

Rückmeldung von:

AB	Appenzeller Bahnen
ASM	Aare Seeland mobil
AVA	Aargau Verkehr
BAV	Bundesamt für Verkehr
BERNMOBIL	BERNMOBIL
BOB	Berner Oberlandbahn
FB	Forchbahn
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
RhB	Rhätische Bahn
RMü	Gleislauftechnik Müller
Voest	voestalpine Turnout Technology Zeltweg GmbH
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
zb	Zentralbahn (Rollmaterial)

keine Bemerkungen

keine Bemerkungen

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
FB-01	0	Änderungsschichte Seite 4/57	T	Aktuell überprüfen/aktualisieren/bearbeiten wir (FB ist aktives Mitglied) in der Systemführerschaft Interaktion solche Themen. Der Wissenssprung in den nächsten 2 Jahren wird vergleichsweise gross sein. Man sollte zuerst die Erkenntnisse der SF-Interaktion abwarten, bevor man diese Revision herausgibt. Die bereits erarbeiteten Grundlagen sollten eingefroren werden und erst in 2 Jahren ordentlich einmalig publiziert werden.	Verschiebung dieser Revision um 2 Jahre	A	Da bei der Systemführerschaft Interaktion Fz/Fw M die Erarbeitungen der Grundlagen erst laufen und noch alles im Fluss ist, wird die Aktualisierung nicht verschoben. Es wurden jedoch die neuen Verschleissradprofile von RAILplus aufgenommen.
BOB-01	0	Mitglieder Seite 4	E	Volkmar Walz arbeite seit dem 01.06.2023 bei der BOB	Text ändern in: Volkmar Walz, bis Mai 2023: Zentralbahn (zb), Stansstad – ab Juni 2023: Berner Oberlandbahn (BOB), Zweilütschinen	Z	ergänzt
zb_01	1.1	2	T	Den Zweck der Spezifikationen im Anhang präzisieren.	Im Anhang der Regelung sind detaillierte Spezifikationen vorhanden, welche Grenzwerte für die Kompatibilität von Radsatz und Weiche, in der entsprechenden Kombination, festlegen. Die CNC-Daten der Radprofile dienen als	Z	Die Tabellen mit den CNC Daten werden nicht mehr benötigt und wurden gelöscht.

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

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
					Ausgangsbasis für die individuelle Entwicklung von verschleissoptimierten Profilen.		
RMü-01	1.2.1		T	Der Absatz ist zu ergänzen mit:	Dabei sind jedoch jene Bereiche des Radprofils zu belassen, welche für die geometrische Interaktion massgebend sind (Form des Spurkranzes und Bereich in Richtung der äusseren Radstirnseite).	Z	Text in angepasster Form ergänzt.
AB 01	1.2.3		T	«Der Nachweis der sicheren Befahrbarkeit von Weichen bei Bahnen mit Vignol- und Rillenschienen ist für Weichen mit Vignol-Schienenprofilen zu erbringen.» Dieser Aussage aus diesem Satz ist nicht klar. Die AB haben auf Ihrem Netz mehrere Rillenschienenweichen verbaut. Was bedeutet das für uns. Muss die Befahrbarkeit der Rillenschienenweiche etwa nicht nachgewiesen werden?	Kein Textvorschlag möglich, da die Aussage nicht klar ist.	Z	Text generischer formuliert.
RMü-02	2		T	Könnte mit den Lieferobjekten 4.1.3 und 3.2.1-3 Schäden an den Rädern und Schienen durch Kontaktmechanik des P3 der Systemführerschaft Interaktion Fahrzeug Fahrweg ergänzt werden.		V	Wird bei der nächsten Überarbeitung geprüft.
RMü-03	2.2		T	Ergänzen mit EN 13715 für Spurkranzschwächung Siehe 4.1.3 xy der Systemführerschaft Interaktion Fahrzeug Fahrweg		Z	Tabelle ist ergänzt
RMü-04	2.4		T	Ergänzen mit - UIC MB 510-2 - ORE C9 RP8 - Für Sparreprofilierung LO 4.1.3 Lukas Schuler		A	ORE C9 RP8 wird verzichtet. Dafür wird auf das Dokument RAILPlusSF-00005 verwiesen.
RMü-05	2.4		T	Es ist ebenfalls die ORE C138/RP8 und die Ausgabe datiert aus dem Jahre 1984 zu verweisen.		A	Auf den Verweis ORE C138/RP8 wird verzichtet.,
FB-02	3.3.2			BLT verwendet S49 / 49E1 Schienenprofil	Aufnahme 49E1 als Schienenprofil	A	Ein Schienenprofil wird in dieser Liste nur aufgenommen, wenn es einen konkreten Zusammenhang mit den RTE-Regelungen hat. Tabelle mit

