenüber dem Rollstuhlplatz anzuordnen.	Weglassen des Maximalabstandes, damit gegebenenfalls eine Begleitperson gegenüber dem Rollstuhlfahrer bei Gefälleabschnitten sitzen kann.	Der Abstand beträgt bei gegenüberliegenden passiven Sicherheitsvorrichtungen 1500 - 1600 mm, vgl. BAV-Leitfaden für BehiG-SV nicht interoperable Schienenfahrzeuge. "Neben" oder "gegenüber" kann in diesem Fall auch im Sitzabteil neben bzw. schräg gegenüber des Rollstuhlplatzes heissen.
'03-1890	020-03-002	51.1			Frage: ist unser Verständnis richtig, dass betreffend Ausführungen der Vorschriften für die behindertengerechte Gestaltung von interoperablen Fahrzeugen Art. 51.1, Ziffer 3.3.3 ausschlaggebend ist? Dies insb. in Bezug auf Streckenabschnitte mit Neigung 50 o/oo?	(keine Eintragung durch Eingeber)	Da liegt ein falsches Verständnis beim Lesen der AB-EBV vor. Die Vorgabe gilt nur für nicht-interoperable Schienenfahrzeuge, vgl. AB-EBV zu Art. 51, AB 51.1, Ziff. 3.3 (als "Kapitelüberschrift") in Verb. m. AB 48.2.
'03-2120	048-03-007	53	4.2		Eine Längsneigung zwischen 12% und 18% führt selbst bei Hilfestellung durch zwei Personen bei schweren Elektrorollstühlen zu gefährlichen Situationen, auch mit Rampen. Nicht jede Person ist bereit, sich auf dieses Risiko einzulassen. Es muss daher für Personen mit hohem Schutzbedürfnis oder schweren Hilfsmitteln eine Alternative angeboten werden.	Bei Längsneigungen von 12% bis 18% ist für die Überbrückung von Resthöhen die Unterstützung durch zwei Personen erforderlich, zusätzlich ist alternativ eine Ersatzmassnahme anzubieten.	Bei Elektrorollstühlen ist das Risiko für den Rollstuhl massgeblich geringer und demzufolge sind die Massnahmen, die die unterstützende Person zu leisten hat, nicht dieselben wie bei Handrollstühlen. Vergleiche den vom BAV in Auftrag gegebenen Untersuchungsbericht "Rollstuhlsicherheit bei Bahnperons in Längsneigung", abrufbar von www.bav.admin.ch/mobile -> Infos für TU und Interessierte
'03-2130	052-03-008	53	4.2		Cf. remarques relatives au DE 34, point 3.1.4.2.	Pour les pentes supérieures à 30 %, ces mesures doivent pouvoir être proposées sur demande.	Im Jahr 2017 hat das BAV Inclusion Handicap um Mitwirkung durch Personen im Rollstuhl bei einer Untersuchung zur Thematik «Perons in Längsneigung» gebeten. Leider fand sich keine einzige (!) betroffene Person, die sich als Probandin/Proband zur Verfügung stellen wollte. Daraufhin hat das BAV zusammen mit einem externen BehiG-Sachverständigen die Thematik anhand einer Testanlage, ergänzt durch Berechnungen, untersucht. BAV und Sachverständiger sind zum Schluss gelangt, dass bis zu einer Perronlängsneigung von 6% von keiner Gefährdung ausgegangen werden muss und Personen, die in der Lage sind, den öffentlichen Raum ohne fremde Hilfe, aber mit dem für sie adäquaten Hilfsmittel, zu bewältigen, auch den niveaugleichen Einstieg bei einer Perronlängsneigung bis zu 6% autonom bewältigen können. Insofern fehlt ein Beleg seitens der Aussage der Eingeberschaft, dass eine Gefährdung bereits ab 3% vorhanden sei. In diesem Zusammenhang ist der Nachtrag zur vom BAV in Auftrag gegebenen Untersuchung zur Rollstuhlsicherheit bei Perron in Längsneigung zu beachten (abrufbar unter www.bav.admin.ch/mobile -> Infos für TU und Interessierte). Das BAV hat die Grundsätze der Autonomie sowie die Verhältnismässigkeit von flächenweiten Hilfestellungen in seinen Hinweisen, aktualisiert im 2020, festgehalten. Diese haben nach wie vor Gültigkeit. Es wird deshalb in AB 53.1, Ziff. 4.2 eine angepasste Variante des Vorschlags mit Vermerk auf die mit dem EBGB abgestimmten BAV-Hinweise zur autonomen Benutzung des barrierefrei ausgestatteten öffentlichen Verkehrs übernommen: eine angepasste Variante des Vorschlags mit Vermerk auf die mit dem EBGB abgestimmten BAV-Hinweise zur autonomen Benutzung des barrierefrei ausgestatteten öffentlichen Verkehrs übernommen: «Wo verhältnismässig und angezeigt, soll Personalfeststellung auf Wunsch von Betroffenen auch bei Perrons mit einer geringeren Längsneigung als 6% geleistet werden. Hierbei sind die BAV-Hinweise zur autonomen Benutzung des barrierefrei ausgestatteten öffentlichen Verkehrs überzulegen»

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-2140	030-03-023	53.1	4.1		20mm ist nicht möglich. Heutige Fahrzeuge überragen das Perron auf geraden Strecken um 55mm. -Abstand Gleismitte – Perron: 1500mm -Fahrzeugbreite ab Gleismitte: 1325mm Somit dürfte der Klapptritt nur 195mm breit sein was wiederum zu Problemen in Kurven führt (heutige Klapptritte sind 230mm breit.	...um maximal 60mm....	60 mm sind aus Sicherheitsgründen nicht mehr zulässig, wie dies bereits seit Längerem im BAV-Leitfaden für BehiG-SV nicht-interoperable Fahrzeuge festgehalten ist. Wenn die infrastrukturseitigen Verhältnisse eine max. Überlappung des Tritts von 20 mm nicht zulassen, müssen bei neuen Fahrzeugen (intelligente) Schiebetritte anstelle von Klapptritten realisiert werden. Schiebetritte haben zudem den Vorteil, dass sie den Spalt grösstmöglich minimieren (vgl. z.B. Forderung 052-03-007).
'03-2150	032-03-008	53.1	4.1		20mm ist nicht möglich. Heutige Fahrzeuge überragen das Perron auf geraden Strecken um 55mm. -Abstand Gleismitte – Perron: 1500mm -Fahrzeugbreite ab Gleismitte: 1325mm Somit dürfte der Klapptritt nur 195mm breit sein was wiederum zu Problemen in Kurven führt (heutige Klapptritte sind 230mm breit.	...um maximal 60mm....	S. 030-03-023
'03-2160	036-03-038	53.1	4.1		Die Vorgabe "Spaltminimierungselemente dürfen Perronkanten von Perrons mit einer Höhe gemäss AB-EBV zu Art. 34, AB 34, Ziff. 3.1.1 um maximal 20 mm horizontal überragen" verhindert de facto den Einbau von Klapptritten. Dies ist sehr bedauerlich, weil der Klapptritt eine sehr robuste, kostengünstige Lösung darstellt. Darüber hinaus bietet er den Vorteil eines stufenlosen Zugangs von der Klapptrittfläche zum Fahrgastraum.	Zusatz weglassen	S. 030-03-023
'03-2170	037-03-019	53.1	4.1		Die Vorgabe "Spaltminimierungselemente dürfen Perronkanten von Perrons mit einer Höhe gemäss AB-EBV zu Art. 34, AB 34, Ziff. 3.1.1 um maximal 20 mm horizontal überragen" verhindert de facto den Einbau von Klapptritten. Dies ist sehr bedauerlich, weil der Klapptritt eine sehr robuste, kostengünstige Lösung darstellt. Darüber hinaus bietet er den Vorteil eines stufenlosen Zugangs von der Klapptrittfläche zum Fahrgastraum. Antrag: Verzicht auf diese Vorgabe.	Spaltminimierungselemente dürfen Perronkanten von Perrons mit einer Höhe gemäss AB-EBV zu Art. 34, AB 34, Ziff. 3.1.1 um maximal 20 mm horizontal überragen.	S. 030-03-023
'03-2180	052-03-007	53.1	4.1		Ce point pose problème en termes d'accès autonome au véhicule. D'une part, afin de respecter le droit constitutionnel à l'accès autonome aux transports publics (cf. jugement Dosto du TF 2C_26/2019, du 22 décembre 2021), il s'agit de viser par défaut un accès sans seuil et sans lacune (cela se fait p.ex. ailleurs, cf. l'exemple au Japon : https://bit.ly/3PJLQje). Si cela n'est pas possible, c'est parce ce qu'un examen de la proportionnalité a dûment été fait et documenté. Il s'agit de viser l'optimum et ensuite, si nécessaire, d'évaluer des solutions moins optimales jusqu'au cas échéant le socle normatif, lequel doit être un minimum, pas l'option par défaut. D'autre part, le fait que, en présence d'un dispositif comble-lacune, les paires de valeurs STI PMR concernent l'écart entre le rebord du quai et le bord extérieur dudit dispositif, peut résulter, en fonction du type de dispositif comble-lacune, en une succession d'obstacles sous la forme de lacune et doubles seuils (spacing, suivi d'un seuil entre le quai et la palette, suivi à son tour d'un seuil entre la palette et le véhicule, qui plus est suivi potentiellement d'un seuil à l'intérieur du véhicule en fonction du type de porte).	La construction des véhicules doit viser un accès sans seuil et sans lacune. Si cela n'est pas possible pour des raisons prouvées de proportionnalité, la construction des véhicules doit garantir que les paires de valeurs conformément au ch. 2.3 des STI PMR ² soient respectés lors de la conception de la construction. Ces paires de valeurs concernent les espaces maximaux situés entre le rebord du quai et l'arête d'accès au compartiment voyageurs, ce qui signifie que le dispositif comble-lacune doit être aligné au compartiment voyageur. Si cela n'est pas possible pour des raisons prouvées de proportionnalité, ces paires de valeurs concernent les espaces maximaux situés entre le rebord du quai et le bord extérieur du dispositif comble-lacune du véhicule (par ex. marche rabattable / rétractable, baguette d'usure), ou, en l'absence dudit dispositif, l'arête d'accès au compartiment voyageurs.	Obwohl das BAV diese Sichtweise aus der Optik der Behindertenvertretungen in gewisser Weise nachvollziehen kann, wäre eine solche Vorgabe nicht nur unverhältnismässig, sondern auch realitätsfremd. Die Verhältnisse in der Schweiz können in keiner Weise mit komplett neuen Systemen in Japan verglichen werden. Die normativen Vorgaben sind allesamt Maximal- bzw. Minimalwerte. Verhältnismässigkeitsprüfungen innerhalb dieser normativen Maximal- bzw. Minimalwerte, wie sie von der Eingeberschaft gefordert sind, wären nicht durchführbar. Am Beispiel der festgelegten Werte für den niveaugleichen Einstieg zeigt sich, dass die Forderung die gegebenen physikalischen Rahmenbedingungen missachtet, die sich in Bezug auf die Schnittstelle der beiden Systeme "Infrastruktur" (Perronkante) und "Fahrzeuge" (Einstieg) ergeben. Das BAV hat IH dies bereits vor einigen Jahren an einer Besprechung erläutert: Nur schon, wenn Personen ein- oder aussteigen, verändert sich die Höhenlage des Fahrzeugs in Bezug auf die Perronkante. Dies wird zwar durch Luftfederung ausgeglichen, aber ein Ausgleich auf den Millimeter genau ist aufgrund der hohen Gewichte der Fahrzeuge nicht möglich. Hinzu kommen die durch die Kräfte bedingte Verschiebung der Gleislage, die zwar regelmässig durch Stopfarbeiten wieder korrigiert wird, aber solche Arbeiten sind aufwändig und aus kostenintensiv und können nur schon aus Gründen des Betriebs nur alle paar Jahre vorgenommen werden. Des Weiteren sind Radabnutzungen (Bandagen), der Wankvorgang der Fahrzeuge insb. in Kurvensituationen und weitere Faktoren Elemente, die die Situation negativ beeinflussen. Entsprechende Toleranzen, wie sie die TSI PRM für den niveaugleichen Einstieg festhalten und von der Schweiz übernommen wurden (es liegt übrigens mit der Übernahme der TSI PRM im 2016 eine Verschärfung gegenüber den vorhergehenden rein nationalen Bestimmungen vor) sind deshalb schlicht unausweichlich. Wir verweisen auf die mit dem EBGB abgestimmten BAV-Hinweise zur autonomen Benutzung des barrierefrei ausgestalteten öffentlichen Verkehrs, die 2020 revidiert wurden und weiterhin Gültigkeit haben.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-2190	030-03-024	53.1	4.2		Artikel ist falsch platziert. Sind betriebliche und nicht fahrzeugbetreffende Themen.	(keine Eintragung durch Eingeber)	Die Vorgaben sind hier richtig platziert beim nicht autonomen Einstieg, bei dem Personalfürsorge erforderlich ist. Es hier sind auch die damit verbundenen Anforderungen - wie bereits in den AB-EBV seit 2006 - festgehalten. Neu dazugekommen ist lediglich die Anforderung bei Perron-Längsneigungen ab 60%.
'03-2200	033-03-019	53.1	4.2		Dieser Abschnitt gehört in die Infrastruktur oder die Fahrdienstvorschrift. Änderungen verschieben zu AB 21.3.	(keine Eintragung durch Eingeber)	S. 030-03-024
'03-2210	036-03-039	53.1	4.2		Statt eine Zielanforderung zu definieren werden präzise Lösungsvorgaben in der AB-EBV verankert und damit innovative Lösungen verhindert. Artikel ist zudem hier falsch platziert. Es handelt sich nicht um Anforderungen an Fahrzeugtürsysteme sondern an Infrastruktur bzw. Betrieb.	Lediglich Zielanforderung definieren und notwendige Präzisierungen bzw. Lösungsmöglichkeiten in einem RTE ggf. mit Normenbezug aufzeigen.	Die Vorgaben sind bereits seit Längerem in der BAV-Planungsanweisung festgehalten. Lediglich eine Zielanforderung zu definieren, entspricht nicht der BAV-Absicht in Bezug auf die erforderliche Sicherheit für Rollstuhlfahrende bei Perrons in Längsneigung zwischen 60% und 120%, deren Notwendigkeit sich aus dem vom BAV in Auftrag gegebenen Untersuchungsbericht ergibt (herunterladbar von www.bav.admin.ch/mobile -> Infos für TU und Interessierte. Die Vorgaben sind hier richtig platziert beim nicht autonomen Einstieg, bei dem Personalfürsorge erforderlich ist. Es hier sind auch die damit verbundenen Anforderungen - wie bereits in den AB-EBV seit 2006 - festgehalten. Neu dazugekommen ist lediglich die Anforderung bei Perron-Längsneigungen ab 60%.
'03-2220	037-03-020	53.1	4.2		Artikel ist falsch platziert. Sind betriebliche und nicht fahrzeugbetreffende Themen.	(keine Eintragung durch Eingeber)	S. 030-03-024
'03-2230	049-03-004	53.1	4.2		Cf. "Remarques générales"	(keine Eintragung durch Eingeber)	Zur Kenntnis genommen
'03-2240	039-03-006	53.1	4.2		Cette article devrait se trouver sous «exploitation»	(keine Eintragung durch Eingeber)	S. 030-03-024
'03-2270	012-03-001	73	1		Einschränkung Gleisbezeichnung entfernen	Flexiblere Gleisbezeichnung ermöglichen	Die aktuellen Formulierungen sehen bereits einen gewissen Spielraum vor ("in der Regel"). Zudem wirkt eine systematische Gleisbezeichnung bei verschiedenen operativen Betriebsprozessen für das sicherheitsrelevante Personal unterstützend.
'03-2280	047-03-089	73.1	2.2		Zwischen LS und GE reichen künftig die dreistelligen Streckengleisnummern aufgrund des Mehrbedarfs nicht mehr, dies zeigte ein spezifisch erstelltes Nummerierungskonzept im Rahmen der Stellwerkersatzprojekte. Das Ergänzen von Nummern mit anderen Hunderterstellen ist aus Sicht Human Factors ebenfalls heikel, da eine zwischenzeitliche doppelte Verwendung in der gleichen Iltis-Zelle nicht ausgeschlossen werden kann (Genève belegt künftig viele der dreistelligen Gleisnummern mit der Umbenennung ihrer «faisceaux»). Zudem ist das Konzept nicht nur etappiert umsetzbar bis zum Erreichen des gewünschten Zielzustandes, bei welchem es ebenfalls in einer Übergangsphase zu doppelten Gleisnummern kommen könnte. Zudem wären vierstellige Gleisnummern auch mit ETCS L2 kompatibel (im GBT bereits Realität).	Explizit die Möglichkeit der vierstelligen Gleisnummern erlauben: «Gleise auf der Strecke sind mit arabischen Ziffern, in der Regel mit drei- oder vierstelligen Zahlen zu nummerieren.»	Die aktuelle Formulierung erlaubt bereits eine Nummerierung mit vierstelligen Zahlen ("in der Regel mit dreistelligen Zahlen"). Folglich ist keine Änderung vorzusehen, damit von der dreistelligen Nummerierung nur abgewichen wird, wenn dies auf Grund der Umstände erforderlich ist (wie z.B. im Input aufgezeigt).
'03-2290	036-03-050	73.1	2.1.4		Die in Ziffer 2.1.4 als Regelfall deklarierte Bezeichnung der Gleise in Anlagen mit ausgedehnten Gleisanlagen ist gemäss RTE 25010 unzulässig und aus technischen Gründen nicht mehr gewollt.	Ziffer 2.1.4 statt als Regelfall als Kann-Regelung definieren: "Auf Bahnhöfen mit ausgedehnten Gleisanlagen dürfen diese in Gleisgruppen A, B, C usw. gegliedert und ihre einzelnen Gleise nach den Ziffern 2.1.1 bis 2.1.2 nummeriert werden."	Dieses Anliegen war nicht Thema der laufenden Änderungsrunde. Die aktuelle Formulierung sieht bereits einen gewissen Spielraum vor ("in der Regel"). Diese Differenz zwischen Praxis und Vorgaben ist mittelfristig zu analysieren.
'03-2300	047-03-088	73.1	2.1.4		Die in Ziffer 2.1.4 als Regelfall deklarierte Bezeichnung der Gleise in Anlagen mit ausgedehnten Gleisanlagen ist gemäss RTE 25010 unzulässig und aus technischen Gründen nicht mehr gewollt.	Ziffer 2.1.4 statt als Regelfall als Kann-Regelung definieren: "Auf Bahnhöfen mit ausgedehnten Gleisanlagen dürfen diese in Gleisgruppen A, B, C usw. gegliedert und ihre einzelnen Gleise nach den Ziffern 2.1.1 bis 2.1.2 nummeriert werden."	Siehe 03-2290
'03-2310	036-03-051	76			Die Blätter Nr. 1 - 11 der AB 76 enthalten zwei Anpassungen (je eine Ergänzung mit «T»). Der ergänzte Abs. 2 in Art. 76 EBV schränkt die Verbindlichkeit dieser 11 Seiten auf die nicht-interoperablen Strecken ein. Um Missverständnissen und Falschinterpretationen vorzubeugen ist eine entsprechende Fussnote einzutragen.	Vorschlag: Die Vorgaben in AB 76 sind gemäss Art. 76 Abs. 2 EBV seit 1.7.2024 nicht mehr zwingend anwendbar für interoperable Strecken.»	Bei Ausführungsbestimmungen handelt es sich, wie der Begriff bereits aussagt, um weiterführende Angaben zu einer grundlegenden Bestimmung. Daraus muss gefolgert werden, dass die Grundbestimmung (hier der Art. der EBV) und die dazu gehörende Detailregelung (hier die AB zu Art. der EBV) als Ganzes zu betrachten sind. Aus diesem Grunde verzichtet das BAV auf zusätzliche Verweise.

