

Rückmeldung von:

AB	Appenzeller Bahnen AG
BAV	Bundesamt für Verkehr
BLSC	BLS Cargo AG
BSLN	BLS Netz AG
MEV	MEV Schweiz AG
RLC	railCare AG
SBB	SBB AG
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SR	Stadler Rail AG

Keine Bemerkungen

Keine Bemerkungen

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
BLSC-1	0	S. 4	E	Mitglieder: Iwan Gottsponer und Franziska Wanner BLSC statt BLS	Iwan Gottsponer, BLSC, Bern Franziska Wanner, BLSC, Bern	Z	Ist eingefügt.
BAV-01	0	Seite 4 3. Abschnitt	R	Statt Ge-schlecht	Geschlecht	Z	Ist eingefügt.
SBB-01	0	Seite 4	R	Ge-schlecht	Geschlecht, Bindestrich entfernen	Z	
SBB-02a	1		E	Die TSI geben für die interoperablen Bahnen den technischen und betrieblichen Rahmen vor, von welchen die Bahnen in Absprache und unter Einhaltung des Sicherheits-Management-Systems (SMS) abweichen können. Abweichung von den TSI ist eine NNTV und kaum möglich	Text anpassen: Die TSI geben für die interoperablen Bahnen den technischen und betrieblichen Rahmen vor, die Eisenbahnverkehrsunternehmen definieren auf Basis der Angaben der Infrastrukturbetreiber und unter Einhaltung des Sicherheits-Management-Systems (SMS) ihre Betriebsvorschriften.	Z	Vorschlag SBB-02a angenommen. Begründung Für Einleitung detailliert genug.
BAV-02	1	1. Abschnitt, letzter Satz	E	Der letzte Satz ist zu präzisieren «Die TSI geben für die interoperablen Bahnen den technischen und betrieblichen Rahmen vor, von welchen die Bahnen in Absprache und unter Einhaltung des Sicherheits-Management-Systems (SMS) abweichen können.».	Eisenbahnunternehmen, die das interoperable Hauptnetz (gemäss Anhang 6 EBV) und das interoperable Ergänzungsnetz (gemäss Kapitel D der Richtlinie IOP-Anforderungen an Strecken des Ergänzungsnetzes) nutzen, müssen bei der Weiterentwicklung der FDV die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (TSI OPE, gemäss Anhang 6 AB-EBV) berücksichtigen. Alle Eisenbahnunternehmen sind verpflichtet, bei der Erstellung und Aktualisierung ihrer Betriebsvorschriften (BV) die europäischen Sicherheitsanforderungen (gemäss	A	Vorschlag SBB-02a angenommen. Begründung Für Einleitung detailliert genug.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation ² Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung ⁴ Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag. ⁵ Kategorie: Z = Zustimmung, freiwilliger Erklärungstext / A = Ablehnung mit Begründung / V = Verschiebung auf nächste Revision mit Begründung / D = Diskussion in PGr für Entscheid Z / A / V

Zusammenstellung der Rückmeldungen und Entscheide/Begründungen der Projektgruppe
Stand: 01.05.2025_le

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
					EBV) zu berücksichtigen, insbesondere die CSM SMS und bei signifikanten Änderungen die CSM RA. Im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) erfassen, bewerten und beurteilen die Eisenbahnen eigenständig die Risiken und erstellen darauf aufbauend in eigener Kompetenz Vorgaben.		
SBB-02	1	Seite 9	T	«...von welchem die Bahnen in Absprache und....»: In Absprache mit wem?	Ergänzen mit wem Abweichungen abgesprochen werden müssen.	A	Vorschlag SBB-02a angenommen. Begründung: Für Einleitung detailliert genug.
SOB-02	1.1	1	Ean das Bremssystem von Zügen, für die Infrastruktur..	Komma ergänzen gemäss Kommentar	A	
SOB-03	1.1	3	E	Kapitelreferenz stimmt nicht	Kapitel 0 und 0 im ganzen Dokument eliminieren	Z	Fall «Kapitel 0» ist faktisch 1 Antrag! Z!
SR-1	0	Gesamtes Dokument	E	Diverse Verweise zu anderen Kapiteln, z.B. im Kapitel 1.1, 4.1 etc. sind fehlerhaft verknüpft.	Kapitelverweise sind ausführlich zu korrigieren.	Z	Ist korrigiert.
BAV-03	1.1	Abs. 3, 1. Satz	T/E	Der Verweis ist falsch / unklar	Das richtige Kapitel angeben	Z	Ist korrigiert.
SBB-03	1.1 4.1 4.2 7.2 8.1	Seite 9 Seite 14 Seite 28 Seite 29 Seite 30	E	Es steht in verschiedenen Abschnitten «Kapitel 0»; ein solches existiert aber im Dokument nicht. Im ganzen Dokument gibt es unzählige Hinweise auf das Kapitel 0.	Falsche Kapitelverweise im ganzen Dokument korrigieren.	Z	Ist korrigiert.
SBB-04	1.1	Seite 9	T	«...bzw. im Umkehrschluss die Höchstgeschwindigkeit je Bremsverhältnis und Gradient.» Ich fände es sinnvoll, wenn hier noch auf R RTE 29100 verwiesen wird, da dort die Höchstgeschwindigkeit in Abhängigkeit vom Bremsverhältnis und Gradient zusätzlich eingeschränkt wird.	Verweis auf R RTE 29100 ergänzen, welches die Höchstgeschwindigkeit in Abhängigkeit vom Gradienten und Bremsverhältnis zusätzlich regelt.	A	Die R RTE 29100 kommt zu diesen Vorschriften hinzu, im Bereich der Führerstand-signalisierung z. B. gilt die R RTE 29100 nicht.
SBB-05	1.1/1	Seite 9	R	Normalspur	Normalspur, fehlendes S ergänzen	Z	Ist korrigiert.
SBB-06	1.1/3	Seite 9	E	... in den Kapiteln 0 und 0 beschrieben..	Zweimal das gleiche Kapitel erwähnt. Löschen oder anpassen.	Z	Fall «Kapitel 0» ist faktisch 1 Antrag! Z!
SBB-07	1.1/3	Seite 9	E	Was ist mit AB 76 und AB 77 gemeint	Abkürzung in Verzeichnis aufnehmen, löschen oder erklären.	A	In der AB-EBV ist so geschrieben und für Fachpublikum klar.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation ² Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung ⁴ Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag. ⁵ Kategorie: Z = Zustimmung, freiwilliger Erklärungstext / A = Ablehnung mit Begründung / V = Verschiebung auf nächste Revision mit Begründung / D = Diskussion in PGr für Entscheid Z / A / V

Zusammenstellung der Rückmeldungen und Entscheide/Begründungen der Projektgruppe

Stand: 01.05.2025_le

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
BLSC-2	1.2.1	S.9	E	Die vorliegende RTE-Regelung kann für das interoperable Normalspurnetz... Ist die Anwendung nicht zwingen nötig?	Die vorliegende RTE-Regelung ist für das interoperable Normalspurnetz (interoperables Hauptnetz und interoperables Ergänzungsnetz) der Schweiz anzuwenden.	A	Nein. RTE-Regelungen sind Empfehlungen an die Unternehmen.
SBB-08	1.2.1 2.9	Seite 9 Seite 37	T	Im vorliegenden Dokument werden nicht alle interoperablen Normalspurstrecken abgedeckt. Aufgrund diverser Formulierungen und Grundlagen schliesse ich, dass das Dok in der vorliegenden Form nur für Strecken mit Aussensignalisierung (LSS), jedoch NICHT für solche mit Führerstandsignalisierung (FSS) gilt. Mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie auf interoperablen Normalspurstrecken ist der Nutzen dieses Doks zu hinterfragen, wenn es denn nur für LSS gelten sollte. Einzigster Hinweis auf Führerstandsignalisierung im Dokument findet sich auf Seite 37 Oberste Zeile.	Ich schlage vor, den Geltungsbereich für alle interoperablen Normalspurstrecken unabhängig des Signalisierungssystems zu erweitern und den Text unter 1.2.1 wie folgt ergänzen: «Die vorliegende RTE-Regelung kann für das interoperable Normalspurnetz (interoperables Hauptnetz und interoperables Ergänzungsnetz) der Schweiz angewendet werden. Dabei stehen Strecken mit Aussensignalisierung (LSS) im Fokus. Hinweise für Strecken mit Führerstandsignalisierung (FSS) sind wo sinnvoll in den entsprechenden Kapiteln zu finden. Dabei ist zu beachten, dass die Berechnung der zulässigen V _{max} jeweils aufgrund der Zugparameter und Streckeninformationen automatisch erfolgt.» Im ganzen Dokument sollten wo sinnvoll entsprechende Hinweise auf FSS ergänzt werden, auch bei den Tabellen (sind aufgrund der automatischen Berechnung ja keine nötig).	A	Das RTE gilt für das gesamte interoperable Normalspurnetz unabhängig der Signalisierungssysteme.
SBB-09	1.2.3	Seite 9	E	Spätestes Inkrafttreten muss 14. Dezember 2025 sein (zwingende Übernahme TSI in der Schweiz)	Ziffer Inkrafttreten entsprechend ergänzen.	A	Das regelt die ISB und liegt in deren Verantwortung.
BAV-06	2.1	CH-TSI OPE-005 (NNTV CH)	E	Ist nicht die NNTV: Sichern stillstehender Züge	Gleisbögen und Gegenbögen mit kleinen Radien	Z	Referenz ist entfernt.
BAV-05	2.1	EBV	E	Ergänzen	mit Planung, die Instandhaltung und de Rückbau	A	1:1 von fedlex übernommen: SR 742.141.1 - Verordnung vom 23. November 1983 ... Fedlex.
BAV-04	2.1	FDV	E	Alle referenzierten hoheitlichen Regelungen sind auf dem aktuellen Stand referenziert;	!Achtung; bei der Herausgabe der RTE per 14.12.25 sind auch die referenzierten hoheitlichen Vorgaben zu aktualisieren	Z	Siehe SBB-10.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation ² Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung ⁴ Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag. ⁵ Kategorie: Z = Zustimmung, freiwilliger Erklärungstext / A = Ablehnung mit Begründung / V = Verschiebung auf nächste Revision mit Begründung / D = Diskussion in PGr für Entscheid Z / A / V