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: 16.06.2026

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
							dem Hinweis ergänzt, nicht abschliessend.
VöV-01	3.3.2	Tabelle 3-3	T	SBB IV (54E2) wird für Meterspur angewendet. Entsprechende Weichen sind in D RTE 22564 spezifiziert. Die R RTE 29500 ist Grundlage für die D RTE 22564. Die Inhalte müssen daher aufeinander abgestimmt sein.	In Tabelle aufnehmen	Z	Schienenprofil SBB IV (54E2) in Tabelle aufgenommen.
zb_02	3.3.2	Tabelle 3-3	T	VST 36 ist auch unter SBB V bekannt	Profilbezeichnung VST 36, SBB V	Z	Ist ergänzt
zb_03	4.1	2	E	Braucht es diesen Satz? «Mit den geometrischen Abmessungen und der Berührgeometrie Rad/Schiene sind also die notwendigen und zugleich hinreichenden Bedingungen definiert, die eine Beurteilung der Befahrbarkeit von Weichen im Hinblick auf die Fahrsicherheit und der Laufgüte erlauben.»	Satz streichen	Z	Satz gestrichen
zb_04	4.1	2	T	Ersten Satz «Beim Festlegen von maximal zulässigen Geschwindigkeiten über den Hauptstrang der Weichen, ist die Berührgeometrie Rad/Schiene zusätzlich zu berücksichtigen.» nach unten nehmen (siehe zb_05)	Siehe zb_05	Z	Text im Abschnitt 2 gelöscht.
zb_05	4.1	3	T	letzten Satz ergänzen Inhalt von zb_04 anschliessend einbringen.	Aus Sicht des Zusammenwirkens Fahrzeug/Fahrweg sind weitere Parameter zu beachten, die für die Fahrsicherheit von entscheidender Bedeutung sind und nicht Bestandteil dieser R RTE sind. So ist z.B. beim Festlegen von maximal zulässigen Geschwindigkeiten über den Hauptstrang der Weichen, die Berührgeometrie Rad/Schiene mit zu berücksichtigen.	Z	Abschnitt mit Vorschlag erweitert.
RMü-06	5.5		T	«Da sich die Weichenzungen im Bereich von Krümmungen befinden, ...»	«Wenn sich die Weichenzungen im Bereich von Bögen befinden, ...»	Z	Text angepasst
AB 02	5.5	Seite 19	T	Bitte die Allgemeine Beschreibung «Krümmungen» mit der Bezugsrichtung ergänzen.	Ersetzen durch «vertikalen Krümmungen» oder «vertikalen Ausrundungen»	A	Der Begriff Krümmungen wurde mit dem Wort Bögen ersetzt.
RMü-07	5.8		T	«Die Befahrbarkeit von Doppelherzstücken ist zu überprüfen, wenn eines der folgenden Kriterien erfüllt ist:»	Achtung bei Raddurchmesser (wir haben im Meterspurbereich viele Räder mit R<700mm). Für die	Z	Text durch RMü 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: 16.06.2026