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-2320	047-03-090	76			Die Blätter Nr. 1 - 11 der AB 76 enthalten zwei Anpassungen (je eine Ergänzung mit «T»). Der ergänzte Abs. 2 in Art. 76 EBV schränkt die Verbindlichkeit dieser 11 Seiten auf die nicht-interoperablen Strecken ein. Um Missverständnissen und Falschinterpretationen vorzubeugen ist eine entsprechende Fussnote einzutragen.	Vorschlag: Die Vorgaben in AB 76 sind gemäss Art. 76 Abs. 2 EBV seit 1.7.2024 nicht mehr zwingend anwendbar für interoperable Strecken.»	Siehe 03-2310
'03-2330	006-03-001	77			In diesem Artikel ist nicht definiert, was genau auf welche Art geprüft werden muss. Handelt es sich um eine Haupt- oder eine Zusatzbremsprobe? Auch ist daraus nicht ersichtlich, ob eine Prüfung der Bremsen durch eine Bremsprobe via Display ausreichend ist. Es braucht in diesem Bereich eine Definition durch die Vorschriften.	(keine Eintragung durch Eingeber)	Ziffer 1 zu AB 77.1 lautet: "Die Bremsproben sind gemäss den Schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV) durchzuführen." Damit ist das Anliegen beantwortet.
'03-2340	036-03-052	77			Die Blätter 1 – 12 der AB 77 sind unverändert zur Ausgabe 2020. Der neue Abs. 3 in Art. 77 EBV schränkt die Verbindlichkeit dieser 12 Seiten auf die nicht-interoperablen Strecken ein. Damit gelten sie nur noch auf deutlich weniger als der Hälfte der Schweizer Strecken! Um Missverständnissen und Falschinterpretationen vorzubeugen ist eine entsprechende Fussnote einzutragen.	Vorschlag: «Die Vorgaben in AB 77 sind gemäss Art. 77 Abs. 3 EBV seit 1.7.2024 nicht mehr zwingend anwendbar für interoperable Strecken.»	Siehe 03-2310
'03-2350	047-03-091	77			Die Blätter 1 – 12 der AB 77 sind unverändert zur Ausgabe 2020. Der neue Abs. 3 in Art. 77 EBV schränkt die Verbindlichkeit dieser 12 Seiten auf die nicht-interoperablen Strecken ein. Damit gelten sie nur noch auf deutlich weniger als der Hälfte der Schweizer Strecken! Um Missverständnissen und Falschinterpretationen vorzubeugen ist eine entsprechende Fussnote einzutragen.	Vorschlag: «Die Vorgaben in AB 77 sind gemäss Art. 77 Abs. 3 EBV seit 1.7.2024 nicht mehr zwingend anwendbar für interoperable Strecken.»	Siehe 03-2310
'03-2360	047-03-092	79			Ausserst fraglich, ob das Weglassen jeglicher Vorgaben der Sicherheit dienlich ist, wie z.B. die seitenselektive Türfreigabe (im Normalfall). So beinhaltet die in AB-EBV 53.1 referenzierte EN 14752 lediglich in 5.1.3 die Vorgabe, dass wenn eine selektive Türfreigabe aus betrieblichen Gründen (z. B. kurze Bahnsteige) erforderlich ist (einige Türen auf einer Fahrzeugseite dürfen nicht freigegeben werden), dies in der technischen Spezifikation festgelegt werden muss Für den interoperablen Bereich regelt dies zumindest die TSI LOC&PAS	Anforderung seitenselektive Türfreigabe für den nicht interoperablen Verkehr behalten und für den interoperablen Verkehr auf Vorgabe TSI Ziffer 4.2.5.5.6. (1) verweisen	Das Anliegen ist inhaltlich anerkannt. Jedoch erfüllen die genannte Norm EN 14752 bzw. die TSI LOC&PAS diese Anforderung. Die erwähnte Ziffer 5.1.3 der EN 14752 stellt den Normalfall für die schweizerischen Verhältnisse dar. Da in aller Regel an den Halteorten von Reisezügen nur einseitig ein Perron vorhanden ist, muss aus betrieblichen Gründen (immer) eine seitenselektive Türfreigabe ermöglicht werden.
'03-3260	038-03-003	5.1.1	3.4.1		Aus Sicht des Fachverantwortlichen für Barrierefreiheit ist die Änderung der AB-EBV in Ordnung und wird gestützt.	keine	Besten Dank für die Rückmeldung
'03-4080	017-03-005	76.1.a	8		Strassenbahnen sollen auf Strecken ohne unabhängigen Bahnkörper mit derselben Geschwindigkeit verkehren können, wie der übrige, allgemeine Strassenverkehr. Dies im Sinne eines optimalen Verkehrsflusses und Konkurrenzfähigkeit des öV. Auf eine generelle Beschränkung auf 50 km/h ist zu verzichten.	<i>Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge mit Sicherheitsbremse bei Steigungen/Gefälle von 0% und 10% streichen. Alternativ: Anwendbarkeit der Tabelle auf Tram streichen.</i>	Die Wiederaufnahme der Strassenbahn (Trambahn) bei Ziffer 8 und 9 zu AB 76.1 a erfolgte auf Grund einer Korrektur eines Fehlers aus der Revision 2020. Eine materielle Änderung erfordert eine vertiefte Analyse und insbesondere eine Bewertung der Auswirkungen auf die Sicherheit.
'03-4090	025-03-010	76.1.a	9		In welchem Sinne soll diese Tabelle für Trambahnen gelten? Ist eine Trambahn mit Zahnrad eine Trambahn oder eine Zahnradbahn? Aus unserer Sicht macht die Geltung für Trambahnen an dieser Stelle keinen Sinn und müsste gestrichen werden. Zudem korrespondieren die Geschwindigkeiten nicht mit der Tabelle Ziff. 8	Keine Gültigkeit für Trambahnen	Siehe 03-4080 Zudem müsste Ziffer 9 gelten, wenn ein Tram teilweise Zahnstangenstrecken befahren würde.
'03-4100	050-03-010	76.1.a	9		In welchem Sinne soll diese Tabelle für Trambahnen gelten? Ist eine Trambahn mit Zahnrad eine Trambahn oder eine Zahnradbahn? Aus unserer Sicht macht die Geltung für Trambahnen an dieser Stelle keinen Sinn und müsste gestrichen werden. Zudem korrespondieren die Geschwindigkeiten nicht mit der Tabelle Ziff. 8	Keine Gültigkeit für Trambahnen	Siehe 03-4090
'03-4110	033-03-044	76.1.a	1.1.2	a	Mit Einführung der neuen BAV RL «FV-MSZ» (1.1.2021, Kapitel 3) ist der nicht mehr aktuelle Begriff «Entgleisungssicherheit» durch den korrigierten Begriff «Sicherheit gegen Entgleisen» (EN 14363) zu ersetzen	Ziffer. 1.1.2 und 1.2.2 ... aufgrund der <i>Sicherheit gegen Entgleisen</i> .	Der Begriff wird auf Basis der EN 14363 angepasst. f = la résistance au déraillement
'03-4180	047-03-094	Anhang Nr. 3			Hier fehlt die BAV Richtlinie Sicherheitsanforderungen für bestehende Eisenbahntunnel (Version 2.0 vom Okt. 2022), die im AB 28.1 Ziff. 2.1 erwähnt sind.	BAV Richtlinie Sicherheitsanforderungen in der Referenzliste ergänzen.	
'03-4220	047-03-098	Anhang Nr. 3			Reihenfolge der Zeilen: Auf den Seiten 18 und 19 sind 8 Normen aufgeführt, die korrekterweise weiter vorne stehen sollten (SN 505 161/1 bis SN EN 50159)..	Zeilen verschieben, z.B. SN 505 261/1 in die Nähe der SN 505 261 (Seite 5).	Das BAV hat in dieser Runde eine automatische Sortierung der Auflistung in Anhang Nr. 3 durchgeführt. Dies wird nochmals zum Schluss der Arbeiten erfolgen, gemäss den Sortiereigenschaften der autom. Lösung