Zusammenstellung der Rückmeldungen und Entscheide/Begründungen der Projektgruppe
Stand: 01.05.2025_le

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SBB-10	2.1 – 2.3	Seite 10	T	Ab Dezember 24 (?2025?) ändern sich einige Regelungen (Regelbuch ISB IOP statt FDV und deren Ausführungsbestimmungen).	Hinweise auf diese Änderungen ergänzen.	Z	Ist korrigiert.
SBB-11	2.3	Seite 11	R	Die AB FDV Infrastruktur sind nur noch im Regelwerk SBB als "R I-30111" geführt, seit 2020 aber nur noch als "D I-30111" publiziert.	R durch D ersetzen. NB.: Ab 14. Dezember 2025 werden die FDV und AB FDV Infra für das schweizerische Normalspurnetz Netz branchenweit durch das «Regelbuch ISB IOP – CH I-30001» ersetzt.	A	Referenz wird durch «Regelbuch» wie im Vorschlag ersetzt.
SBB-12	2.3	Seite 11	E	Ab 14. Dezember 2025 werden die FDV und AB FDV Infra für das schweizerische Normalspurnetz Netz branchenweit durch das «Regelbuch ISB IOP – CH I-30001» ersetzt. Je nach Inkrafttreten scheint es sinnvoll, diese Regelung ebenfalls aufzunehmen, um eine Anpassung zu vermeiden	Aufnahme «CH I-30001 – Regelbuch ISB IOP» im Kapitel 2.3 als Ersatz für FDV (Ziffer 2.1) und I-30111 (Ziffer 2.3), gültig ab 14.12.2025	Z	Ist korrigiert. FDV 2025 bleiben in Abschn. 2.1.
SOB-04	2.4		T	Aus meiner Sicht sollte die EN 14198 referenziert werden	EN 14198 als Referenz aufnehmen	A	Ist in 2.2 schon referenziert.
SBB-13	3.1	Seite 13	E	Mit Übernahme der TSI OPE in der Schweiz in einer Branchenlösung IOP (CH I-30001 – Regelbuch ISB IOP) ändert die Bezeichnung «ISB» ins maskulin	Infrastrukturbetreiberin durch Infrastrukturbetreiber ersetzen	A	In den hoheitlichen Vorschriften z.B. EBG ändert es nicht.
SR-2	4.1		T	Inwieweit macht es Sinn, ganze Textpassagen aus hoheitlichen Dokumenten zu zitieren? Diese Dokumente unterliegen kontinuierlichen Revisionen, sodass der vorliegende Text ebenfalls kontinuierlich nachgeführt werden müsste. Ebenso könnte es bei Umstrukturierungen zu Missverständnissen kommen.	Es wird empfohlen, entsprechende Passagen nicht wortwörtlich zu übernehmen, sondern auf die entsprechenden Passagen der hoheitlichen Texte oder Normen zu verweisen und die durch diese RTE definierten Passagen als entsprechende Ergänzungen zu kennzeichnen. Als editoriales Vorbild sollten die in Deutschland genutzten bremsstechnischen Ergänzungsregelungen dienen.	A	Die R RTE 45100 wird auf den Stand 14.12.2025 ausgerichtet. Regelbücher werden aufgeführt.
BAV-07	4.1	Abs. 2, 1. S.	T/E	Der Verweis ist falsch / unklar	Das richtige Kapitel angeben	Z	Ist korrigiert.
BAV-08	4.1	Abs. 2, 3. S.	T/E	Der Verweis ist falsch / unklar	Das richtige Kapitel angeben	Z	Ist korrigiert.
BAV-09	4.1	Abs. 4, 1. S.	T/E	Der Verweis ist falsch / unklar	Das richtige Kapitel angeben	Z	Ist korrigiert.
BAV-10	4.1	Abs. 5, 1. S.	T/E	Der Verweis ist falsch / unklar	Das richtige Kapitel angeben	Z	Ist korrigiert.
SR-3	4.2	1. Absatz	T	Es wird verwiesen, dass weitere Textpassagen aus den AB-EBV 2020 übernommen wurden. Allerdings werden in Kapitel 2.1 die AB-EBV 2024 als hoheitliche Regelungen angeführt.	Es ist in der gesamten RTE zu prüfen, welche AB-EBV zitiert werden, Es sollte konsequent der gegenwärtig gültige Stand der AB-EBV 2024 zur Anwendung gelangen.	A	Bitte EBV mitberücksichtigen. Die Angaben 1.11.2020 waren für IOP hoheitlich verbindlich. 2024 trifft dies nicht zu.
BAV-11	4.2	3. Satz	T/E	Die Verweise sind falsch / unklar	Die richtigen Kapitel angeben	Z	Ist korrigiert.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation ² Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung ⁴ Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag. ⁵ Kategorie: Z = Zustimmung, freiwilliger Erklärungstext / A = Ablehnung mit Begründung / V = Verschiebung auf nächste Revision mit Begründung / D = Diskussion in PGr für Entscheid Z / A / V