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
					Methode der Befahrbarkeit ist zu Überprüfen zum Beispiel durch Verweis auf das UIC MB 510-2 bzw. ORE C9 RP8. Am besten wäre es, verbogene Doppelkreuzungsweichen zu verbieten. Lieferobjekt 1.1.3 von P3 schildert die Situation und macht Empfehlungen.		
RMü-08	5.8		T	«noch keine anerkannten Regeln der Technik»	Siehe Rmü-07	Z	Text durch RMü korrigiert
AB 03	5.8	Seite 20	T	Gemäss Technischer Bericht «Auswirkungen unterschiedlicher Raddurchmesser bei der Interaktion Radsatz bzw. Radprofil im Bereich der Herzstücke von doppelten Bogenkreuzungsweichen (DKW)» wird eine Einführung von Einschränkungen der Querabmessung von Radsätzen und von Anpassungen der Abmessungen an den Spurkränzen in der R RTE 29500 [11] als nicht notwendig erachtet. Derzeit werden bei Meterspurbahnen keine Bogenkreuzungsweichen verwendet.	Die Befahrbarkeit von gekrümmten Doppelherzstücken ist zu überprüfen, wenn zusätzlich eines der folgenden Kriterien erfüllt ist:	Z	Text sinngemäss ergänzt.
zb_06	6.1, 3.2	Tabelle 6-1 Abkürzungsv erzeichnis Bahnen	T	MIB-Netz existiert nicht mehr es ist Bestandteil des zb-Netzes	MIB löschen, oder Anmerken	Z	MIB wurde gelöscht.
BOB_8	6.1, 6.2	Paarung Radsatz/Wei che Typ A/a	T	Die BLM wurde auf die Paarung Radsatz/Weiche Typ A/a umgebaut.	Die BLM ist in Kapitel 6.1 aufzuführen und in Kapitel 6.2 zu löschen	Z	Text angepasst
BAV-01	6.2	S.22	T	Die Formulierung «...Typ B/b als Endzustand...» widerspricht den AB EBV zu Art.32 (AB 32.1) Ziff. 7.2. Die bloss angedeuteten Begründungen sind kaum nachvollziehbar, insbesondere ist nicht klar, warum z.B. für MOB, BLM und RBS die Paarung Typ B/b als Endzustand formuliert wurde. Ohne vertiefende Begründungen kann diese Regelung nicht als konform zur AB-EBV anerkannt werden.	Bitte begründen.	Z	Da sonst die geometrischen Verhältnisse bei der Rillenschiene, sprich Rillenbreite für den Veloverkehr sehr ungünstig werden. Idealerweise werden in diesem Bereich Rillenschienen Ri 60 mit Rillenbreite 36 mm verwendet.
AVA-01	6.2	Tab. 6-2	E	Die Angaben zur AVA sind nicht korrekt.	Wohlen – Bremgarten – Stoffelbach (Radlenkerüberhöhung 20 mm)	Z	Wurde nachgetragen.