03		Detail-Bemerkungen zu AB-EBV / Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF / Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'03-4340	036-03-054	Anhang Nr. 4			Erste Zeile spricht noch immer von «Stationen»; der Begriff selbst wurde aber gelöscht. Kongruenz mit den FDV 300.1.-15 herstellen.	Antrag: Den Begriff «Station» in der deutschen Fassung im Zuge der Überarbeitungen sukzessive durch den FDV-Begriff «Bahnhof» ersetzen.	Der Begriff Station wird bei konkreten Textanpassungen mit dem Begriff Bahnhof ersetzt. Idealerweise sollte eine umfassende Analyse der beiden Regelwerke über Begrifflichkeiten erfolgen, dies würde jedoch dazu führen, dass anlässlich eines Änderungszyklus keine inhaltliche Weiterentwicklung möglich wäre (Ressourcen).
'03-4350	047-03-100	Anhang Nr. 4			Erste Zeile spricht noch immer von «Stationen»; der Begriff selbst wurde aber gelöscht. Kongruenz mit den FDV 300.1.-15 herstellen.	Antrag: Den Begriff «Station» in der deutschen Fassung im Zuge der Überarbeitungen sukzessive durch den FDV-Begriff «Bahnhof» ersetzen.	Siehe 03-4340
'03-4370	047-03-001	Generell			Je nach Fachgebiet werden Formelzeichen für die Geschwindigkeit mit grossem "V" oder dann wieder korrekt nach SI-Norm mit kleinem "v" aufgeführt.	Einheitliche Anwendung nach SI-Vorgabe mit kleinem "v"	Besten Dank für den Input. Es handelt sich hierbei jedoch um etablierte Formulierungen in den jeweiligen AB der AB-EBV.
'03-4380	047-03-003	Generell zu 2.1, 5c, 15.1, 47-58			(...) Cargo begrüsst die Neuerungen: -2.1: Cybersecurity, «Verhältnismässig» wurde aufgenommen. -5c: Thema «Thema Sicherheitsmanagementsystem und ergänzende Nachweise, Cyberscurity neu in 2.1. -15.1: Meldungen über Betrieb und Instandhaltung: Streichung der Punkte -47-58: Fahrzeuge: Die kleineren Änderungen sind für (...) Cargo alle akzeptabel.	Keine.	Besten Dank für die positive Rückmeldung zu diesen Anpassungen

04		Detail-Bemerkungen zu VböV / Commentaires détaillés relatifs à l'OTHand / Parere relativo alle modifiche dell' OTDis					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingaber	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
'04-0010	047-04-001	3	a	2	Müssen Art. 3a2 / 3a3 nicht auch dahingehend angepasst werden, dass eine Vergangenheitsformulierung gewählt wird? Oder wie wird sonst mit abgelaufenen Fristen umgegangen?	Die Infrastrukturbetreiberinnen [...] stellten auf dieser Plattform bis zum 16. Juni 2022 [...].	Aus juristischer Sicht keine Anpassung erforderlich.
'04-0020	047-04-002	3	a	3	Müssen Art. 3a2 / 3a3 nicht auch dahingehend angepasst werden, dass eine Vergangenheitsformulierung gewählt wird? Oder wie wird sonst mit abgelaufenen Fristen umgegangen?	Die übrigen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs stellten bis zum 31.12.2023 auf der Plattform [...].	Aus juristischer Sicht keine Anpassung erforderlich.
'04-0030	017-04-001				keine Bemerkungen.		Besten Dank für die Rückmeldung
'04-0040	021-04-001				keine Bemerkungen		Besten Dank für die Rückmeldung
'04-0050	030-04-001				Keine Änderungsanträge		Besten Dank für die Rückmeldung
'04-0060	032-04-001				keine Änderungsanträge		Besten Dank für die Rückmeldung
'04-0070	038-04-001				Aus Sicht des Fachverantwortlichen für Barrierefreiheit sind die Änderungen in der VböV für die BVB irrelevant.	keine	Besten Dank für die Rückmeldung
'04-0080	038-04-002				keine		Besten Dank für die Rückmeldung
'04-0090	048-04-001				Keine Anmerkungen zur VböV		Besten Dank für die Rückmeldung

05		Detail-Bemerkungen zu VAböV / Commentaires détaillés relatifs à l'OETHand / Parere relativo alle modifiche dell' ORTDis					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'05-0010	017-05-001	14	2	h	Die Vereinheitlichung der Piktogramme für den gesamten öV in der Schweiz, also auch im Busverkehr, wird begrüsst.		Besten Dank für die Rückmeldung
'05-0040	021-05-001				keine Bemerkungen		Besten Dank für die Rückmeldung
'05-0050	030-05-001				Keine Änderungsanträge		Besten Dank für die Rückmeldung
'05-0060	032-05-001				keine Änderungsanträge		Besten Dank für die Rückmeldung
'05-0020	038-05-001	14	2	H	Aus Sicht des Fachverantwortlichen für Barrierefreiheit ist die Änderung in Ordnung und wird gestützt.		Besten Dank für die Rückmeldung
'05-0070	038-05-002				keine		Besten Dank für die Rückmeldung
'05-0080	047-05-001				keine		Besten Dank für die Rückmeldung
'05-0090	048-05-001				In Anlehnung an die Ergänzung zu Ziffer 1.2, AB-EBV zu Art. 34, AB 34.4 «Bewegte Bilder, dürfen weder die Sicherheit der Personen ... noch die Betriebssicherheit beeinträchtigen» soll generell in der VAböV für alle öffentlichen Verkehrsanlagen die Anordnung bewegter Bilder so eingeschränkt werden, dass diese die Sicherheit nicht beeinträchtigen und keine für den Zugang zum öV relevanten Informationen, Signaletik und Führungselemente konkurrenzieren. Dies ist insbesondere für Menschen mit Sehbehinderung von Bedeutung, jedoch auf für Menschen mit kognitiven Einschränkungen oder einer Hypersensibilität.	Ergänzung an geeigneter Stelle: Bewegte Bilder dürfen weder sicherheitsrelevante Markierungen, z.B. Treppenmarkierungen noch für den Zugang zum öV relevante Orientierungselemente und Signaletik beeinträchtigen.	Bewegte Bilder sind nur im sicheren Perronbereich von Eisenbahn-Haltepunkten ein Sicherheitsthema, da dieser unmittelbar an den Gefahrenbereich grenzt. Der Gefahrenbereich im Eisenbahnverkehr ist nicht zu vergleichen mit z.B. dem Busverkehr.
'05-0030	052-05-001	14	2	H	Le fait de rendre les pictogrammes à l'avant, côté passager, facultatifs peut prêter à confusion, car certaines entreprises pourraient les apposer et d'autres pas, alors que tous les véhicules doivent comporter des places pour fauteuils roulants et des sièges prioritaires. Du point de vue de l'utilisateur, le fait de ne pas avoir d'uniformité pourrait prêter à confusion.	Les pictogrammes à l'avant, côté passager, ne sont pas nécessaires, en cela que tous les véhicules doivent comporter des places pour fauteuils roulants et des sièges prioritaires.	Diese Forderung erstaunt sehr, wurde doch das Konzept der Piktogramme zusammen mit Inclusion Handicap erarbeitet! Es geht um die Fahrgastführung: Menschen mit Sehbehinderung sollen an der Türe 1 einsteigen, Menschen mit Geheinschränkung (mit oder ohne Rollstuhl) bei Türe 2, Personen mit Kinderwagen bei Türe 3, wenn vorhanden. Dies u.a., um den Raumkonflikt im Fahrzeug zu entschärfen. Wir bitten IH, sich intern abzustimmen, was nun der Wunsch genau ist.