Zusammenstellung der Rückmeldungen und Entscheide/Begründungen der Projektgruppe

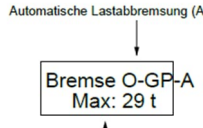
Stand: 01.05.2025_le

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SBB-14	4.2	Seite 14	E	In Ziffer 4.2 wird darauf hingewiesen, dass AB-EBV, Stand 01.11.2020 berücksichtigt wurden. In Ziffer 2.1 sind jedoch die AB EBV, Stand 01.07.2024 referenziert.	Welcher Stand wurde übernommen. Korrektur nötig.	A	Keine Korrektur nötig, entsprechende EBV einbeziehen!
SBB-15	5	5	T	FDV Absatz R 300.5, 3.7.2 wird aus Sicht Bremsen auch oft beigezogen aufgrund des Mindestbremsverhältnisses. Weshalb wird dieser Absatz bewusst nicht zitiert?	Erklärung oder Absatz zitieren.		*) siehe SBB 15a
SBB-16	5	5.4.1, 5.4.2, 5.4.3, 5.4.9	T	In der FDV gibt es jeweils noch Abschnitte zur Vakuumbremse, die hier nicht aufgeführt sind. Darf die Vakuumbremse auf dem interoperablen Normalspurnetz nicht verwendet werden? Oder weshalb sind diese Abschnitte nicht aufgeführt?	Erklärung, weshalb Abschnitte zur Vakuumbremse fehlen, bzw. Abschnitte ergänzen.		*) siehe SBB 15a
SBB-15a	5	Alle, ganzes Kapitel	T	Das Kapitel 5 ist die Abschrift der bisherigen FDV. Diese Ziffern gehen an die EVU über und werden dort im Namen des VöV als Branchelösung veröffentlicht.	Kapitel 5 entfernen, dafür Hinweis auf die Branchenlösung EVU «RB EVU IOP Branche» einfügen! *) alle Anträge zu 5 fallen damit weg.	Z	Text im Kapitel 5 wird durch den Verweis auf das entsprechende Regelbuch ersetzt.
SBB-17	5.1	Seite 15	E	ISB wird gemäss Glossar der TSI OPE, welche ab 14.12.2025 in der Schweiz zwingend umgesetzt werden muss, immer in männlicher Form geschrieben.	Infrastrukturbetreiberinnen durch Infrastrukturbetreiber ersetzen (im gesamten Dokument; wird hier nur einmal aufgeführt)		*) siehe SBB 15a
BLSC-3	5.3.1	S. 16	T	Niederflurzüge des Huckepackverkehrs fahren in der Stellung G unabhängig von ihrer Beladung. Dies bedeutet, dass auch die Lok immer in der Bremsart G eingestellt sein muss, unabhängig vom Gewicht der Anhängelast. Gemäss jetziger Regelung muss die Lok bei einer leeren RoLa bzw. wenn die Anhängelast < 600 t ist auf R gestellt sein. (Hintergrund: Dies war bis jetzt bereits so, jedoch in den FDV nicht abgebildet. Das ZIS berechnet die Lok bei einer leeren RoLa bzw. < 600 t Anhängelast in R statt G. Auf die Intervention bei ZIS hiess es, es werden keine BV Themen im ZIS angepasst [obschon dies ein FDV bzw. jetzt ein RTE Thema ist]).	1. Spalte, 3. Zeile: Abweichende Regelung für Güterzüge: - mit einer Anhängelast von mehr als 600 t die Triebfahrzeuge an der Spitze des Zuges - bei Niederflurzügen des Huckepackverkehrs	A	Muss beim Regelbuch eingebracht werden als FDV Nachfolge, sie SBB 15a.
SBB-18	5.3.1	Seite 15	E	Erste Zeile als Titel sind schwer erkennbar	Erste Zeile fett		*) siehe SBB 15a
SBB-19	5.3.1	Seite 15	E	Letzte Zeile von Tabelle gehört wohl zur ersten Zeile auf nächster Seite. Zudem überlappt es in nächste Zeile	Tabelle so umbrechen, dass Zeile nicht geteilt wird und Text in Zeile bleibt.		*) siehe SBB 15a

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation ² Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung ⁴ Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag. ⁵ Kategorie: Z = Zustimmung, freiwilliger Erklärungstext / A = Ablehnung mit Begründung / V = Verschiebung auf nächste Revision mit Begründung / D = Diskussion in PGr für Entscheid Z / A / V

Zusammenstellung der Rückmeldungen und Entscheide/Begründungen der Projektgruppe

Stand: 01.05.2025_le

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SBB-20	5.3.1	Seite 16	E	Text direkt unter Tabelle gehört wohl nicht dazu und ist nicht Beschreibung zur Tabelle	Abstand zwischen Tabelle und Text gleiches gilt für zweite Tabelle		*) siehe SBB 15a
SBB-21	5.3.1	Seiten 15/16	E	Beim Tabellentext über den Seitenwechsel ist nicht sofort erkennbar, dass dieser eventuell für beide Zeilen gilt. Uneinheitliche Formatierung (einmal oben, einmal zentriert)	Seitenwechsel in Tabellenzeile nicht zulassen.		*) siehe SBB 15a
SBB-22	5.3.1/2	Seite 15-16	E	Tabelle «Bremsart-Wechsel» mit Aufzählungen ist unübersichtlich Tabelle «Lastwechsel» nicht nötig	Aufzählungszeichen und Rahmen der Tabellen so anpassen, dass die Zuordnungen Tzf, Wagen, Güterzüge mit den jeweiligen «Unterkategorien» (Bsp. mit Magnetschienenbremse) leichter erkannt werden kann. Tabelle «Lastwechsel» entfernen und Inhalte als Text aufführen.		*) siehe SBB 15a
SBB-23	5.3.2	Seite 16	E	Zweite Zeile. Bei dritter Aufzählung fehlt das Aufzählzeichen	Aufzählzeichen ergänzen.		*) siehe SBB 15a
SR-4	5.4.1		T	Es fehlt die Betrachtung der Anrechenbarkeit der Bremsstellung R+MG.	Ergänzung der Vorgaben für die Anrechenbarkeit R+MG.	A	Muss beim Regelbuch eingebracht werden als FDV Nachfolge, sie SBB 15a.
SOB-05	5.4.1	Letzter Strich	T	Was versteht man unter E-Bremsgewicht?	Die E-Bremse darf nur angerechnet werden wenn sie nicht auf Grund des Netzzustands ausfallen kann.	A	Muss beim RB eingebracht werden als FDV Nachfolge, siehe SBB 15a.
SBB-24	5.4.1	Seite 17	E	Dritter Aufzählungspunkt schwer verständlich	Dritten Aufzählungspunkt für mehr Verständlichkeit umformulieren.		*) siehe SBB 15a
SBB-25	5.4.2	Seite 17	E	Punkte nach der Aufzählung sind verwirlich	Löschen der Punkte nach der Aufzählung.		*) siehe SBB 15a
SBB-26	5.4.2	Seite 18	E	Grafik zu Text verschieben / Gewichtangabe sollte in Feld sein.	Zusammenführen mit Text und grafisch anpassen.		*) siehe SBB 15a
SBB-27	5.4.3	Seite 18	E	Punkte nach der Aufzählung sind verwirlich	Löschen der Punkte nach der Aufzählung.		*) siehe SBB 15a
SBB-28	5.4.5	Seite 18	E	Beschreibung zu diesem Punkt fehlt	Beschreibung zu diesem Unterkapitel bzw. der Skizze ergänzen.		*) siehe SBB 15a
RLC-01	5.4.6	Seite 19		Darstellung Automatische Lastabbremung geht über den Rand hinaus 	Anpassen	A	Muss beim Regelbuch eingebracht werden als FDV Nachfolge, sie SBB 15a.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation ² Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung ⁴ Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag. ⁵ Kategorie: Z = Zustimmung, freiwilliger Erklärungstext / A = Ablehnung mit Begründung / V = Verschiebung auf nächste Revision mit Begründung / D = Diskussion in PGr für Entscheid Z / A / V

Zusammenstellung der Rückmeldungen und Entscheide/Begründungen der Projektgruppe
Stand: 01.05.2025_le

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SBB-29	5.4.6	Seite 19	E	Beschreibung zu diesem Punkt fehlt	Beschreibung zu diesem Unterkapitel bzw. der Skizze ergänzen.		*) siehe SBB 15a
SBB-30	5.4.6	Seite 19	E	Grafik nicht klar. Zahlen liegen übereinander	Grafik verbessern		*) siehe SBB 15a
SBB-31	5.4.7	Seite 19	E	Punkte bei letzter Aufzählung sind verwirlich und nicht überall gleich viel	Löschen der Punkte bei letzter Aufzählung.		*) siehe SBB 15a
SBB-32	5.4.8	Seite 20	E	Punkte nach der Aufzählung sind verwirlich	Löschen der Punkte nach der Aufzählung.		*) siehe SBB 15a
SBB-33	5.5.4/8	Seite 21	E	... G2016 (siehe Ziffer 2.4 von Kapitel 8.2) nicht ... Das in Klammer geschriebene ist schwer zu lesen.	Umschreiben in ... G2016 (Kapitel 8.2; Ziff. 2.4) nicht ...		*) siehe SBB 15a
SOB-06	5.6		T	Ab wann sprechen wir von starkem Gefälle? Ab wann von langen Steigungen?	Vorschlag ab 40 Promille (Analog D) 25 Promille auf 10km oder 35 Promille auf 6km (gemäss TSI L&P)	A	Muss beim Regelbuch eingebracht werden als FDV Nachfolge, siehe SBB 15a.
BLSC-4	6.1	S. 23	E	Erreichen die Bremsverhältnisse der Züge mindestens die in den Streckentabellen vorgeschriebenen Werte kann angenommen werden, dass das Bremsvermögen ausreichend ist, um die Fahrt durch eine Schnellbremsung innerhalb der Vorsignaldistanz bis zum Stillstand bremsen zu können. Das EVU hat zudem die Bremsreihe so zu wählen, dass eine Betriebsbremsung ab Sicht des Vorsignals bis zum Hauptsignal möglich ist. Keine Annahmen (kann) ins Reglement schreiben. Die Bremsreihen werden anhand der Bremsrechnung gewählt und nicht aufgrund eines Bremsweges.	Die entsprechenden Geschwindigkeiten bei den Bremsverhältnissen genügen, um die Fahrt durch eine Schnellbremsung innerhalb der Vorsignaldistanz bis zum Stillstand bremsen zu können. Deshalb ist eine allfällige Bremsung bereits frühzeitig, vor der Vorbeifahrt am Vorsignal einzuleiten.	Z	Text vom Networkstatement wurde neu formuliert und wird hier übernommen.
SBB-34	6.1	Seite 23	T	Hinweis, dass ISB das Bremsverhältnis in den Streckentabellen (RADN) veröffentlichen muss → gilt jedoch nur für LSS.	Für FSS-Strecken gibt es kein Streckenbuch RADN als Basis für die V/max mehr. Die streckenspezifischen V/max der unterschiedlichen Zugkategorien sind im Static Speed Profile [SSP]-Plan zu sehen. Dem LF wird die zulässige V/max via DMI aufgrund der eingegebenen Zugparameter berechnet und angezeigt. Siehe auch SBB-61.	Z	Text vom Networkstatement wurde neu formuliert und wird hier übernommen.
SBB-35	6.1	Seite 23	T	Die Mindestanforderungen beziehen sich nur auf LSS Strecken. Welche Anforderungen gelten auf FSS Strecken?	Ergänzung der Anforderungen für FSS Strecken.	Z	Text vom Networkstatement wurde neu formuliert und wird hier übernommen.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation ² Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung ⁴ Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag. ⁵ Kategorie: Z = Zustimmung, freiwilliger Erklärungstext / A = Ablehnung mit Begründung / V = Verschiebung auf nächste Revision mit Begründung / D = Diskussion in PGr für Entscheid Z / A / V