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: 16.06.2026

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
					Stoffelbach – Dietikon (gemeinsame Infrastruktur mit LTB; Trambetrieb)		
RMü-09	6.3		T	«BLT (keine Angaben vorhanden)»	Bei BLT nachfragen, nachdem die Waldenburgerbahn vollständig umgebaut wurde.	Z	Wurde nachgetragen. BLT hat gemeldet: (keine Migration)
BERNMOBIL-01	6.3	BERNMOBIL	T	Ergänzen der Tabelle 6-3: BERNMOBIL verkehrt mit ihrem Verschleissradprofil im Netzzugang auf den Strecken a) Kap. 6.2 Meterspurbahnen RBS: Worbboden (Werkstatt) – Worb Dorf b) Kap. 6.3 Meterspur-Trambahnen RBS: Egghölzli – Worb Dorf	BERNMOBIL ganzes Meterspurnetz, inkl. RBS Worbboden - Worb Dorf - Egghölzli	Z	Folgendes wurde nachgetragen: 6-2 Worbboden (Werkstatt) – Worb Dorf (Mitbenutzung BERNMOBIL) 6-3 Egghölzli – Worb Dorf (keine Migration; Mitbenutzung BERNMOBIL; Trambetrieb)
AVA-02	6.3	Tab. 6-3	E	Ortschaft Altstetten ist falsch geschrieben	Altstätten = Altstetten	Z	Wurde nachgetragen.
RMü-10	6.4		T	Die Radprofile werden mit CAD-Zeichnungen dargestellt. Die zusammengestellten Radprofilkoordinaten dienen der Erstellung von Schablonen für Kopierdrehmaschinen oder zur Programmierung von CNC-Drehmaschinen.	Ist das noch notwendig wenn CAD-Zeichnungen vorhanden sind? Kann man diese Zeichnungen mit detailliert vermessen?	A	Tabellen im Anhang gelöscht, Text angepasst.
RMü-11	6.4	Abschnitt 2	T	Ein beachtlicher Teil der Spurkränze wird im Betrieb nicht dünner, sondern im Gegenteil dicker, weil sich insbesondere bei effizienter Spurkranzschmierung die Laufflächen der Räder stärker abnützen als die inneren Spurkranzflanken.	Es sind die äusseren Spurkranzflanken	Z	Text angepasst.
RMü-12	6.4	Abschnitt 2	T	Durch das reduzierte Nennmass der Spurkranzdicke wird verhindert, dass die Spurkränze nach kurzer Betriebsdauer zu dick werden und somit auch das Leitmass zu gross wird	Hinweis auf die in der EN 13715 beschriebenen Methode zur Spurkranzschwächung	A	Hinweis in der RTE-Regelung generell nur über die Norm-Übersicht.
RMü-13	6.4	Abschnitt 2	R	«behandelten»	Die Entwicklung entsprechend behandelter Spurkränze ist über mehrere Reprofilierungsperioden laufend zu überwachen.	Z	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: 16.06.2026

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
BOB-04	6.4	Abschnitt 1	T	Es wird auf Koordinatentabellen hingewiesen.	Statt auf Koordinatentabellen soll auf Zeichnungen mit Koordinatenvermessung verwiesen werden. Siehe auch BOB-05	Z	Tabellen wurden gelöscht. Auf eine Koordinationsvermessung wird verzichtet.
AVA-03	6.4.1 6.4.2 9.1ff A1.3 etc		T	Aktuell werden diese Profile bei Railplus überprüft bzgl. Verschleiss und Optimierungen werden erarbeitet. Diese Ergebnisse aus den Abklärungen können fundamentale Verbesserungen bringen. Man sollte sich bei Railplus melden.	Man sollte diese Ergebnisse hier einarbeiten und notfalls mit der Veröffentlichung noch etwas warten.	A	Die Möglichkeit zur Weiterentwicklung Richtung optimiertes Verschleissradprofil wird bereits im Vorwort und im Abschnitt 9.2 behandelt. Da bei der Systemführerschaft Interaktion Fz/Fw M die Erarbeitungen der Grundlagen erst laufen und noch alles im Fluss ist, wird die Aktualisierung nicht verschoben. Es wurden jedoch die neuen Verschleissradprofile von RAILplus aufgenommen.
RBS-01	6.4.1		T	Nachweislich ist das Radprofil W98 nicht Verschleissoptimiert, macht es Sinn auf solches hinzuweisen?	Keinen Hinweis auf ein spezielle Radprofil geben. Ebenso die Koordinaten weglassen und Hinweis geben das dies nur zu Darstellungszwecken dient.	A Z	siehe AVA-03 Auf eine Koordinationsvermessung wird verzichtet.
RBS-02	6.5		T	Die Abweichung von Soll zu Ist muss nicht möglichst klein sein sondern in den dafür zulässigen Toleranzen je nach Profilpaarung. Diese sind idealerweise bekannt und es kann entsprechend dieser Grenzen Bedarfsoptimiert Instandhaltung gemacht werden.	...das der Verschleiss die Schienen- und Radform in den zulässigen Toleranzen bleibt. Diese Toleranzen sind je nach Kontaktgeometrie zu bestimmen.....	Z	Satz wurde angepasst.
RMü-14	6.5		T	Ergänzen mit - 6.5.3 D RTE 22556 Kontrollmasse der Weichen Meterspur - 6.5.4 R RTE 22566 Einbau, Kontrollen und Unterhalt der Weichen		Z	Ergänzt: 6.5.3 Instandhaltung Weichen
RBS-03	7		T	Hier stimmt die Zuordnung nicht! Unter «7.2 Bahnen ohne Standard» auf Abschnitt 6.2 verwiesen (Bahnen Radsatz/weiche Typ B/b)! Zieht sich durch bis 7.5		Z	Kapitel 6 und 7 präzisiert, so dass die Aussagen eindeutig sind.