06		Detail-Bemerkungen zur neuen Richtlinie "Stufenfreier Bahnzugang" / Commentaires relatifs à la nouvelle directive "Accès sans marche au chemin de fer" / Parere relativo alla nuova direttiva sull'accesso ai marciapiedi senza gradini			
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingebener	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
'06-0010	047-06-003	2.2.1	VSS Norm in AB 34 Z1.4 ist nicht angegeben.	VSS Norm angeben.	Besten Dank für den Hinweis. Der Verweis ist in der RL aktualisiert.
'06-0020	017-06-001	2.1.2	Beim Entschied Rampe u/o Lift haben die ISB auch finanzielle Kriterien zu berücksichtigen. Dies wird ausdrücklich begrüsst.		Besten Dank für die Rückmeldung. Dies ist in Ziff. 2.1.2 abgebildet.
'06-0030	047-06-004	2.2.2	Ausserhalb der Nutzungszeit ist i.d.R. eine Ersatzlösung nicht notwendig.	Der Unterhalt ist möglichst ausserhalb der Nutzungszeit der Infrastruktur zu planen und bei Bedarf ist eine Ersatzlösung vorzusehen.	Die Verfügbarkeit einer Anlage (hier spezifisch: Lift) ist in der Verantwortung der ISB. Dazu gehört auch die Organisation einer temporären Ersatzlösung bei einem Ausfall.
'06-0040	047-06-005	2.2.2	Es handelt sich um eine Ergänzung von 2.1.4. Der erste Satz ist nicht notwendig.	Streichen: Es müssen die Anforderungen an Sicherheit (z.B. Rückstau/Wartefläche vor dem Lift), Kapazität und Funktionalität erfüllt sein.	Auch wenn es im Einzelfall im Regelwerk auf Stufe RL zu Doppelungen kommt, erachten wir den Einleitungssatz aus Gründen der Klarheit für sinnvoll.
'06-0050	048-06-002	2.2.2	Dreieck Publikumsanlagen Für die Bewertung von Funktionalität und Kapazität wird auf die AB-EBV und die R REG 24200 Publikumsanlagen verwiesen. Von letzterer kann nur ein Quick-Wins beim VöV eingesehen werden. Darin werden Aufzüge ausschliesslich in Zusammenhang mit den Personenströmen, Flächen und der Kapazität bzw. Sicherheit auf den Perrons behandelt. Es gibt absolut kein Kriterium, welches die Frage der Kapazität und Funktionalität der Aufzüge für den Zu- und Abgang vom Perron für die Benutzergruppen mit besonderen Bedürfnissen beschreibt und keine Kriterien für die Auswahl Rampe und oder Lift bzw. Rolltreppe aufführt. Dafür ist die neue BAV Richtlinie jedoch geeignet, sofern sie entsprechend den nebenstehenden Vorschlägen ergänzt wird Ein zusätzliches Kriterium für den Einbau eines Lifts an Stelle einer Rampe ist, dass entweder die Nachfrage nach einem stufenlosen Zugang gering ist, oder gleichzeitig Rolltreppen bestehen, so dass mobile Reisende mit Gepäck, Velo, Kinderwagen, etc. den Lift nicht benötigen. Sind keine Rolltreppen vorhanden, ist bei grossen Publikumsströmen die Kapazität eines Lifts nicht ausreichend (vgl. Kommentar zu AB 34, 3.1.2)	Dreieck Publikumsanlagen Es müssen die Anforderungen an Sicherheit (z.B. Rückstau/Wartefläche vor dem Lift), Kapazität und Funktionalität erfüllt sein. <u>Ergänzen:</u> <u>Nachfolgend werden Kriterien für den Einsatz von Rampe und/oder Lift aufgeführt. Ergänzend dazu finden sich Vorgaben und Details hierzu befinden sich in den AB-EBV und in der R RTE 24200 «Publikumsanlagen» des VöV.</u> Kriterien für dein Einsatz eines Lifts an Stelle einer Rampe -aufgrund räumlicher und/oder topographischen Verhältnisse ist eine Rampe nicht zweckmässig bzw. lässt sich nicht in die Perronanlage integrieren oder daran andocken -die Anzahl Ein- und Aussteiger zur Spitzenstunde ist eher gering oder es sind Rolltreppen vorhanden, über welche Personen mit Gepäck, etc. hauptsächlich die Perrons erreichen. Kriterien für dein Einsatz eines Lifts ergänzend zu einer Rampe -die Bedeutung des Bahnhofs, die Topographie und/oder die Bedeutung für Personengruppen mit besonderen Bedürfnissen ist sehr hoch Kriterien für den Einbau von zwei Liften Der Einsatz von mehr als einem Lift hängt von der Nachfrage und den zu erwartenden Nutzergruppen ab -Anzahl Umsteiger zur Spitzenstunde -Gepäckwagen verfügbar -Bedeutung der Bahnstation generell und für Menschen mit Behinderung -Hotspot für Kunden mit Velo (Umgebung, Freizeitnutzung) -Kapazitätsziel (zwei Lifte sind flexibler als ein grosser Lift) -hohe Nutzungsfrequenz und damit hoher Unterhaltsbedarf	Die Kriterien für die jeweiligen Einzelprojekte können nicht auf Stufe dieser RL festgelegt werden. Die RL ist bewusst hier etwas allgemeiner gehalten. Diese Aufgabe ist durch die ISB im Rahmen der Planung der jeweiligen Projekte und aufgrund der situativen Gegebenheiten im Rahmen einer Interessenabwägung vorzunehmen.

06		Detail-Bemerkungen zur neuen Richtlinie "Stufenfreier Bahnzugang" / Commentaires relatifs à la nouvelle directive "Accès sans marche au chemin de fer" / Parere relativo alla nuova direttiva sull'accesso ai marciapiedi senza gradini			
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingebler	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
'06-0060	048-06-003	2.2.2	Die Vorgabe «Die Zeiten für Reparaturen bei Störungen sind möglichst zu minimieren. Der Unterhalt ist möglichst ausserhalb der Nutzungszeit der Infrastruktur zu planen und eine Ersatzlösung ist vorzusehen.» ist sehr dehnungsfähig. Je nach Personenfrequenz und Lage kommt es in der Praxis sehr häufig vor, dass Aufzüge aufgrund von Störungen ausser Betrieb sind. Um dies nachhaltig zu verbessern kann es z.B. notwendig sein, den Lift zu ersetzen, die Anlage vollständig zu erneuern. Dies erfordert Planung und Zeit. Eine Möglichkeit wäre, ein Intervall für Gesamtsanierungen oder Prüfungen der Funktionalität und Erneuerung der Lifte vorzugeben. Im Abschnitt «Sofern zwei Lifte zur Verfügung stehen, gibt es eine Rückfallebene und die Anforderungen für einen Lift können dementsprechend abgesenkt werden. Die Verfügbarkeit ist kein alleiniger Grund für den Einbau eines zweiten Liftes.» ist fraglich, ob und welche Anforderungen reduziert werden können. Gemäss dem Abschnitt «Dreieck Publikumsanlagen» «müssen die Anforderungen an Sicherheit (z.B. Rückstau/Wartefläche vor dem Lift), Kapazität und Funktionalität erfüllt sein.» Dies gilt aber für jeden einzelnen Aufzug. Ein Aufzug der die Sicherheit, Kapazität und Funktionalität nicht erfüllt kann den stufenlosen Zugang zum Perron nicht gewährleisten. Die Frage der Kapazität hat auch mit der Lage des Aufzugs zu tun. Ein zweiter Aufzug der nur über einen grossen Umweg erreichbar ist, darf nicht als Argument herangezogen werden, um die Kapazität zu reduzieren. Je nach baulicher Situation und Bedeutung einer Bahnstation, kann die Verfügbarkeit der Anlage durchaus ein Grund sein, von vornherein zwei Aufzüge einzubauen. Dies ist z.B. der Fall wenn grosse Niveaudifferenzen (z.B. aufgrund der Topographie) überwunden werden müssen, wenn eine hohe Nutzungsfrequenz besteht, oder die Aufzugsanlage mehrere Geschosse gleichzeitig erschliesst, d.h. eine fehlende Verfügbarkeit aufgrund von Reparatur oder Ausfall hätte in diesen Situationen gravierende Konsequenzen auf die Nutzung der Gesamtanlage.	Verfügbarkeit Publikumsanlagen Die Zeiten für Reparaturen bei Störungen sind möglichst zu minimieren. Ergänzung: <u>Die Erneuerung der Aufzugsanlage ist periodisch, jedoch spätestens nach x Betriebsjahren, vorzunehmen (Zeitintervall festlegen).</u> Der Unterhalt ist <u>möglichst</u> (streichen) ausserhalb der Nutzungszeit der Infrastruktur zu planen und eine Ersatzlösung ist vorzusehen. Sofern zwei Lifte zur Verfügung stehen, gibt es eine Rückfallebene [streichen: <u>und die Anforderungen für einen Lift können dementsprechend abgesenkt werden</u>] ersetzen durch: <u>Sofern der zweite Lift ohne erheblichen Umweg (ev. maximale Zeit oder Meter angeben) erreichbar ist kann die Kapazität des einzelnen Lifts entsprechend abgesenkt werden.</u> Den letzten Satz «Die Verfügbarkeit ist keine alleiniger Grund für den Einbau eines zweiten Liftes» streichen. Die Kriterien für einen oder zwei Lifte soll in den neuen Richtlinien näher ausgeführt werden, vgl. Kommentar zu 2.2.2 «Dreieck Publikumsanlagen».	Die Kriterien für die jeweiligen Einzelprojekte können nicht auf Stufe dieser RL festgelegt werden. Die RL ist bewusst hier etwas allgemeiner gehalten. Diese Aufgabe ist durch die ISB im Rahmen der Planung der jeweiligen Projekte und aufgrund der situativen Gegebenheiten im Rahmen einer Interessenabwägung vorzunehmen. Die Verantwortung im Eisenbahnwesen für den Betrieb und den Unterhalt liegt bei den ISB.
'06-0070	012-06-001	2.1.4	Anstelle einem Dreieck müsste unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit / Verhältnismässigkeit von einem Viereck gesprochen werden.	Wirtschaftlichkeit / Verhältnismässigkeit die Beurteilung beeinflussen lassen.	Es handelt sich um zwei verschiedene Ebenen. Die Wirtschaftlichkeit ist im Punkt 2.1.2 abgehandelt.
'06-0080	047-06-002	2.1.4	Kleinschreibung	Weitere generelle Anforderungen	Besten Dank für den Hinweis. Dies ist korrigiert.
'06-0090	045-06-001	2.1.4 b)	Die Abkürzung PRM ist zu erklären.		Besten Dank für den Hinweis. Die Abkürzung ist mittels einer Fussnote erläutert
'06-0100	036-06-001	2.1.4 und 2.2.2.	Es ist unklar welche Nachweise in welchen Szenarien erbracht werden sollen und erfüllt werden müssen. Die beiden Kapitel sind grundsätzlich zu überarbeiten.	Abschnitt «Dreieck Publikumsanlagen» unter 2.2.2 löschen und «Vorgaben und Details hierzu befinden sich in den AB-EBV und in der RTE 24200 «Publikumsanlagen» des VöV.» in 2.1.4 einfügen.	Die Punkte sind in der Richtlinie notwendig und sollten deshalb nicht gelöscht werden. Die Forderung nach der Darstellung der Art des Nachweises wird abgelehnt, da die Richtlinie bewusst etwas allgemeiner gehalten ist.
'06-0110	047-06-001	2.1.4 und 2.2.2.	Es ist unklar welche Nachweise in welchen Szenarien erbracht werden sollen und erfüllt werden müssen. Die beiden Kapitel sind grundsätzlich zu überarbeiten.	Abschnitt «Dreieck Publikumsanlagen» unter 2.2.2 löschen und «Vorgaben und Details hierzu befinden sich in den AB-EBV und in der RTE 24200 «Publikumsanlagen» des VöV.» in 2.1.4 einfügen.	Die Punkte sind in der Richtlinie notwendig und sollten deshalb nicht gelöscht werden. Die Forderung nach der Darstellung der Art des Nachweises wird abgelehnt, da die Richtlinie bewusst etwas allgemeiner gehalten ist.
'06-0120	046-06-001	Alle	Die Richtlinie erwähnt, welche Rahmenbedingungen (Kapazität, Sicherheit und Funktionalität inkl. der Transportkette, Personenfluss, Platzbedarf, Ereignisfälle) für den Wahl von Rampen und/oder Lifte zu betrachten sind. Es fehlen jedoch konkrete Anforderungen, zum Beispiel hinsichtlich der Verfügbarkeit von Liften (Fristen für Reparatur, konkrete Anforderungen an Ersatzlösungen). Sollte an der Streichung der Bevorzugung von Rampen gegenüber Liften in der AB-EBV festgehalten werden, soll die Richtlinie zwingend mit weiterführenden Anforderungen zur Sicherstellung der Angebotsqualität erweitert werden.	siehe Begründung	Die Kriterien für die jeweiligen Einzelprojekte können nicht auf Stufe dieser RL festgelegt werden. Die RL ist bewusst hier etwas allgemeiner gehalten. Diese Aufgabe ist durch die ISB im Rahmen der Planung der jeweiligen Projekte und aufgrund der situativen Gegebenheiten im Rahmen einer Interessenabwägung vorzunehmen.
'06-0130	048-06-001	Gesamte Richtlinie	Die Richtlinie befasst sich ausschliesslich mit dem stufenlosen Zugang zu den Perrons und ist somit ein spezifisches Element der AB-EBV zur Umsetzung des BehiG. Für die Entwicklung einer solchen Richtlinie hätten von Beginn an die beschwerdeberechtigten Organisationen einbezogen werden müssen. Der Zeitpunkt der Vernehmlassung ist viel zu spät, um wirkungsvoll Korrekturen anzubringen. Eine Arbeitsgruppe mit den entsprechenden Vertretern, anlog jener die für die Frage der Führung und Markierungen von Menschen mit Sehbehinderung eingesetzt wurde, wäre das richtige Instrument gewesen, um eine solche Richtlinie zu entwickeln und ist nun nachträglich notwendig, um die Hindernisfreiheit im Sinne des BehG umzusetzen.	Die Richtlinien und insbesondere die Kriterien für die Wahl von Aufzügen an Stelle von Rampen sind im Dialog mit den nach BehiG beschwerdeberechtigten Organisationen zu präzisieren, sodass Lösungen umgesetzt werden, die in der Praxis den Zugang zur Bahn bestmöglich sicherstellen.	Die Kriterien für die jeweiligen Einzelprojekte können nicht auf Stufe dieser RL festgelegt werden. Die RL ist bewusst hier etwas allgemeiner gehalten. Die Verantwortung für diese Aufgabe ist durch die ISB im Rahmen der Planung der jeweiligen Projekte und aufgrund der situativen Gegebenheiten wahrzunehmen. Die Rechte der Organisationen sind im Rahmen der PGV gewährleistet.
'06-0140	032-06-001		Keine Änderungsanträge		Besten Dank für die Rückmeldung
'06-0150	021-06-001		keine Bemerkungen		Besten Dank für die Rückmeldung
'06-0160	030-06-001		Keine Änderungsanträge		Besten Dank für die Rückmeldung
'06-0170	038-06-001		keine		Besten Dank für die Rückmeldung