Zusammenstellung der Rückmeldungen und Entscheide/Begründungen der Projektgruppe
Stand: 01.05.2025_le

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SR-5	6.2		T	Nicht eindeutig differenzierbar für welche Wirkprinzip der Bremse die 0,22 gelten (Dynamische Bremse/Reibungsbremse). Es gilt bei $\mu = 0,22$ zu beachten das ein Widerspruch zu den bisherigen Triebzügen mit TSI Zulassung besteht. Diese können einen höhere Rad/Schiene-Kraftschluss ausnutzen. Eine Festlegung für Deutschland ist in der «B007 – Kraftschlussausnutzung» vorgesehen.	Als Grenzwert für den Rad/Schiene-Kraftschluss für Fahrzeuge mit Gleitschutzsystemen gilt gemäss AB-EBV ein maximal zulässiger Haftwert von $\mu = 0,22$ für das dynamische Bremssystem. Wird ein zugweites Bremskraftmanagement eingesetzt kann dieser Grenzwert überschritten werden.	A	TSI Werte sind grundsätzlich tiefer im Kapitel 4.2.4.6.1. der TSI LOC&PAS als hier angegeben, daher wird hier auf AB-EBV verwiesen, damit man innerhalb CH eine höheren Wert ergibt. Mit besserer Erklärung woher höherer Werte bei TSI kommen, dann erklären.
BLSC-5	6.2	S. 23	E	Auf dem interoperablen Normalspurnetz der Schweiz darf die elektrische resp. elektrodynamische Bremse ausdrücklich auch bei Schnellbremsungen eingesetzt werden. Ausdrücklich weglassen. Werden elektrische Bremsen verwendet, so ist bei deren Ausfall sicherzustellen, dass die Schnellbremsung automatisch und zuverlässig fortgesetzt wird (z. B. Ausfall der externen Energieversorgung). Was ist gemeint? Die Schnellbremsung wirkt auch bei Ausfall der E-Bremse normal weiter. Ist gemeint, dass die nun fehlende E-Bremskraft kompensiert werden soll?	Auf dem interoperablen Normalspurnetz der Schweiz darf die elektrische resp. elektrodynamische Bremse auch bei Schnellbremsungen eingesetzt werden. Werden elektrische Bremsen verwendet, so ist bei deren Ausfall sicherzustellen, dass die nun fehlende Bremskraft kompensiert wird.	Z	Text vom Networkstatement wurde neu formuliert und wird hier übernommen.
SBB-36	6.2, 6.3 und 6.5	Seite 24	T	Diese Abschnitte überraschen mich hier. Die FDV Absätze R 300.5, 2 «Sichern stillstehender Züge», R 300.14, 2 «Bedienung» werden in Kapitel 5 nicht zitiert. Dort sind aber Themen wie Hemmschuhe, elektrische Bremse etc. erwähnt.	Kapitel aus FDV welche im Zusammenhang mit Kapitel 6.2, 6.3 und 6.5 stehen in Kapitel 5 zitieren oder Kapitel .2, 6.3 und 6.5 löschen.	A	Inhalt des Kapitels 5 wird entfernt und nur noch auf das Regelbuch verwiesen, dort sind die entsprechenden Absätze enthalten.
SR-6	6.3		T	EN Normen sollten verwendet werden. Formulierungen und Festlegungen sonst im Konflikt mit der TSI L&P. IRS 50541-06 (Ersatz für UIC 541-06).	Verweis auf EN 16207 korrigieren	Z	Text vom Networkstatement wurde neu formuliert und wird hier übernommen.
SR-7	6.3		T	Folgende Textpassage ist für den Leser nicht eindeutig: «Sprich die Magnetschienenbremse darf nur dann angerechnet werden, wenn mit der Betriebsbremsung	Bitte umformulieren bzw. Intention des Satzes klarstellen	Z	Text vom Networkstatement wurde neu formuliert und wird hier übernommen.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation ² Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung ⁴ Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag. ⁵ Kategorie: Z = Zustimmung, freiwilliger Erklärungstext / A = Ablehnung mit Begründung / V = Verschiebung auf nächste Revision mit Begründung / D = Diskussion in PGr für Entscheid Z / A / V

Zusammenstellung der Rückmeldungen und Entscheide/Begründungen der Projektgruppe

Stand: 01.05.2025_le

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
				mindestens die gleiche oder eine bessere Bremsleistung erreicht wird.» Was ist die Intention hinter diesem Satz? Wann darf die MG-Bremse angerechnet werden? Was wird unter einer Betriebsbremsung verstanden (rein mechanisch?) oder mit elektrodynamischen Anteil (dann EN 16834 nicht anwendbar). Die Betriebsbremsung soll eine höhere Bremsleistung als die MG-Bremse aufweisen. Dies ist bei jedem Fahrzeug der Fall (Verständnisproblem).			
SOB-07	6.3	2	T	Warum darf die Magnetschienenbremse nur angerechnet werden wenn die Betriebsbremse eine gleiche oder bessere Bremsleistung hat. Damit wird in den meisten Fällen eine Anrechnung ausgeschlossen.	Verzicht auf diese Anforderung.	A	Aus Sicherheitsanforderung für die Betriebsbremsung, sonst muss immer mit einer Schnellbremsung gebremst werden.
BAV-12	6.3	komplett	T	Die Inhalte dieses Kapitels entsprechen nicht mehr den aktuellen Netzzugangsbedingungen (vgl. Network Statement 2025, Ziff. 3.4.1.8.3).	Angleichung des Kap. 6.3 an die aktuellen Netzzugangsbedingungen (vgl. Network Statement 2025, Ziff. 3.4.1.8.3).	Z	Text vom Networkstatement wurde neu formuliert und wird hier übernommen.
BAV-13	6.3	komplett	T	Ein Verweis auf CH-TSI-INF-006 oder CH-TSI-Loc&Pas-030 wäre sinnvoll (siehe Landverkehrsabkommen).	Ergänzung eines Verweises auf CH-TSI-INF-006 oder CH-TSI-Loc&Pas-030	Z	Text vom Networkstatement wurde neu formuliert und wird hier übernommen.
BLCC-6	6.3	S. 23	E	Die Magnetschienenbremse darf für Notbremsungen eingesetzt werden. Dazu gehören auch Schnellbremsungen, welche vom Triebfahrzeugführer entweder durch Absenkung des Hauptluftleitungsdruckes gemäss IRS 50541-06 (Ersatz für UIC 541-06) (mit den entsprechenden Geschwindigkeitsschwellen) und/oder durch eine direkte manuelle Bedienung ausgelöst werden. Satz einfacher formulieren.	Die Magnetschienenbremse darf für Schnellbremsungen und Notbremsungen eingesetzt werden. Dazu gehören auch Schnellbremsungen, welche vom Triebfahrzeugführer entweder durch Absenkung des Hauptluftleitungsdruckes gemäss IRS 50541-06 (Ersatz für UIC 541-06) (mit den entsprechenden Geschwindigkeitsschwellen) und/oder durch eine direkte manuelle Bedienung ausgelöst werden.	Z	Text vom Networkstatement wurde neu formuliert und wird hier übernommen.
SBB-37	6.3	Seite 23	E	Während in Ziffer 6.2 geschrieben steht «Auf dem interoperablen Normalspurnetz der Schweiz...», wird in Ziffer 6.3 im ersten Absatz «... ist auf dem Schienennetz von der ISB...» geschrieben. Ist das Gleiche gemeint?	Gleiches gleich benennen, sprich: auch in Ziffer 6.3 das interoperable Normalspurnetz der Schweiz nennen. Schienennetz der ISB ersetzen durch interoperablem Normalspurnetz . Das «von» ist sowieso zu löschen.	Z	Wird im gesamten Dokument angepasst.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation ² Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung ⁴ Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag. ⁵ Kategorie: Z = Zustimmung, freiwilliger Erklärungstext / A = Ablehnung mit Begründung / V = Verschiebung auf nächste Revision mit Begründung / D = Diskussion in PGr für Entscheid Z / A / V