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: 16.06.2026

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
RMü-15	7.3		T	3. Leitkantenabstand und Leitweite aller Weichen müssen auf Radsatz Typ A abgestimmt werden (Weiche nacharbeiten / Weiche ersetzen).	Hier fehlt noch etwas. Anpassung Leitweite bei einfachen Herzstücken EW, DKW. Was ist mit der Doppelkreuzung?	A	Keine Anpassung, mit dem Begriff Weiche sind alle Typen abgedeckt.
RMü-17	7.5		T	3. Ersatz der Radsätze, die nicht dem Typ A oder dem Typ C entsprechen (ausser historische Züge ähnlich Radsatz Typ B).	Abklärung, ob DKW in Betrachtungen einbezogen ist.	A	Die MOB hat dem VöV die Kontrollblätter auch für DKW für Mischbetrieb mit Radprofilen Typ A, B und C zur Verfügung gestellt (siehe Beilage zu VöV-05). DKW sind unter dem Begriff Weiche inkludiert.
RMü-16	7.5	Überschrift	T	Abklärung erforderlich: Es handelt sich offenbar um die Bahnen MOB und tpf. Der Radsatz Typ A klemmt in den Bereichen der doppelten Herzstücke. Haben diese Bahnen in diesen oder für diese Trassierungsbereiche besondere Massnahmen getroffen.	Abklärung, ob DKW bzw. doppelte Herzstücke überhaupt vorhanden sind bzw. in Betrachtungen einbezogen worden sind.	Z	Titel des Abschnitts an 8.3 angeglichen. (betreffend DKW siehe RMü-22)
RBS-04	7.6		T	Zusätzliche Spalten: Paarung Radsatz/Weiche Typ A/a ersetzen durch min/max Werte+ Resultate aus der Spielberechnung min/max		Z	Tabelle und Text angepasst
RMü-19	7.6		T	Um eine spätere Verbesserung zu ermöglichen, müssen die Radlenker so konstruiert werden, dass das Spiel durch das Einlegen oder Entfernen von Beilagen zwischen dem Radlenker und den Radlenkerstützen verändert werden kann.	Abklärung, ob dies auch bei Radlenkern der DKW möglich ist. Problem Rückenabstand bei Radsatz A auf Weiche b	A	Wird mit der Überprüfung der Weiche abgedeckt.
RMü-18	7.6	Tabelle 7-1	T		Achtung: Im Bereich der DKW gibt es noch ein L3. Hier wird der Radsatz Typ A im Doppelkreuzungsbereich eingeklemmt. L3 bei Weiche b 939 plus 2 minus 4 (941, 935). Rückenabstand bei Radsatz A 935 plus 1 minus 2 (936, 933)		Siehe RBS 04
RMü-20	8.1		T	Was ist LaVaporiera?	Albin Gehrig (Appenzeller Bahnen AG): «Das steht als Titel auf der Radzeichnung. Dass kann meines Erachtens auch weggelassen werden.»	Z	LaVaporiera wurde gelöscht.