07		Detail-Bemerkungen zur Richtlinie "Erlass von Betriebs- und Fahrdienstvorschriften (RL BV-FDV)" / Commentaires relatifs à la modification de la directive "Promulgation de prescriptions d'exploitation et de circulation des trains (Dir. PE-PCT)" / Parere relativo alla modifica della direttiva sull'emanazione delle prescrizioni d'esercizio per le ferrovie e delle prescrizioni sulla circolazione dei treni (Dir. PE-PCT)			
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingebener	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
'07-0100	017-07-001		keine Bemerkungen.		Besten Dank für die Rückmeldung
'07-0010	020-07-001	2.5.1	Die Anforderungen der europäischen Vorgaben betreffend die Interoperabilität (gemäss EBV) sind durch die Bahnunternehmen des IOP-Haupt- und IOP-Ergänzungsnetzes zu berücksichtigen, insbesondere die TSI (gemäss Anhang 7 EBV). Im IOP Ergänzungsnetz sind verschiedene topologische Gegebenheiten vorhanden, welche Einschränkungen auf volle TSI Kompatibilität haben (z.B. Gradienten, Kurvenradien etc.)	Ergänzung: (...), sofern sie durch die topologischen Randbedingungen erfüllt werden können.	Das Anliegen wird berücksichtigt, jedoch abstrakter formuliert: "Die Anforderungen der europäischen Vorgaben betreffend die Interoperabilität (gemäss EBV) sind durch die Eisenbahnunternehmen des interoperablen (IOP) Hauptnetzes nach Anhang 6 EBV verbindlich und des IOP-Ergänzungsnetzes nach Kapitel D der Richtlinie IOP-Anforderungen an Strecken des Ergänzungsnetzes soweit zweckmässig zu berücksichtigen, insbesondere die TSI (gemäss Anhang 7 EBV)." Begründung: Die vorliegende RL BV und FDV fokussiert auf die operativ betrieblichen Vorschriften und damit die Wirkung der TSI OPE. Die TSI OPE ist auf allen Strecken des IOP-Haupt- und Ergänzungsnetzes anwendbar (zumal Regelungen für lokale Spezialitäten gemäss Anhang I der TSI OPE möglich sind).
'07-0110	021-07-001		keine Bemerkungen.		Besten Dank für die Rückmeldung
'07-0070	030-07-001	Ziffer 2.4.1 Ziffer 2.5.1 weitere	Alle Abkürzungen ausschreiben bzw bei der ersten Erwähnung in Klammern ausgeschrieben aufführen, analog zB. BV in Ziffer 1.1 oder EBV in Ziffer 1.2. Ansonsten ein Abkürzungsverzeichnis führen.	ISB (...), (EVU (...) CSM SMS (...), CSM RA (...) weitere	Das Anliegen wurde entgegengenommen und mittels Klammervermerk, Fussnote oder Verweis auf übergeordnete Erlasse (z.B. gemäss Anh. 7 EBV für TSI) berücksichtigt.
'07-0060	032-07-001	Keine Änderungsanträge			Besten Dank für die Rückmeldung
'07-0050	036-07-001	Gesamtes Dokument	Einige Abkürzungen sind nicht geläufig. Abkürzungen ausschreiben bzw bei der ersten Erwähnung in Klammern ausgeschrieben aufführen, analog zB. BV in Ziffer 1.1 oder EBV in Ziffer 1.2. Ansonsten ein Abkürzungsverzeichnis führen.	Einfügen eines Glossar mit Erklärung der Abkürzungen	Siehe 07-0070
'07-0020	036-07-002	2.5.1	Im IOP Ergänzungsnetz sind verschiedene topologische Gegebenheiten vorhanden, welche Einschränkungen auf volle TSI Kompatibilität haben (z.B. Gradienten, Kurvenradien etc.)	Ergänzung einfügen: (...), sofern sie durch die topologischen Randbedingungen erfüllt werden können.	Siehe 07-0010
'07-0080	037-07-001	Ziffer 2.4.1 Ziffer 2.5.1 weitere	Alle Abkürzungen ausschreiben bzw bei der ersten Erwähnung in Klammern ausgeschrieben aufführen, analog zB. BV in Ziffer 1.1 oder EBV in Ziffer 1.2. Ansonsten ein Abkürzungsverzeichnis führen.	ISB (...), (EVU (...) CSM SMS (...), CSM RA (...) weitere	Siehe 07-0070
'07-0120	038-07-001		keine		Besten Dank für die Rückmeldung
'07-0030	047-07-001	2.5.1	Der Begriff «IOP-Ergänzungsnetz» ist in der EBV nicht vorhanden.	Statt Begriff «Ergänzungsnetz» verwenden, auf EBV Art 15a verweisen.	Ziffer 2.5.1 wird präzisiert: "Die Anforderungen der europäischen Vorgaben betreffend die Interoperabilität (gemäss EBV) sind durch die Eisenbahnunternehmen des interoperablen (IOP) Hauptnetzes nach Anhang 6 EBV verbindlich und des IOP-Ergänzungsnetzes nach Kapitel D der Richtlinie IOP-Anforderungen an Strecken des Ergänzungsnetzes soweit zweckmässig zu berücksichtigen, insbesondere die TSI (gemäss Anhang 7 EBV)."
'07-0040	047-07-002	Beilage 2	In Beilage 2 steht: «Die FDV A2020 gehen davon aus.....». Ab Inkraftsetzung der RL-BV-FDV gilt FDV 2024.	Ab FDV A2020 wird davon ausgegangen,	Der Vorgeschlagene Text wird so übernommen.
'07-0090	047-07-003	Ziffer 2.8.2	Besser wäre hier das Vorgehen zu erwähnen was zu tun ist und nicht, was es nicht benötigt.	Vorgehen bei KV-Ziffern aufführen.	Das Anliegen wird berücksichtigt. Der Verzicht auf den Antrag auf eine Abweichung wird jedoch beibehalten, damit der Ablauf (was es nicht benötigt) auch klar ist. Neuer Text: "Sofern Betriebsvorschriften von IOP-Bahnen, ausschliesslich von den nicht zwingend anzuwendenden FDV-Bestimmungen (in den FDV als Konformitätsvermutung deklariert) abweichen, ist dazu kein Antrag auf Abweichung von den FDV erforderlich. Eine ISB oder eine EVU kann diese BV in eigener Verantwortung nach entsprechender Risikobeurteilung erlassen. Diese Entscheide sind im Rahmen des SMS der Bahn zu treffen und nachvollziehbar zu dokumentieren."
'07-0130	048-07-001		Keine Anmerkungen		Besten Dank für die Rückmeldung

08		Detail-Bemerkungen zur Richtlinie "Beurteilung von bestehenden Anlagen mit ungenügender Breite des sicheren Bereichs" / Commentaires relatifs à la modification de la directive « Appréciation des constructions existantes présentant une largeur insuffisante de la zone sûre » / Parere relativo alla modifica della direttiva « Beurteilung von bestehenden Anlagen mit ungenüg. Breite des sicheren Bereichs »				
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)	
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingebler	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	
'08-0070	012-08-001	Art. 4.1	Eine Stütze kann nicht in Bereich einer Sicherheitslinie gebaut werden. Sicherheitslinien in Perronbereich dürfen nicht unterbrochen werden. Dazu kommt noch, dass je nach Halteort des Zuges, die Sicht auf das Signal nicht gegeben sein könnte.	Skizze anpassen	Die Richtlinie betrifft nur die bereits bestehenden Bauten. Es geht keinesfalls um neue Bauten. Somit ist die Bemerkung gegendstandlos.	
'08-0080	012-08-002	Art. 4.1 - 4	Die Beschreibung stimmt nicht überein mit der untenstehenden Skizze. Hinter der ersten zwei Stützen, muss noch der sicherere Bereich vorhanden sein, damit der Durchgang der Reisenden sichergestellt ist.	Skizze anpassen	Die Skizze mit der ersten zwei Stützen stimmt mit den Art. 4.1, Abs. 1, 2 und 3 überein. Wenn ein sicherer Bereich von 0,70 m, bzw. 0,80 m, vor der Stütze vorhanden ist, ist kein sicherer Bereich hinter der Stützen unbedingt nötig (siehe Art. 4.1, Abs. 3). Eingabe gegendstandlos.	
'08-0100	012-08-003		Grundsätzlich verschafft die Skizze einen groben Überblick. Dennoch könnte man diese besser und noch übersichtlicher darstellen lassen. Die Tabelle sagt nicht viel aus, da die beschränkte Länge des Hindernisses sowie die «lange» (was auch immer es sein sollte) nirgends aufgelistet sind.	Einfacher beschreiben, sodass jede(r) die zwei Seiten nachvollziehen kann.	Die Richtlinie steht in Verbindung mit den AB-EBV zu Art. 21, AB 21.2 N. In der AB 21.2 N, Ziffer 3.2, ist der Begriff «Hindernisse von beschränkter Länge» definiert. Im Umkehrschluss ist der Begriff «lange Hindernisse» zu verstehen. Eine weitere Definition erübrigt sich.	
'08-0020	012-08-004	Art. 2	Was ist mit Anlagen, welche nach dem 02.07.2006 gebaut wurden, jedoch die Anforderungen von AB 21.2 nicht berücksichtigen?	Vorgehen definieren	Die Richtlinie betrifft nur die bereits vor dem 02.07.2006 bestehenden Bauten. Die Anlagen, welche nach dem 02.07.2006 gebaut wurden, müssen die seit dem 02.07.2006 geltenden AB-EBV berücksichtigt haben. Somit ist die Bemerkung gegendstandlos.	
'08-0110	017-08-001		keine Bemerkungen.		Besten Dank für die Rückmeldung	
'08-0010	020-08-001	5. Termine	Die Änderungen sind ab dem 1.7.2024 gültig und die Ausgleichsmassnahmen müssen in einer Frist von 5 Jahren nach dem 2. Juli 2006 umgesetzt werden.	Ist für diese Fassung zu anpassen, denn die 5 Jahre ab 2.7.2006 wären 2.7.2011 (Vergangenheit). Statt innert 5 Jahren müsste deshalb stehen: ab dem 1.7.2024.	Da noch nicht alle ISB (Infrastrukturbetreiberinnen) ihren Pflicht gemäss Art. 5, Abs. 1 und 2, ab dem 02.07.2006 erfüllt haben, gelten weiterhin diese Bestimmungen.	
'08-0120	021-08-001		keine Bemerkungen.		Besten Dank für die Rückmeldung	
'08-0130	030-08-001		Keine Änderungsanträge		Besten Dank für die Rückmeldung	
'08-0140	032-08-001		keine Änderungsanträge		Besten Dank für die Rückmeldung	
'08-0150	036-08-001		Die RL «Beurteilung von bestehenden Anlagen mit ungenügender Breite des sicheren Bereichs» ist vor der Publikation des R RTE 24200 abzugleichen. Ggf. ist zu prüfen, ob die RL in die R RTE 24200 integriert werden kann.		Die Richtlinie schreibt das Vorgehen vor und setzt die untersten Sicherheitsschwellen (Mindestwerte) fest für die vor dem 02.07.2006 erstellten Bauten. Die Regelung des V&V stellt Methoden zur Umsetzung der Sicherheitsziele dar. Beide Regelungsebene sind unterschiedlich und können nicht vermischt werden.	
'08-0030	047-08-001	Art. 2 Ziffer 1	Sind unter "minimaler Breite" die Mindestmasse gemeint, oder die Mindestbreite, die sich aus der Bemessung auf das langfristig absehbare Personenaufkommen bezieht?	Die vorliegende Richtlinie findet auf Bauten Anwendung, die vor dem 2. Juli 2006 ausgeführt wurden.	Der Art. 3, Abs. 2, der Richtlinie präzisiert bereits, dass die Mindestmasse nicht das Personenaufkommen auf dem Perron berücksichtigen. Somit ist die Bemerkung gegendstandlos.	
'08-0040	047-08-002	Art. 3 Ziffer 1	Satz unklar. Begriff «effektives Risiko» ist nicht definiert und obsolet.	Vorschlag: Die Sicherheit auf den bestehenden Perrons muss risikobasiert beurteilt werden.	Die Bedeutung des Begriffes wird mit einer Umformulierung besser ausgedrückt. Neu: «mittels Risikobeurteilungen».	
'08-0050	047-08-003	Art. 3 Ziffer 4	Begriff «effektives Risiko» ist nicht definiert und obsolet.	Vorschlag: Übergangslösungen gemäss Art. 4 sind zulässig, solange das effektives Risiko akzeptabel ist.	Die Bedeutung des Begriffes wird mit einer Umformulierung besser ausgedrückt. Neu: «die Ergebnisse der Risikobeurteilung».	
'08-0060	047-08-004	Art. 4 Ziffer 1	Vorbehältlich der Ziffer 3 der vorliegenden Richtlinie, werden die in untenstehender Tabelle dargestellten Übergangslösungen zugelassen. In der Regelung werden die Abschnitte Art. (in Art.3 Abs. 4, Art. 5 Abs. 3, Änderungsverzeichnis), Ziffer (Art 4 Abs. 1, Art. 4 Tabelle, Abbildungstext S 4) oder Pt. (Art. 4.4 Abs. 1) genannt	Vorbehältlich des Art. 3 der vorliegenden Richtlinie, werden die in untenstehender Tabelle dargestellten Übergangslösungen zugelassen. Vereinheitlichung auf eine Abkürzung: Art. (oder andere Abkürzung).	Treffende Bemerkung. Text wird angepasst.	
'08-0090	047-08-005	Art. 5 Ziffer 1 und 2	Termine sind nicht mehr anwendbar.	Ziffer 1: je nach Bedürfnis kann eine regelmässige Meldung gefordert werden Ziffer 2: durch das Einführen der Risikobeurteilung ist dieser Punkt überflüssig	Da noch nicht alle ISB (Infrastrukturbetreiberinnen) ihren Pflicht gemäss Art. 5, Abs. 1 und 2, ab dem 02.07.2006 erfüllt haben, gelten weiterhin diese Bestimmungen.	
'08-0170	048-08-001		Keine Anmerkungen		Besten Dank für die Rückmeldung	
'08-0160	038-08-001		keine		Besten Dank für die Rückmeldung	