Zusammenstellung der Rückmeldungen und Entscheide/Begründungen der Projektgruppe

Stand: 01.05.2025_le

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SBB-38	6.3	Seite 23	T	Der Einsatz von Wirbelstrom- oder anderen unabhängig von der Reibung zwischen Rad und Schiene wirkenden Bremssystemen ist auf dem Schienennetz von der ISB für Betriebs- und Notbremsungen nicht zulässig. Die Magnetschienenbremse ist doch auch unabhängig von der Reibung zwischen Rad und Schiene und für Notbremsungen zulässig.	Der Einsatz von Wirbelstrom- oder anderen unabhängig von der Reibung zwischen Rad und Schiene wirkenden Bremssystemen (ausgenommen die Magnetschienenbremse) ist auf dem Schienennetz von der ISB für Betriebs- und Notbremsungen nicht zulässig.	Z	Text vom Networkstatement wurde neu formuliert und wird hier übernommen.
SBB-39	6.3	Seite 24	E	Letzter Absatz orthografisch nicht korrekt.	Der Einsatz von Wirbelstrombremsen, welche auf die Infrastruktur wirken, ist nur nach weiteren lokalen Untersuchungen, resp. einer Streckenertüchtigung, zulässig. Es muss ein streckenspezifischer Nachweis der Kompatibilität mit den Gleisfreimeldeanlagen erbracht werden (nicht dafür vorgesehene Achszähler können dauernd beschädigt und zerstört werden) und die Fahrbahn dafür zugelassen werden sein .	Z	Text vom Networkstatement wurde neu formuliert und wird hier übernommen.
SBB-40	6.4	Seite 24	T	Postzüge mit V/max 140 km/h verkehren meines Wissens mit Zugreihe R. Künftig wird es auch Güterzüge geben, die sogar mit V/max 160 km/h verkehren können: - Bestellung Güterloks mit V/max 160 km/h durch SBB Cargo bei Stadler in 2024 - Neue Container-Güterwagen Sggn(s) 80`XLs – 160 km/h (Innotrans 2024) - Tatragónka Poprad , ausgestellt bei der Innotrans 2024	Die Unterscheidung zwischen Personen- und Güterzug sollte überdacht werden (Reihen R/N respektive A/D). Im Vordergrund sollte die Bremskraft stehen, z.B. gut und schlecht bremsende Züge und darunter die Beschreibung. Ein Güterzug mit V/max 160 km/h verkehrt künftig gleich schnell wie ein IC...	A	Im NWS und Regelbuch IOP ist für Zugreihe A keine Deckelung auf 120 km/h mehr drin. Güterwagen, welche nach Zugreihe R verkehren, müssen entsprechend nach «Reisezug» bewertet werden. In Netzzugangsbedingungen ist dies entsprechend definiert und beschrieben. Güterwagen, welche nach Zugreihe A verkehren, müssen nach «Güterwagen» bewertet werden bis zur Maximalgeschwindigkeit. Bei Abweichungen beim TNZ melden.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation ² Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung ⁴ Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag. ⁵ Kategorie: Z = Zustimmung, freiwilliger Erklärungstext / A = Ablehnung mit Begründung / V = Verschiebung auf nächste Revision mit Begründung / D = Diskussion in PGr für Entscheid Z / A / V

Zusammenstellung der Rückmeldungen und Entscheide/Begründungen der Projektgruppe

Stand: 01.05.2025_le

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SBB-41	6.4	Seite 24	E	Die Tabelle 7 bezieht sich jeweils auf die EN 16834, das ist aus meiner Sicht im Moment (ohne Referenz) nicht ganz klar.	Referenz einfügen oder hinter «Tabelle 7» noch «in SN EN 16834» ergänzen.	Z	«... in deren Tabelle 7 ...»
SR-8	6.5		T	Es werden ausschliesslich Hemmschuhe aus Stahl erlaubt. Ist dies im Sinne vielleicht anderer geeigneter Materialien sinnvoll?	Es sollte auf Materialdeklarationen verzichtet werden. Stattdessen ist der Verweis auf die Hemmschuhe nach Profil UIC Typ B grün 80 mm ausreichend für eine Definition auf interoperablen Strecken.	A	Anforderungen an Hemmschuhe auf dem Schienennetz ist der Universalhemmschuh aus Stahl.
SBB-42	6.5	Seite 24	E	... welche auf Triebfahrzeugen mitzuführen ist, ist ... Erstes «ist» durch «sind»	... welche auf Triebfahrzeugen mitzuführen sind , ist ...	A	Die «Anzahl» ist singular.
SBB-43	6.5	Seite 24	E	Während in Ziffer 6.2 geschrieben steht «Auf dem interoperablen Normalspurnetz der Schweiz...», wird in Ziffer 6.5 im ersten Absatz «... ist auf dem Schienennetz von der ISB...» geschrieben. Ist das Gleiche gemeint?	Gleiches gleich benennen, sprich: auch in Ziffer 6.5 das interoperable Normalspurnetz der Schweiz nennen, damit eindeutig klar ist, dass sich die Angaben auf diese ISB beziehen.. Schienennetz der ISB ersetzen durch interoperablem Normalspurnetz	Z	SBB-37
SR-9	7.2	AB 76.1.a	T	Tabelle Ziffer 6 «Höchstgeschwindigkeit in Abhängigkeit der Massgebenden Neigung» ist nicht verständlich. Bitte hinsichtlich Aussagekraft präzisieren. Tabelle Ziffer 7 wird erwähnt, ist aber nicht vorhanden.	Bitte Beschreibung/Tabelle präzisieren	A	Tabellen aus den AB-EBV werden 1:1 übernommen.
SBB-45	7.2	Seite 25	E	Die Zahlen stimmen nicht mit dem Text überein. Ganzer Abschnitt sehr schwer les- und interpretierbar	Anpassen und klarer darstellen	Z/A	Z: Formatierung wird angepasst; A: AB-EBV wird 1:1 übernommen.
SBB-46	7.2	Seite 25	T	Weshalb werden die AB EBV Abschnitte AB 76.1.a 3.3 (und 3.3.1 sowie 3.3.2) nicht aufgeführt? Betrifft das nicht das IOP Netz?	Prüfung und ggf. Anpassung	A	Betreffen das Nicht-IOP Netz.
SBB-47	7.2	Seite 26 / 27	E	Passt grafisch nicht zu der Darstellung der vorherigen Seiten. Die 5 bzw. 6 sind verwirrend	Darstellung anpassen oder besser beschreiben.	A	Formatierung aus der AB-EBV übernommen.
SBB-54	7.2	Seite 26, 27, 28	E	Woher kommen die Kapitelnummer 5 + 6 + 11 (auch zu kleine Schrift?). Es gibt kein 4, 7, 8 und 9	Bitte Kapitelnummern überprüfen	A	Nummerierung entsprechend AB-EBV und die Nicht-IOP Abschnitte wurden entfernt.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation ² Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung ⁴ Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag. ⁵ Kategorie: Z = Zustimmung, freiwilliger Erklärungstext / A = Ablehnung mit Begründung / V = Verschiebung auf nächste Revision mit Begründung / D = Diskussion in PGr für Entscheid Z / A / V