09		"Rückmeldung FDV im Rahmen Teilrevision AB-EBV" / "prise de position PCT dans le cadre de la révision partielle des DE-OCF" / "Parere sulle PCT nell'ambito della revisione parziale delle DE-Oferr"					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
09-0010	001-09-001	300.1	2.5.2		Sachverständige Person. In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: Person mit elektrotechnischer Grundausbildung (elektrotechnische Berufslehre, gleichwertige betriebsinterne Ausbildung oder Studium im Bereich der Elektrotechnik), die Erfahrung im Umgang mit Fahrleitungsanlagen hat und die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen kennt Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person hat Erfahrung im Umgang mit Starkstromanlagen, kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen. Er kann z.B. als Betriebsinhaber, Anlageverantwortlicher, Arbeitsverantwortlicher oder Schaltberechtigte Person eingesetzt werden und darf Personen instruieren und ausbilden. Fachqualifikation: Als sachverständig im Fachbereich elektrische Anlagen gilt, wer eine elektrotechnische Bildung (fachtechnische Berufs[1]lehre oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat. Als sachverständig in einem speziellen Arbeitsgebiet gilt, wer eine, dem Arbeitsgebiet entsprechende fachtechnische Bildung (fachtechnische Berufslehre, gleichwertige betriebsinterne Ausbildung oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat.	Die Begriffserklärungen in den FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.	Die Adressaten der FDV und der AB-EBV sind unterschiedlich. Eine gemeinsame Begriffsdefinition ist dennoch grundsätzlich anzustreben. Deshalb wird der materielle Gehalt des Teils "Rolle und Verantwortung" der Definition AB-EBV in die FDV übernommen. Dieses Vorgehen ist BAV-intern abgestimmt. Der Begriff in den FDV wird wie folgt definiert: Sachverständige Person (SPEA) Person mit Erfahrung im Umgang mit Starkstromanlagen, kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen. Sie kann z.B. als Betriebsinhaber, Anlageverantwortlicher, Arbeitsverantwortlicher oder Schaltberechtigte Person eingesetzt werden und darf Personen instruieren und ausbilden. Die Abkürzung wird beibehalten, da diese in den FDV mehrfach verwendet wird.
09-0020	001-09-002	300.1	2.5.2		Instruierte Person In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: Person ohne elektrotechnische Grundausbildung, die aufgrund einer Instruktion begrenzte, genau umschriebene Tätigkeiten in Fahrleitungsanlagen ausführen kann und die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen kennt. Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person ist berechtigt um begrenzte, genau umschriebene Tätigkeiten in Starkstromanlagen, gemäss Instruktion durch eine sachverständige Person, auszuführen. Sie kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen. Fachqualifikation: Als instruiert im Fachbereich elektrische Anlagen gelten Personen mit oder ohne elektrotechnische Bildung.	Die Begriffserklärungen in der FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.	Die Adressaten der FDV und der AB-EBV sind unterschiedlich. Eine gemeinsame Begriffsdefinition ist dennoch grundsätzlich anzustreben. Deshalb wird der materielle Gehalt des Teils "Rolle und Verantwortung" der Definition AB-EBV in die FDV übernommen. Dieses Vorgehen ist BAV-intern abgestimmt. Der Begriff in den FDV wird wie folgt definiert: Instruierte Person (IPEA) Person mit Berechtigung, um begrenzte, genau umschriebene Tätigkeiten in Starkstromanlagen auszuführen, gemäss Instruktion durch eine sachverständige Person. Sie kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen. Die Abkürzung wird beibehalten, da diese in den FDV mehrfach verwendet wird.
09-0030	001-09-003	300.1	2.5.2		Schaltberechtigte Person In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: Nicht vorhanden. Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person ist für Schalthandlungen an elektrischen Anlagen instruiert. Sie führt Schalthandlungen, ausser in Notsituationen, immer im Auftrag aus. Fachqualifikation: Als schaltberechtigt gilt, wer im Fachbereich dazu instruiert oder sachverständig ist und nach internem Kompetenznachweis vom Betriebsinhaber dazu ermächtigt wurde	Die Begriffserklärungen in der FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.	Die Adressaten der FDV und der AB-EBV sind unterschiedlich. Eine gemeinsame Begriffsdefinition ist dennoch grundsätzlich anzustreben. Deshalb wird der materielle Gehalt des Teils "Rolle und Verantwortung" der Definition AB-EBV in die FDV übernommen. Dieses Vorgehen ist BAV-intern abgestimmt. Der neue Begriff wird in den FDV wie folgt definiert: Schaltberechtigte Person Person ist für Schalthandlungen an elektrischen Anlagen instruiert. Sie führt Schalthandlungen immer im Auftrag aus, ausser in Notsituationen.

09		"Rückmeldung FDV im Rahmen Teilrevision AB-EBV" / "prise de position PCT dans le cadre de la révision partielle des DE-OCF" / "Parere sulle PCT nell'ambito della revisione parziale delle DE-Oferr"					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'09-0040	002-09-001	300.1	2.5.2		Sachverständige Person. In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: Person mit elektrotechnischer Grundausbildung (elektrotechnische Berufslehre, gleichwertige betriebsinterne Ausbildung oder Studium im Bereich der Elektrotechnik), die Erfahrung im Umgang mit Fahrleitungsanlagen hat und die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen kennt Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person hat Erfahrung im Umgang mit Starkstromanlagen, kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen. Er kann zB. als Betriebsinhaber, Anlageverantwortlicher, Arbeitsverantwortlicher oder Schaltberechtigte Person eingesetzt werden und darf Personen instruieren und ausbilden. Fachqualifikation: Als sachverständig im Fachbereich elektrische Anlagen gilt, wer eine elektrotechnische Bildung (fachtechnische Berufs[1]lehre oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat. Als sachverständig in einem speziellen Arbeitsgebiet gilt, wer eine, dem Arbeitsgebiet entsprechende fachtechnische Bildung (fachtechnische Berufslehre, gleichwertige betriebsinterne Ausbildung oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat.	Die Begriffserklärungen in den FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.	Siehe 09-0010
'09-0050	002-09-002	300.1	2.5.2		Instruierte Person In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: Person ohne elektrotechnische Grundausbildung, die aufgrund einer Instruktion begrenzte, genau umschriebene Tätigkeiten in Fahrleitungsanlagen ausführen kann und die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen kennt Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person ist berechtigt um begrenzte, genau umschriebene Tätigkeiten in Starkstromanlagen, gemäss Instruktion durch eine sachverständige Person, auszuführen. Sie kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen. Fachqualifikation: Als instruiert im Fachbereich elektrische Anlagen gelten Personen mit oder ohne elektrotechnische Bildung.	Die Begriffserklärungen in der FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.	Siehe 09-0020
'09-0060	002-09-003	300.1	2.5.2		Schaltberechtigte Person In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: Nicht vorhanden. Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person ist für Schalthandlungen an elektrischen Anlagen instruiert. Sie führt Schalthandlungen, ausser in Notsituationen, immer im Auftrag aus. Fachqualifikation: Als schaltberechtigt gilt, wer im Fachbereich dazu instruiert oder sachverständig ist und nach internem Kompetenznachweis vom Betriebsinhaber dazu ermächtigt wurde	Die Begriffserklärungen in der FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.	Siehe 09-0030

09		"Rückmeldung FDV im Rahmen Teilrevision AB-EBV" / "prise de position PCT dans le cadre de la révision partielle des DE-OCF" / "Parere sulle PCT nell'ambito della revisione parziale delle DE-Oferr"					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'09-0070	003-09-001	300.1	3.2		Erklärung der Begriffe Bahnübergangsanlage Anlage zur Sicherung von einem oder mehreren Bahnübergängen. Die Anlagen werden unterteilt in überwachte und eigensichere Bahnübergangsanlagen. Eine überwachte Bahnübergangsanlage ist bahnseitig gesichert mit – Hauptsignal bzw. «Vollüberwachung» im Bereich der Führerstandssignalisierung – Kontrolllicht – Sperr- oder Zwergsignal, Rangiersignal – Streckengerät der Zugbeeinflussung Eine eigensichere Bahnübergangsanlage funktioniert autonom und ist bahnseitig nicht gesichert	In der FDV A2020 R 300.1 3.2 Erklärung der Begriffe ist bei den Bahnübergangsanlagen die Liste der für die bahnseitigen Deckung möglichen Elemente nicht vollständig. Die bahnseitige fehlersichere Verhinderung der Fahrerlaubnis (AB-EBV zu Art. 39, AB 39.3.f Ziffer 3.1) kann auch mit Rangierhaltsignalen (FDV R 300.2 Bilder 304 und 306) gemäss R RTE 25931 Tabelle erfolgen. Die Aufzählung ist in den FDV A2024 zu ergänzen.	Es ist korrekt, dass eine Differenz zwischen FDV und R RTE 25931 besteht. Eine konkrete materielle Begründung mit entsprechender Risikoanalyse fehlt. Beim Einsatz des Bildes 306 "Zustimmung zur Rangierbewegung" nach FDV R 300.2 könnten beim Verkehren von mehreren Rangierbewegungen nicht mit den Vorschriften abgedeckte Risiken entstehen. Würde bei einem Bahnübergang auf Grund des Erreichens der Endlage "geschlossen" beidseitig das Bild 306 signalisiert, könnten von beiden Seiten zwei Rangierbewegungen in Richtung Bahnübergang losfahren, da das Bild 306 die Bedeutung einer Zustimmung hat. Diese Thematik war nicht Teil der Einbindung interessierter Kreise zu den FDV 2024. Zu deren Behandlung ist eine vertiefte Analyse erforderlich. Dies kann nicht im Rahmen des Weiterentwicklungszyklus 2024 erfolgen und wird deshalb als Pendenz für eine nächste Änderungsrunde FDV aufgenommen.
'09-0080	004-09-001	300.1	3.2		Erklärung der Begriffe Bahnübergangsanlage Anlage zur Sicherung von einem oder mehreren Bahnübergängen. Die Anlagen werden unterteilt in überwachte und eigensichere Bahnübergangsanlagen. Eine überwachte Bahnübergangsanlage ist bahnseitig gesichert mit – Hauptsignal bzw. «Vollüberwachung» im Bereich der Führerstandssignalisierung – Kontrolllicht – Sperr- oder Zwergsignal, Rangiersignal – Streckengerät der Zugbeeinflussung Eine eigensichere Bahnübergangsanlage funktioniert autonom und ist bahnseitig nicht gesichert	In der FDV A2020 R 300.1 3.2 Erklärung der Begriffe ist bei den Bahnübergangsanlagen die Liste der für die bahnseitigen Deckung möglichen Elemente nicht vollständig. Die bahnseitige fehlersichere Verhinderung der Fahrerlaubnis (AB-EBV zu Art. 39, AB 39.3.f Ziffer 3.1) kann auch mit Rangierhaltsignalen (FDV R 300.2 Bilder 304 und 306) gemäss R RTE 25931 Tabelle erfolgen. Die Aufzählung ist in den FDV A2024 zu ergänzen.	Siehe 09-0070
'09-0090	005-09-001	300.1	2.5.2		Sachverständige Person. In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: Person mit elektrotechnischer Grundausbildung (elektrotechnische Berufslehre, gleichwertige betriebsinterne Ausbildung oder Studium im Bereich der Elektrotechnik), die Erfahrung im Umgang mit Fahrleitungsanlagen hat und die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen kennt Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person hat Erfahrung im Umgang mit Starkstromanlagen, kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen. Er kann zB. als Betriebsinhaber, Anlageverantwortlicher, Arbeitsverantwortlicher oder Schaltberechtigte Person eingesetzt werden und darf Personen instruieren und ausbilden. Fachqualifikation: Als sachverständig im Fachbereich elektrische Anlagen gilt, wer eine elektrotechnische Bildung (fachtechnische Berufs[1]lehre oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat. Als sachverständig in einem speziellen Arbeitsgebiet gilt, wer eine, dem Arbeitsgebiet entsprechende fachtechnische Bildung (fachtechnische Berufslehre, gleichwertige betriebsinterne Ausbildung oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat.	Die Begriffserklärungen in den FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.	Siehe 09-0010

09		"Rückmeldung FDV im Rahmen Teilrevision AB-EBV" / "prise de position PCT dans le cadre de la révision partielle des DE-OCF" / "Parere sulle PCT nell'ambito della revisione parziale delle DE-Oferr"					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'09-0100	005-09-002	300.1	2.5.2		Instruierte Person In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: Person ohne elektrotechnische Grundausbildung, die aufgrund einer Instruktion begrenzte, genau umschriebene Tätigkeiten in Fahrleitungsanlagen ausführen kann und die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen kennt. Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person ist berechtigt um begrenzte, genau umschriebene Tätigkeiten in Starkstromanlagen, gemäss Instruktion durch eine sachverständige Person, auszuführen. Sie kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen. Fachqualifikation: Als instruiert im Fachbereich elektrische Anlagen gelten Personen mit oder ohne elektrotechnische Bildung.	Die Begriffserklärungen in den FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.	Siehe 09-0020
'09-0110	005-09-003	300.1	2.5.2		Schaltberechtigte Person In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: Nicht vorhanden. Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person ist für Schalthandlungen an elektrischen Anlagen instruiert. Sie führt Schalthandlungen, ausser in Notsituationen, immer im Auftrag aus. Fachqualifikation: Als schaltberechtigt gilt, wer im Fachbereich dazu instruiert oder sachverständig ist und nach internem Kompetenznachweis vom Betriebsinhaber dazu ermächtigt wurde	Die Begriffserklärungen in den FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.	Siehe 09-0030
'09-0120	005-09-004	300.1	3.2		Erklärung der Begriffe Bahnübergangsanlage Anlage zur Sicherung von einem oder mehreren Bahnübergängen. Die Anlagen werden unterteilt in überwachte und eigensichere Bahnübergangsanlagen. Eine überwachte Bahnübergangsanlage ist bahnsseitig gesichert mit – Hauptsignal bzw. «Vollüberwachung» im Bereich der Führerstandsignalisierung – Kontrolllicht – Sperr- oder Zwergsignal, Rangiersignal – Streckengerät der Zugbeeinflussung Eine eigensichere Bahnübergangsanlage funktioniert autonom und ist bahnsseitig nicht gesichert	In der FDV A2020 R 300.1 3.2 Erklärung der Begriffe ist bei den Bahnübergangsanlagen die Liste der für die bahnsseitigen Deckung möglichen Elemente nicht vollständig. Die bahnsseitige fehlersichere Verhinderung der Fahrerlaubnis (AB-EBV zu Art. 39, AB 39.3.f Ziffer 3.1) kann auch mit Rangierhaltungsanlagen (FDV R 300.2 Bilder 304 und 306) gemäss R RTE 25931 Tabelle erfolgen. Die Aufzählung ist in den FDV A2024 zu ergänzen..	Siehe 09-0070
'09-0130	008-09-001	300.1	2.5.2			Allgemein: Die Begriffe für ein und dieselbe Sache müssen identisch sein. Dies gilt sowohl aus materiellen als auch aus formalen Gründen. Die FDV 2024 haben die Festlegungen der AB-EBV 2024 (Erlass des UVEK) zu übernehmen.	Die Grundlage für den Erlass der FDV ist Art. 17 Abs. 3 EBG. Dies bedeutet, dass aus gesetzgeberischer Sicht (formal) keine direkte Abhängigkeit zwischen AB-EBV und FDV besteht. Als wichtiger beurteilt das BAV die Wirkung der Vorgaben (inhaltlich): Die jeweils in den beiden Regelwerken behandelten Themen (Ziffern / Artikel) werden soweit möglich abgeglichen. Eine umfassende Analyse der beiden Regelwerke würde dazu führen, dass anlässlich eines Änderungszyklus keine inhaltliche Weiterentwicklung möglich wäre (Ressourcen). Zudem darf eine Harmonisierung nicht dazu führen, dass die Adressaten- und Benutzergerechtigkeit des jeweiligen Regelwerkes leidet. Dies ist zwingend zu beachten, da das Zielpublikum und damit die Wirkung zwischen FDV und AB-EBV unterschiedlich ist.

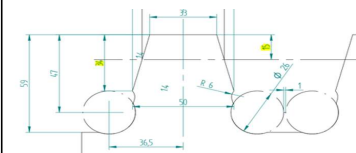
09	"Rückmeldung FDV im Rahmen Teilrevision AB-EBV" / "prise de position PCT dans le cadre de la révision partielle des DE-OCF" / "Parere sulle PCT nell'ambito della revisione parziale delle DE-Oferr"						
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	Art. art.	Abs. as.	Bst. Lett.	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
'09-0140	008-09-002	300.1	2.5.2		(Entwurf FDV 2024: Gleisfreimeldeeinrichtung (GFM) technische Einrichtung zum Feststellen, ob Gleis-abschnitte frei von Eisenbahnfahrzeugen sind.) Gemäss AB-EBV 2020 (seit 2012 unverändert): Gleisfreimeldeeinrichtung Gleisfreimeldeeinrichtungen dienen dem Zweck, das Freisein einzelner Abschnitte der Gleisanlage von Eisenbahnfahrzeugen festzustellen.	Konsistenz von FDV mit AB-EBV, Text AB-EBV übernehmen	Es kann keine materielle Inkonsistenz festgestellt werden. Diese Thematik war nicht Teil der Einbindung interessierter Kreise zu den FDV 2024. Daher soll die Harmonisierung der Begriffe zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Siehe auch 09-0130
'09-0150	008-09-003	300.1	2.5.2		Entwurf PCT 2024 dispositif de contrôle de l'état libre de la voie (ELV) dispositif technique qui sert à s'assurer de l'absence de véhicules ferroviaires sur les tronçons de voie) Selon DE-OCF 2020 Equipement de contrôle de l'état libre de la voie Equipement qui sert à détecter qu'il ne se trouve pas de véhicule ferroviaire sur le tronçon de voie contrôlé.	Konsistenz von PCT mit DE-OCF, Text AB-EBV übernehmen	Aucune incohérence matérielle n'a été constatée. Par conséquent, l'harmonisation des termes aura lieu ultérieurement. Renvoi au 09-0140
'09-0160	008-09-004	300.1	2.5.2		Instruierte Person für elektrische Anlagen: Personne instruite pour les installations électriques Rolle und Verantwortung: Diese Person ist berechtigt um begrenzte, genau umschriebene Tätigkeiten in Starkstromanlagen, gemäss Instruktion durch eine sachverständige Person, auszuführen. Sie kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutz-massnahmen. Fachqualifikation: Als instruiert im Fachbereich elektrische Anlagen gelten Personen mit oder ohne elektrotechnische Bildung	Text AB-EBV 2024, Anhang Nr. 4 übernehmen anstelle des Texts des Entwurfs FDV 2024.	Siehe 09-0020
'09-0170	008-09-005	300.1	2.5.2		Sachverständige Person für elektrische Anlagen Personne compétente pour les installations électriques Rolle und Verantwortung: Diese Person hat Erfahrung im Umgang mit Starkstromanlagen, kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutz-massnahmen. Er kann zB. als Betriebsinhaber, Anlageverantwortlicher, Arbeitsverantwortlicher oder Schaltberechtigte Person eingesetzt werden und darf Personen instruieren und ausbilden. Fachqualifikation: Als sachverständig im Fachbereich elektrische Anlagen gilt, wer eine elektrotechnische Bildung (fachtechnische Berufslehre oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat. Als sachver-ständig in einem speziellen Arbeitsgebiet gilt, wer eine, dem Arbeitsgebiet entsprechende fachtechnische Bildung (fachtechnische Berufslehre, gleichwertige betriebsinterne Ausbildung oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat.	Text AB-EBV 2024, Anhang Nr. 4 übernehmen anstelle des Texts des Entwurfs FDV 2024.	Siehe 09-0010
'09-0180	008-09-006	300.1	2.5.2		Schaltberechtigte Person Personne autorisée à manoeuvrer. Rolle und Verantwortung: Diese Person ist für Schalthandlungen an elektrischen Anlagen instruiert. Sie führt Schalt-handlungen, ausser in Notsituationen, immer im Auftrag aus. Fachqualifikation: Als schaltberechtigt gilt, wer im Fachbereich dazu instruiert oder sachverständig ist und nach internem Kompetenznachweis vom Betriebsinhaber dazu ermächtigt wurde.	Text AB-EBV 2024, Anhang Nr. 4 übernehmen anstelle des Texts des Entwurfs FDV 2024.	Siehe 09-0030

09		"Rückmeldung FDV im Rahmen Teilrevision AB-EBV" / "prise de position PCT dans le cadre de la révision partielle des DE-OCF" / "Parere sulle PCT nell'ambito della revisione parziale delle DE-Oferr"					
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	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
'09-0190	009-09-001	300.1	2.5.2		Sachverständige Person. In den FDV/2024 (Entwurf) vorgesehen: Person mit elektrotechnischer Grundausbildung (elektrotechnische Berufslehre, gleichwertige betriebsinterne Ausbildung oder Studium im Bereich der Elektrotechnik), die Erfahrung im Umgang mit Fahrleitungsanlagen hat und die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen kennt. Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person hat Erfahrung im Umgang mit Starkstromanlagen, kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen. Er kann zB. als Betriebsinhaber, Anlageverantwortlicher, Arbeitsverantwortlicher oder Schaltberechtigte Person eingesetzt werden und darf Personen instruieren und ausbilden. Fachqualifikation: Als sachverständig im Fachbereich elektrische Anlagen gilt, wer eine elektrotechnische Bildung (fachtechnische Berufs[1]lehre oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat. Als sachverständig in einem speziellen Arbeitsgebiet gilt, wer eine, dem Arbeitsgebiet entsprechende fachtechnische Bildung (fachtechnische Berufslehre, gleichwertige betriebsinterne Ausbildung oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat.	Die Begriffserklärungen in den FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.	Siehe 09-0010
'09-0200	009-09-002	300.1	2.5.2		Instruierte Person In den FDV/2024 (Entwurf) vorgesehen: Person ohne elektrotechnische Grundausbildung, die aufgrund einer Instruktion begrenzte, genau umschriebene Tätigkeiten in Fahrleitungsanlagen ausführen kann und die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen kennt. Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person ist berechtigt um begrenzte, genau umschriebene Tätigkeiten in Starkstromanlagen, gemäss Instruktion durch eine sachverständige Person, auszuführen. Sie kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen. Fachqualifikation: Als instruiert im Fachbereich elektrische Anlagen gelten Personen mit oder ohne elektrotechnische Bildung.	Die Begriffserklärungen in der FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.	Siehe 09-0020
'09-0210	009-09-003	300.1	2.5.2		Schaltberechtigte Person In den FDV/2024 (Entwurf) vorgesehen: Nicht vorhanden. Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person ist für Schalthandlungen an elektrischen Anlagen instruiert. Sie führt Schalthandlungen, ausser in Notsituationen, immer im Auftrag aus. Fachqualifikation: Als schaltberechtigt gilt, wer im Fachbereich dazu instruiert oder sachverständig ist und nach internem Kompetenznachweis vom Betriebsinhaber dazu ermächtigt wurde.	Die Begriffserklärungen in der FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.	Siehe 09-0030
'09-0220	010-09-001	R 300.1	2.1.6	bb	Wenn eine Rangierbewegung mit On-Sight oder Full Su-pervision erfolgt, sollte dies auch erlaubt sein. Dies wäre auch passend zum 1 Satz in R 300.4 Kap. 7.1.1.	Das Erstellen und Anwenden der Checklisten Fahrdienst ist verbindlich, – wenn Rangierbewegungen auf die Strecke verkehren oder wenn im Bereich der Führerstandssignalisierung Rangierbewegungen am Stellwerk nicht mittels Rangierfahrstrassen oder mit Zugfahrstrassen und Überwachung (Teil- oder Vollüberwachung) gesichert werden	Die Eingabe ist materiell soweit korrekt, dass Rangierfahrten mit solcher Sicherung auch durchgeführt werden können. Die bestehende Vorgabe berücksichtigt diese Fälle jedoch bereits. In der Formulierung "wenn im Bereich FSS Rangierbewegungen am Stellwerk nicht mittels Rangierfahrstrassen gesichert werden" enthält (implizit) die beiden angesprochenen Fälle (OS und FS-Fahrstrassen). Folglich ist keine Änderung notwendig.
'09-0230	010-09-002	R 300.3	5.4.1	bb	Nur Input, ohne Textvorschlag: Warum Geschwindigkeitsbereiche und Neigungen? Das wird vom RBC übermittelt für FS/OS. Beim Aufstarten / Shunting sollten diese Werte weniger relevant sein	Die Streckentabelle muss mindestens enthalten: – die Bahnhöfe und Haltestellen mit deren kilometrischen La-ge – im Bereich der Führerstandssignalisierung die kommerziellen Halteorte mit deren kilometrischen Lage sowie die Geschwindigkeitsbereiche – die massgebende Neigung zwischen den einzelnen Bahn-höfen. Im Bereich der Führerstandssignalisierung wird die massgebende Neigung zwischen einzelnen kommerziellen Halteorten aufgeführt	Die Eingabe ist nicht nachvollziehbar. Die aktuelle Formulierung beinhaltet bereits spezifische Angaben für FSS. Die Angabe von Neigung und Geschwindigkeitsbereichen zwischen kommerziellen Halteorten ist eine Unterstützung für den Lokführer bei Fahrten ohne FS den nächsten Halteort optimal anfahren zu können, auch wenn die Fahrerlaubnis (Mouvement Authority) über den Halteort hinaus erteilt worden ist.