Zusammenstellung der Rückmeldungen und Entscheide/Begründungen der Projektgruppe

Stand: 01.05.2025_le

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
							Siehe Bemerkungen am Beginn vom Kapitel.
SBB-44	7.2	Seite 27-28	E	In den AB-EBV gibt es diverse Ziffern 7- 10), die offenbar auf dem interoperablem Normalspurnetz nicht zur Anwendung kommen. Die Nummerierung aus der AB-EBV ist zwar korrekt dargestellt, verwirrt aber unter Umständen	Nach Tabelle 6 - HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT IN ABHÄNGIGKEIT DER MASSGEBENDEN NEIGUNG Einschub machen: Ziffern 6 – 10 AB-EBV keine Anwendung auf Normalspurnetz IOP oä.	A	Bemerkung in 7.1 erklärt dies.
SBB-48	7.2	Seite 28	E	Ziffer und Titel passen nicht zu den vorherigen Darstellungen	Korrigieren damit die Ziffer und Titel zu den vorherigen Darstellungen passen.	A	Bemerkung unklar.
SBB-49	7.2	Seite 28	E	6 Abschnitt ... gelten für gut instand gehaltene Fahrzeuge ...	Korrigieren ... gelten für gut instandgehaltene Fahrzeuge	A	
SBB-50	7.2	Seite 28	E	AB 76.1.b ... und Weichen siehe 2. Kapitel 7. Abschnitt der ... Text umformulieren	... und Weichen siehe Kapitel 2; Abschnitt 7 der ...	A	Formatierung der AB-EBV 1:1 übernommen, Verweise und deren Formatierung werden nicht geändert.
SBB-51	7.2	Seite 28	E	AB 76.1.c ... Fahrzeuge siehe 3. Kapitel EBV sowie AB 76.1.a von Kapitel 0 dieses ... Text umformulieren und ergänzen	... Fahrzeuge siehe EBV; Kapitel 3 sowie AB 76.1.a von Kapitel 0 dieses	A	Formatierung der AB-EBV 1:1 übernommen, Verweise und deren Formatierung werden nicht geändert.
SBB-55	7.2	Seite 28-29	E	AB 76.1.b – f: Nummerierungen 12 resp. 1?	Löschen, da jeweils nur ein Unterkapitel	Z	«12» Muss «1» heissen.
SBB-52	7.2	Seite 29	E	AB 76.1.d letzte Aufzählung nicht in Blocksatz	Anpassen	Z	Ist korrigiert.
SBB-53	7.2	Seite 29	E	AB 76.1.e ... Siehe 3. Kapitel EBV sowie Kapitel 0 dieser ... Text umformulieren und ergänzen	... Siehe EBV; Kapitel 3 sowie Kapitel 0 dieser	A	SBB-51
SBB-56	7.2	Seite 29	E	AB 76.1.d: letzte Aufzählung Ausrichtung	Ausrichtung links statt Blocksatz	Z	Siehe SBB-52
SBB-57	7.2 und weitere	Seite 25 und weitere	E	Kapitelstruktur (Aufzählungen) unter AB 76.1.a unübersichtlich und verwirrend. Fehlende Einschübe erschweren zudem die Zuseidbarkeit von Absätzen zu übergeordneten Kapiteln. Dies gilt auch für viele weitere Kapitel im ganzen Dok	Einschübe der Unterkapitel einfügen, Nummerierung kontrollieren (3.2.1 und 3.2.1.1 sind auf gleicher Stufe?). Das ganze Dok nach Bereinigung auf eine leserliche Struktur und lückenlose Nummerierung überprüfen	A	Siehe SBB-47 und SBB-54
BAV-17	8.1	3. Abschnitt	R	Diese Vorschriften basieren auf den Bremsvorschriften der Betriebsvorschriften, welche in Kapitel 0 zitiert werden.	Auf welchen Betriebsvorschriften basieren sie und das richtige Kapitel referenzieren	Z	Verweis korrigieren und auf Regelbuch verweisen.
SBB-58	8.1	Punkt 8 aus AB 77.2, Seite 38	T	Welche Rundungsregel muss bei der Berechnung der massgebenden Neigung berücksichtigt werden?	Bitte präzisieren, da es in diesem Zusammenhang bei der Projektierung immer wieder zu Unsicherheiten führt. Kann	A	Bisher nicht geregelt und das ISB muss es selbstständig regeln.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation ² Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung ⁴ Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag. ⁵ Kategorie: Z = Zustimmung, freiwilliger Erklärungstext / A = Ablehnung mit Begründung / V = Verschiebung auf nächste Revision mit Begründung / D = Diskussion in PGr für Entscheid Z / A / V

Zusammenstellung der Rückmeldungen und Entscheide/Begründungen der Projektgruppe
Stand: 01.05.2025_le

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
					z.b. -15.1 ‰ auf -15.0 ‰ abgerundet werden oder muss in diesem Fall mit -16 ‰ gerechnet werden?		Für eine nächste Version des RTEs sollte es sauber aufgearbeitet werden.
SBB-59	8.1	Seite 30	E/T	«...und werden um die Vorschrift für Güterzüge in Ziffer 2.9 in der vorliegenden RTE Regelung erweitert.»	Um was wird AB 77 ergänzt? Ziffer 2.9 gibt es im vorliegenden RTE nicht.	Z	Verweis in Kapitel 8.1 umformuliert. Die Ziff. 2.9 ist dem Text der «AB77.2 Ziff. 2.9» hinzugefügt worden.
SBB-60	8.1/1 und 2	Seite 30	E	Im Ersten Absatz ist die Aufführung zu AB-EBV in Klammer. Im zweiten Absatz ist sie nicht in Klammer. Einheitlich aufführen	Anpassen der einheitlichen Aufführung zu AB-EBV	Z	Beide Absätze werden entsprechend dem zweiten Absatz vereinheitlicht.
SR-10	8.2	AB 77.2 2.1.1	T	Es gibt nur zwei Schutzziele, die in dem Entwurfstext in Kapitel 8.1 aufgelistet sind: - Thermik - Sicheres Anhalten im Gefälle Die Formulierung impliziert, dass es mehr Schutzziele gäbe und eine Auswahl getroffen werden könnte bzw. eine nicht abschliessende Aufzählung vorliegt.	Formulierung ist auf die Schutzziele nach Kapitel 8.1 hin konkret anzupassen.	A	2.1.2 und 2.1.3 beschreiben die Schutzziele.
SR-11	8.2	AB 77.2 2.1.2	T	Die Bremskraftstreuung von 16.58% basiert gemäss dem Dokument zur Aufarbeitung der Grundlagen Bremse für den Meterspurbereich von 2020 auf dem Kommentar zu den Bremswegkurven, welche am 21. April 1986 als Ergänzung a zum Kommentar Nr. 4 zur EBV an die Schmalspurbahnen versandt wurden. Der Wert findet sich in keinem anderen bekannten Regelwerk, wie z.B. der SN EN 14531 oder SN EN 16834. Nach der EN 16834, Kapitel 9 gilt der folgende Grundsatz: «Das in Übereinstimmung mit dieser Norm bestimmte Bremsvermögen ist abgeleitet von Versuchen auf flacher Strecke und beinhaltet keinerlei Sicherheitsreserve, um Streuungen des Bremswegs (z. B. durch Schwankung der Reibwerte oder Wirkungsgrade) oder den Ausfall von Komponenten des Bremssystems abzudecken. Eine Sicherheitsreserve sollte entsprechend den Eigenschaftsmerkmalen der Infrastruktur, z. B.	Wurde die Bremskraftstreuung für interoperable Bahnen übernommen und wenn ja, auf welcher Grundlage? Können die Werte für Schmalspurbahnen einfach auf Normalspurbahnen übertragen werden, welche nach den anerkannten Verfahren der UIC 544-1 / SN EN 16834 bewertet wurden. Es ist bitte zu erläutern, wie der Wert von 16,58% Eingang in den Entwurf gefunden hat.	V	Der Wert wurde in der Ausnahmegenehmigung von der Bremstabelle G2016 für Güterzüge im CBT vom BAV als Anforderung definiert. Diese Anforderung wurde für die neue vorliegende Vorschrift angewendet. Sollte der Wert für Normalspur IOP wegen EN 16834 unnötig sein, kann das unter Berücksichtigung aller Folgen eingearbeitet werden. Bis dahin entspricht die Anforderung des BAV dem Stand der Technik und sollte bei einer nächsten

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation ² Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung ⁴ Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag. ⁵ Kategorie: Z = Zustimmung, freiwilliger Erklärungstext / A = Ablehnung mit Begründung / V = Verschiebung auf nächste Revision mit Begründung / D = Diskussion in PGr für Entscheid Z / A / V

Zusammenstellung der Rückmeldungen und Entscheide/Begründungen der Projektgruppe

Stand: 01.05.2025_le

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
				des Signalsystems, hinzugefügt werden.» Dies geschieht auch vor dem Hintergrund, dass bei Fahrzeugen, die nach UIC 544-1 bzw. SN EN 16834 bewertet werden, bei der Korrektur des mittleren Anhaltewegs bereits eine Korrektur des Drucks und des Wirkungsgrades inkludiert ist.			Überarbeitung hinterfragt werden.
SR-12	8.2	AB 77.2 2.1.2.1	E	Separater Unterpunkt wird als nicht notwendig erachtet.	Anforderung zur Mindestverzögerung kann mit 2.1.2 direkt zusammengeführt werden, da das Dokument ausschliesslich für interoperable Fahrzeuge gilt.	Z	Zusammengeführt.
SR-13	8.2	AB 77.2 2.1.3	T	Der Begriff «Bremsfading» ist in der Bahnwelt kein etablierter Fachbegriff, sondern nur aus dem Automobilrennsport bekannt.	Der Begriff Fading ist zu streichen. Stattdessen wird folgende Formulierung vorgeschlagen: «Die Bremsen erwärmen sich nicht übermässig, sodass es nicht zu einer Verringerung der Bremsleistung und einer thermischen Überlastung und Schädigung von sicherheitsrelevanten Bauteilen (z.B. Scheiben, Rädern) kommt.	Z	Vorschlag übernommen.
SBB-61	8.2	Alle	T	Die Nummerierungen im Kapitel 8.2 sind etwas unübersichtlich und sollten verständlicher unterteilt werden. Wenn alle Tabellen einen eigenen Titel haben, dann sollte auch der Algorithmus auf Seite 36 ein eigenes Unterkapitel erhalten, um klar von der G2022 abgegrenzt zu sein. Des Weiteren werden auf Seite 38 diverse Kriterien erwähnt, die für die Anwendung der einzelnen Bremstabellen relevant sind (Z.B. wann welche Distanz für die massgebende Neigung berücksichtigt werden muss). Diese sollten einfach auffindbar sein oder ev. bereits bei den Bremstabellen erwähnt werden.	Anpassung der Nummerierungen im Kapitel 8.2 für bessere Übersichtlichkeit. Neues Unterkapitel für Algorithmus auf Seite 36 einfügen, um klar von der G2022 abgegrenzt zu sein. Kriterien, die für die Anwendung der einzelnen Bremstabellen relevant sind sollten einfach auffindbar sein oder ev. bereits bei den Bremstabellen erwähnt werden.	A	Tabelle und Algorithmus gehören zusammen. Daher heisst Ziff. 2.9 «Vorschrift für Güterzüge G2022».
SBB-62	8.2	Punkt 8 aus AB 77.2, Seite 38	T	In welchem Bereich muss die massgebende Neigung berücksichtigt werden? Nur ausserhalb des Bahnhofs oder müsste nicht auch der Bahnhof in die Berechnungen einfließen.	Wenn möglich präzisieren, das es immer wieder zu Unklarheiten in der Projektierung führt.	A	Ist ein bewährter Text der AB-EBV und Strecke / Bahnhof ist nicht im Sinne der FDV zu verstehen, d. .h Bahnhöfe sind miteingeschlossen.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation ² Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung ⁴ Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag. ⁵ Kategorie: Z = Zustimmung, freiwilliger Erklärungstext / A = Ablehnung mit Begründung / V = Verschiebung auf nächste Revision mit Begründung / D = Diskussion in PGr für Entscheid Z / A / V

Zusammenstellung der Rückmeldungen und Entscheide/Begründungen der Projektgruppe
Stand: 01.05.2025_le

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SOB-01	8.2	S. 32	T	Bremstabelle II in doppelt erweiterter Form aufnehmen (inkl. 70 km/h bis 50 Promille)	gem. E-Mail von Jürg Hauswirth an Ofer Hirsch vom 14.03.2025	Z	Referenzdokument in Referenzen aufnehmen.
SBB-63	8.2	Seite 30	T	In AB 77.1 Abschnitt 3 fehlt nach dem Doppelpunkt die Aufzählung der Ausnahmen. In AB 77.2 sind diverse Sätze unverständlich.	In AB 77.1 Abschnitt 3: Ausnahmen als Aufzählung ergänzen. In AB 77.2 die einzelnen Abschnitte orthografisch überprüfen und wenn möglich die Formation anpassen, so dass der Zusammenhang der Sätze klar wird.	Z / A	AB 77.1 Ziff. 3 wird entfernt, da die Ausnahmen nur Zahnrad betreffen A: AB-EBV wird 1:1 übernommen.
SBB-64	8.2	Seite 30	E	Zweite Aufzählung ist nicht vollständig.	Ergänzen oder Satz umformulieren	Z	SBB-63
SBB-65	8.2	Seite 30	E/T	Abschnitt 3 aus AB 77.1 macht ohne Aufführung von Abschnitt 3.1 nicht wirklich Sinn. Sollte hier evt. Abschnitt 2 statt Abschnitt 3 aufgeführt sein?	Überprüfen und ggf. anpassen	Z/A	Z: Abschnitt 3 wird gelöscht. A: Ziff. 2 gilt für N-IOP Fahrzeuge auf Strecken > 60 %.
SBB-66	8.2	Seite 31	E	Die Zahlen stimmen nicht mit dem Text überein. Ganzer Abschnitt sehr schwer les- und interpretierbar	Anpassen und klarer darstellen	Z	Formatierung wird angepasst.
SBB-67	8.2	Seite 31	E/T	«...in den Bremstabellen der Ziff. 2.2 bis 2.9 vorgeschriebene...» beinhaltet das auch Ziffer 2.5-2.8?	Wäre das hier nicht 2.2-2.4 und 2.9?	Z	Entsprechend Vorschlag.
SBB-68	8.2	Seite 31	E	In Fussnote Grundlagendokument eindeutig beschreiben (es sind 2 Grundlagendoks in Kap. 2.5)	In Fussnote Grundlagendokument eindeutig beschreiben (es sind 2 Grundlagendoks in Kap. 2.5)	Z	«Grundlagendokumente»
SBB-69	8.2	Seite 31	E	Satz in Abschnitt 2.1.2 grammatikalisch nicht korrekt.	Satz umschreiben, z.B (falls korrekt): Die Bremstabellen stellen sicher, dass ein Fahrzeug aus der jeweiligen Maximalgeschwindigkeit.....	A	
SBB-70	8.2	Seite 31	E	Abschnitt 2.1.2.1: Nehme an, dass ist die minimale Effektivverzögerung?	Abschnitt 2.1.2 oder 2.1.2.1 umschreiben, so dass klar wird, was mit den 0.15 m/s ² gemeint ist.	Z	Siehe SR-12.
SBB-71	8.2	Seite 31	T	Die Bestimmung des Bremsverhältnisses erfolgt für neue Fahrzeuge im Normalfall (oder vermehrt?) nach SN EN 16834.	Bremsbewertung nach SN EN 16834 aufführen.	Z	Für neue Fahrzeuge gilt die EN Norm. Diese wird in dem Text referenziert werden. Alle UIC Merkblätter werden durch die EN-Norm ergänzt.
SBB-72	8.2	Seite 32	E	Passt grafisch nicht zu der Darstellung der vorherigen Seiten	Darstellung anpassen	A	AB-EBV wird übernommen.
SBB-73	8.2	Seite 32	T	Es ist unklar, woher die zusätzlichen Werte in Bremstabelle II stammen. Habe gesehen, dass in Abschnitt 8.1 etwas von «Erweiterung um aktuelle Werte»	Abschnitt 8.1 ergänzen, so dass klar ist woher neue Werte in Bremstabelle II kommen.	Z	Siehe SOB-01

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation ² Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung ⁴ Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag. ⁵ Kategorie: Z = Zustimmung, freiwilliger Erklärungstext / A = Ablehnung mit Begründung / V = Verschiebung auf nächste Revision mit Begründung / D = Diskussion in PGr für Entscheid Z / A / V