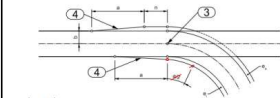
09	"Rückmeldung FDV im Rahmen Teilrevision AB-EBV" / "prise de position PCT dans le cadre de la révision partielle des DE-OCF" / "Parere sulle PCT nell'ambito della revisione parziale delle DE-Oferr"						
(1)	(2)	(4a)	(4b)	(4c)	(5)	(6)	(7)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingaber	Art. art.	Abs. as.	Bst. Lett.	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
'09-0240	010-09-003	R 300.4	2.4.6	bb	Nur Input ohne Textvorschlag: Der Satz scheint unvollständig.	Sofern es sich um Nebengleise handelt und im Bereich der Führerstandssignalisierung übernimmt in nicht zentralisierten Bereichen der Rangierleiter gleichzeitig die Aufgaben des Fahrdienstleiters.	Stilistisch kann der Satz besser formuliert werden: "Sind Nebengleise betroffen und im Bereich FSS übernimmt in nicht zentralisierten Bereichen der RL gleichzeitig die Aufgaben des FDL."
'09-0250	010-09-004	R 300.6	2.4.1	bb	Wenn die Track Description über den ganzen Zug vorhanden ist, wird die Einfahrt von ETCS kontrolliert und der Lf darf beschleunigen.	Der Lokführer darf bei der Einfahrt in einen Bereich mit Führerstandssignalisierung erst auf die am DMI angezeigte Höchstgeschwindigkeit beschleunigen, nachdem das Zugende an der CAB-Anfangstafel vorbeigefahren ist oder die Anzeige für die Einfahrt in den ETCS L2-Bereich nicht mehr vorhanden ist.	Die Eingabe beschreibt einen Zustand des Vorliegens von technischen Informationen, welche eine frühere Beschleunigung erlaubt. Die konkrete Wirkungsweise und die Häufigkeit eines möglichen Nutzens sind nicht angesprochen. Auf Grund der Einheitlichkeit der Regelung (Human Factors) und der Annahme der seltenen Anwendung verzichtet das BAV auf eine vertiefte Analyse und allfällige Aufnahme einer weiteren zusätzlichen Spezial-Regelung.
'09-0260	010-09-005	R 300.6	3.8	bb	Idee ist, dem Lf entweder optisch (aus Diskussion mit SBB) oder per Textmeldung (auch in Diskussion mit SBB) mitzuteilen, dass er losfahren darf wenn für ihn mit genügender Sicherheit eine Fahrstrasse eingestellt ist.	Wenn der Lokführer bei startenden Zügen nach Betätigung der Taste «Start» am DMI zur Quittierung der Betriebsart «Staff Responsible» aufgefordert wird, hat er den Fahrdienstleiter vor der Quittierung zu benachrichtigen sofern im für das Losfahren keine zusätzliche Information vorliegt.	Die Quittierung von "SR" wird als sensible Handlung betrachtet, welche der LF in keinem Falle ohne entsprechenden protokollpflichtigen Befehls des FDL ausführen soll. In solchen Situationen ist es besonders wichtig, dass das Vorgehen immer eindeutig ist und keine Spezialfälle nötig sind. Soll aus betrieblichen Gründen diese protokollpflichtige Verständigung vermieden werden, so sind die Anlagen (Balisenstandorte) entsprechend zu projektieren, so dass das RBC den Standort der Fahrt kennt und mind. eine OS-Fahrstrasse bzw. Fahrerlaubnis erreicht werden kann. (Wurde anlässlich eines einzelnen Projektes bereits so mit SBB besprochen.)

Technical drawing of a gear profile. Dimensions shown are 31.8, 30, 51, and 1.6. The label 'Teillinie' is present.

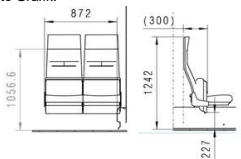
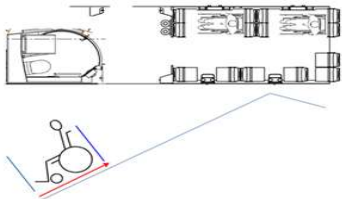
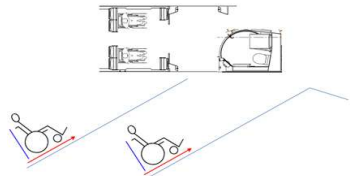
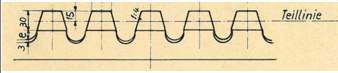
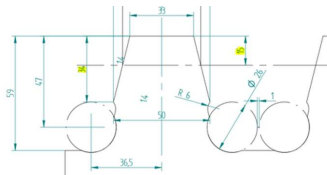
Zweite Grafik:

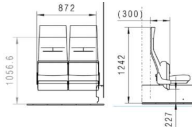
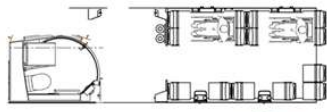
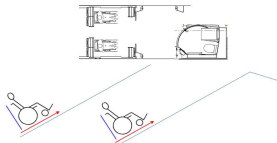


Übergang Gerade in Weiche oder Gerade in Bogen ohne Übergangsbogen



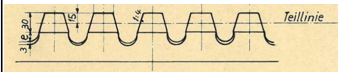
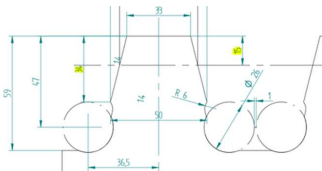
	Consistent	Consistent	Consistent	Consistent	Relative Consistency
Normative	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Subjective (100 and 1000)	1.13	1.00	1.00	1.13	1.00
Subjective (100 and 1000)	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

99			Grafik in den Unterlagen
(1)	(2)	(x)	(x)
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	Spalte	Grafik / Tabelle / Formel
	037-03-014 a-b	Bemerkungen	Erste Grafik:  Zweite Grafik:  Dritte Grafik: 
	037-03-028	Bemerkungen	Erste Grafik:  Zweite Grafik: 

99			Grafik in den Unterlagen	
(1)	(2)	(x)	(x)	
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	Spalte	Grafik / Tabelle / Formel	
	033-03-014 a-c	Bemerkungen	Erste Grafik:  Zweite Grafik:  Dritte Grafik: 	
	033-03-018	Vorgeschlagene Textänderung	$F_B = \min(F_{B,Rollen}; F_{B,Rutschen})$ mit ¶ • $F_{B,Rollen} = \sum F_{pb} \cdot \mu_{st} \cdot \frac{r_m}{r_h}$ mit ¶ o F_{pb} statische Anpresskräfte o r_m mittlerer Reibradius (bei Klotzbremsen $r_m = r_h$) in [m] ¶ o r_h Radius eines zur Hälfte abgenutzten Rades in [m] ¶ o μ_{st} Reibwerte bei 0 km/h [1] ¶ ... ¶ Der Reibwert μ_{st} kann gemäss SN EN 14531- 1, Kap 5.3 auch mittels Versuche ermittelt werden. ¶ ¶ • $F_{B,Rutschen} = \sum m_{stat,ax} \cdot g \cdot \tau_{Rad/Schiene}$ mit ¶ o $m_{stat,ax}$ stat. Radsatzfahrmasse in [kg] ¶ o g Erdbeschleunigung mit 9.81 m/s² ¶ o $\tau_{Rad/Schiene}$ Haftwertausnutzung Rad/Schiene max. 0.12 ¶ $S_{park} = \frac{\min(F_{B,Rollen}; F_{B,Rutschen})}{F_H} \geq 1$ ¶ Mit F_H: Hangabtriebskraft bei Fahrzeughöchstmasse ¶ ¶	

4 von 6 für diese Übersicht bzw. dieses Regelwerk

5 von 6 für diese Übersicht bzw. dieses Regelwerk

99			Grafik in den Unterlagen																								
(1)	(2)	(x)	(x)																								
ID Fortlaufende Nummer	ID Eingeber	Spalte	Grafik / Tabelle / Formel																								
	036-03-046 a-b	Bemerkungen	Erste Grafik:  Zweite Grafik: 																								
	047-03-010	siehe Original	<table><tr><td>Courbes circulaires dans les voies [m]</td><td>Surécartement [mm]</td></tr><tr><td>R ≥ 275</td><td>0</td></tr><tr><td>275 > R ≥ 185</td><td>5-6</td></tr><tr><td>185 > R ≥ 150</td><td>10</td></tr><tr><td>150 > R ≥ 130</td><td>15-16</td></tr><tr><td>R < 130</td><td>20</td></tr></table> <table><tr><td>Courbes circulaires dans les branchements [m]</td><td>Surécartement [mm]</td></tr><tr><td>R ≥ 230</td><td>0</td></tr><tr><td>230 > R ≥ 185</td><td>5-6</td></tr><tr><td>185 > R ≥ 150</td><td>10</td></tr><tr><td>150 > R ≥ 130</td><td>15-16</td></tr><tr><td>R < 130</td><td>20</td></tr></table>	Courbes circulaires dans les voies [m]	Surécartement [mm]	R ≥ 275	0	275 > R ≥ 185	5-6	185 > R ≥ 150	10	150 > R ≥ 130	15-16	R < 130	20	Courbes circulaires dans les branchements [m]	Surécartement [mm]	R ≥ 230	0	230 > R ≥ 185	5-6	185 > R ≥ 150	10	150 > R ≥ 130	15-16	R < 130	20
Courbes circulaires dans les voies [m]	Surécartement [mm]																										
R ≥ 275	0																										
275 > R ≥ 185	5-6																										
185 > R ≥ 150	10																										
150 > R ≥ 130	15-16																										
R < 130	20																										
Courbes circulaires dans les branchements [m]	Surécartement [mm]																										
R ≥ 230	0																										
230 > R ≥ 185	5-6																										
185 > R ≥ 150	10																										
150 > R ≥ 130	15-16																										
R < 130	20																										
	047-03-074	siehe Original	<table><tr><td>Véhicule^a</td><td>Long. [m]^a</td><td>Masse [to]^a</td></tr><tr><td>Locomotive ^a</td><td>20^a</td><td>80^a</td></tr><tr><td>Voiture/wagon ^a</td><td>20^a</td><td>40^a</td></tr></table>	Véhicule ^a	Long. [m] ^a	Masse [to] ^a	Locomotive ^a	20 ^a	80 ^a	Voiture/wagon ^a	20 ^a	40 ^a															
Véhicule ^a	Long. [m] ^a	Masse [to] ^a																									
Locomotive ^a	20 ^a	80 ^a																									
Voiture/wagon ^a	20 ^a	40 ^a																									
	006-03-002	siehe Original	AB 34 Ziff. 1.2 <u>1.2</u> Bei Bahnhöfen ohne Einfahrtsignal können zur Kennzeichnung der Rangiergrenze Bahnhofanfang- und Bahnhofendetafeln alleine oder gemeinsam mit der Merktafel S aufgestellt werden. Am selben Standort sind immer Bahnhofanfang- und Bahnhofendetafel aufzustellen. Werden diese in Kombination mit der Merktafel S verwendet, so befinden sich alle drei Tafeln am selben Standort.																								