Zusammenstellung der Rückmeldungen und Entscheide/Begründungen der Projektgruppe

Stand: 01.05.2025_le

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
				steht, mir ist aber nicht klar, woher diese aktuellen Werte kommen.			
SBB-74	8.2	Seite 32-35	T	Die Bestimmung des Bremsverhältnisses erfolgt für neue Fahrzeuge im Normalfall (oder vermehrt?) nach SN EN 16834.	Bremsbewertung nach SN EN 16834 im Gültigkeitsbereich der Bremstabellen aufführen.	Z	Siehe SBB-71
SBB-75	8.2	Seite 32-35,	T	Es ist unklar, wie die Rundungsregeln bei der Neigungsberechnung aussehen.	Vorschlag aus Teammeeting I-NAT-BST-FDY: Neigungen sind immer auf nächste ganze Zahl abzurunden und dann darf linear interpoliert werden. Extrapolationen sind nicht erlaubt.	A	Bisher nicht geregelt und das ISB muss es selbstständig regeln. Für eine nächste Ausgabe der Regelung sollte es sauber aufgearbeitet werden.
SBB-76	8.2	Seite 33	E	Passt grafisch nicht zu der Darstellung der vorherigen Seiten	Darstellung anpassen	A	Formatierung aus AB-EBV übernommen.
SBB-77	8.2	Seite 34	E	Passt grafisch nicht zu der Darstellung der vorherigen Seiten	Darstellung anpassen	A	Formatierung aus AB-EBV übernommen.
SBB-78	8.2	Seite 34	T	Es ist unklar, warum die G2016 weiterhin aufgeführt wird. Ersetzt die G 2020 die G 2016 nicht?	G 2016 löschen oder aufführen, weshalb diese gebraucht wird.	A	ISB entscheidet, wann, wie und ob welche Bremstabelle angewendet werden soll.
SBB-79	8.2	Seite 35	E	Passt grafisch nicht zu der Darstellung der vorherigen Seiten	Darstellung anpassen	A	Formatierung aus AB-EBV übernommen.
SBB-80	8.2	Seite 36	E	Darstellung und Zeilenabstand sind nicht überall gleich	Anpassen	Z	Ist korrigiert.
SBB-81	8.2	Seite 36	E	Formel hat einen undefinierbaren Strich	Anpassen	A	Strich, weil alle neuen Teile unterstrichen sind.
SBB-82	8.2	Seite 36, Punkt 1	T	1. Für die reale Neigung der Strecke, wobei eine Strecke als ein typischerweise gefahrener längerer Abschnitt (z. B. RADN-Definition einer Strecke) definiert ist, werden für eine Geschwindigkeit mittels der Tabellen in Anhang A1 die Werte s2SB ausgelesen.	Für die reale Neigung der Strecke, wobei eine Strecke als ein typischerweise gefahrener längerer Abschnitt (z. B. RADN-Definition einer Strecke) definiert ist, werden für ein Geschwindigkeitsprofil mittels der Tabellen in Anhang A1 die Werte s2SB ausgelesen.	Z	
SBB-83	8.2	Seite 36, Punkt 2	T	2. Jeder Punkt des Gradienten wird nun über die jeweilige Distanz s2SB gemittelt und für diesen neuen gemittelten Gradienten werden wiederum die Werte s2SB ausgelesen.	Diesen Satz verstehe ich nicht ganz. Was ist ein "Punkt des Gradienten"? Wäre es nicht besser: "An jeder Stelle wird nun das Gradientenprofil über die jeweilige Distanz s_2SB gemittelt und..."	Z	

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation ² Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung ⁴ Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag. ⁵ Kategorie: Z = Zustimmung, freiwilliger Erklärungstext / A = Ablehnung mit Begründung / V = Verschiebung auf nächste Revision mit Begründung / D = Diskussion in PGr für Entscheid Z / A / V

Zusammenstellung der Rückmeldungen und Entscheide/Begründungen der Projektgruppe

Stand: 01.05.2025_le

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SBB-84	8.2	Seite 36, Punkt 3	T	3. Punkt 2 wird wiederholt, bis der Betrag der Differenz zwischen dem Gradienten nach Iteration n und dem Gradienten nach Iteration n-1 kleiner als 1 ‰ über die gesamte Strecke ist.	Punkt 2 wird wiederholt, bis der Betrag der Differenz zwischen dem Gradienten nach Iteration n und dem Gradienten nach Iteration n-1 kleiner als 1 ‰ beträgt. Diese Bedingung muss an jeder Stelle über die gesamte Strecke erfüllt sein.	Z	Ist ergänzt.
SBB-85	8.2	Seite 36, Punkt 5	T	Formel unter Punkt 5: Wo finde ich hier den Faktor für Sägezahnbremsungen f_SZ?	f_SZ in die Formel oder zumindest f_SZ im Anhang irgendwo beschreiben.	Z	Faktor wurde ergänzt.
SBB-86	8.2	Seite 37	E	Welcher Kommentar im ersten Abschnitt ist damit gemeint. Worauf referenziert sich diese Angabe	Ergänzen: Klarstellung um welches Kommentar es sich handelt.	Z	«gemäss Ergänzung a zum Kommentar Nr. 4 zur EBV» entfernt.
SBB-87	8.2	Seite 37	T	«Bremskurven in der Führerstandssignalisierung»: Wie ist die Bremstabelle im Führerstandsbereich umzusetzen?	Erklärung oder Abschnitt löschen.	A	Die Klammer sind nur Beispiele.
SBB-88	8.2	Seite 37, Abschnitt 5.1	T	Welche Normen sind bei der Bremsprozentbestimmung gemäss TSI LOC&PAS beinhaltet? Weshalb gibt es hier eine andere Formulierung als in den oben aufgeführten Bremstabellen (UIC 544-1)	Vereinheitlichung.	Z	Mit der Änderungen SBB-71 wird auf dieselben EN-Normen verwiesen wie in der TSI LOC&PAS.
SBB-89	8.5	Seite 38	T	Wie wird Station definiert? Betrifft das Bahnhöfe und Haltestellen und weitere Betriebspunkte	Die massgebenden Neigungen zwischen den Betriebspunkten (Bahnhöfen und Haltestellen) sind im grafischen Fahrplan und in anderen Fahrplanbehelfen anzugeben.	A	AB-EBV werden 1:1 übernommen.
SBB-90	A1	Seite 39	E	Tabellen im Anhang haben zum Teil andere Schriftgrössen.	Schriftgrösse einheitlich wählen.	Z	Wird in der Schlussfassung bereinigt.
SBB-91	A1	Seite 39	E	Letzter Absatz korrigieren ... enthalten, dürfen Züge dieser Kombination enthalten, dürfen Züge dieser Kombination ...	Z	Ist korrigiert.
MEV-1	A1.1	Seite 40	T	Bei der PbBrems 60% und 70% sind die Werte in der Tabelle gegenüber den tieferen PbBremsen 50% und 65% höher, was nicht logisch ist (z.B. Bei 30km/h) Bei den höheren Pb Bremswerten sind die Werte, je besser die PbBrems immer tiefer Bei den Tabellen s2SB ist dieselbe Auffälligkeit, welche im oberen Feld beschrieben wurde, bei 60% und 70% nicht vorhanden	Überprüfen der Tabelle PbBrems 60% und 70%, ob die Werte stimmen Keine Bemerkung	A	Erklärung aus dem Grundlagendokument: "Für manche Bremsreihen und Gradienten nehmen die Werte von PbBrems mit der Geschwindigkeit erst zu und dann wieder ab. Dies liegt daran, dass sowohl die elektrische Bremskraft als auch

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation ² Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung ⁴ Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag. ⁵ Kategorie: Z = Zustimmung, freiwilliger Erklärungstext / A = Ablehnung mit Begründung / V = Verschiebung auf nächste Revision mit Begründung / D = Diskussion in PGr für Entscheid Z / A / V

Zusammenstellung der Rückmeldungen und Entscheide/Begründungen der Projektgruppe

Stand: 01.05.2025_le

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
							die Fahrwiderstandskräfte eine Funktion der Geschwindigkeit sind. Zusätzlich wird diese geschwindigkeitsabhängige Gesamtbremskraft bei der Bestimmung von PbBrems mit der Geschwindigkeit multipliziert, sodass es zu diesem Verhalten kommen kann."
MEV-2	A1.2	Seite 50		Auffälligkeit bei Tabelle mit 65%, die Werte sind höher als bei 60 %	Überprüfen der Tabelle PbBrems 60% ob die Werte stimmen	A	Siehe MEV-1
BAV-14	AB 76.1.b	Seite 28	E	Referenzierung 12 ist falsch	1 ist richtig	Z	Ist korrigiert.
BAV-15	AB 76.1.c	Seite 28	T/E	Der Verweis ist falsch / unklar	Das richtige Kapitel angeben	Z	Ist korrigiert.
BAV-16	AB 76.1.e	Seite 29	E	Es fehlt Siehe 3. Kapitel EBV Kapitel 0 → welches Kapitel	sowie Art. 77 EBV ist einzufügen Kapitel richtig referenzieren	Z	Ist korrigiert.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation ² Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung ⁴ Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag. ⁵ Kategorie: Z = Zustimmung, freiwilliger Erklärungstext / A = Ablehnung mit Begründung / V = Verschiebung auf nächste Revision mit Begründung / D = Diskussion in PGr für Entscheid Z / A / V