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

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
AB 05	8.1	Seite 29	T	«Kontrolle der Rillenschienen, ob genügend Rillentiefe für 28 mm Spurkranzhöhe.» Das Grenzmass bei den AB auf dem Fahrzeug-Typ Tango beträgt aktuell 34 mm. Es sollte darauf hingewiesen werden, dass die Rillentiefe auch für die maximale Spurkranzhöhe ausreichen muss.	Kontrolle der Rillenschienen, ob genügend Rillentiefe für 28 mm Spurkranzhöhe bzw. 34 mm (Grenzmasses der Spurkranzhöhe).	Z	Satz wurde ergänzt.
AB 06	8.1	Seite 29	T	Weichen St. Gallen – Appenzell Inzwischen sind auf der Strecke SGA und auf der Verlängerung bis Wasserauen alle Weichen mit Vignolprofil mit erhöhtem Radlenker verbaut. (Zum Zeitpunkt der Einführung des Mischprofiles war die Aussage korrekt. Heute ist der Abschnitt bis Wasserauen verlängert.)	St. Gallen – Appenzell - Wasserauen	Z	Satz ergänzt: Später wurden für einen freizügigeren Einsatz der Fahrzeuge auch auf der Strecke Appenzell – Wasserauen die Radlenker auf 30 mm Höhe über SOK gesetzt.
VöV-02	8.3	Abb. 8-5	T	Das Original der Zeichnung konnte nicht ausfindig gemacht werden. Auf der Zeichnung befinden sich diverse Masse, welche für die übrigen Weichen in der R RTE 29500 auch nicht spezifiziert sind. Die Wesentlichen Masse sind bereits im Anhang A4 zu finden.	Daher Zeichnung ganz weglassen.	Z	Zeichnung wurde gelöscht.
RMü-22	8.3	Abb. 8-5	T		Das funktioniert zwar für die einfache Weiche. Aber Abklärung DKW erforderlich	Z	Die MOB hat Weichenkontrollblätter entsprechend D RTE 22556 für BS (EW) sowie auch für TJD _i (DKW _i), TJDe (DKW _a) und TV (GD) spezifiziert. In der R RTE 29500 werden jedoch nur EW beschrieben. Die Kontrollmasse für DKW und GD sind in der D RTE 22556 zu finden. Im Text wurde präzisiert, dass es sich bei den Spezifikationen in der R RTE 29500 lediglich

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: 16.06.2026

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
							um Einfachweichen handelt (8.3, A1.4, A2.4, A4).
RMü-21	8.3	Überschrift	T		funktioniert das auch bei DKW?	Z	siehe RMü-22
RBS-05	9.1	Mögliche Ursachen	T	Verschleiss durch intensives Bremsen->bei Scheibenbremsen so nicht möglich	-Verschleiss durch Intensives Bremsen (Bei Klotzbremsen)	Z	angepasst
MGB-01	9.1	S. 35	E	Es wird auf die falsche Abbildung im Text verwiesen.	Abbildung 9-1 statt 5-2	Z	angepasst
AB 07	9.1	Seite 35	E	Es ist keine Abbildung 5-2 vorhanden.	Referenz ist zu korrigieren. Abbildung 9-1	Z	angepasst
RMü-23	9.2		T	Die 2005 durchgeführten Untersuchungen haben gezeigt,...	Literaturhinweis Diplomarbeit HTW Dresden "Untersuchungen zur Übertragung der Ergebnisse aus ORE C 70 auf die Meterspurbahn der Schweiz, Thomas Kiessner Udo Ritscher Bern, Februar 2006"	Z	Hinweis aufgenommen
BOB-06	9.2	Seite 36	T	Es fehlt ein Hinweis zu den Regelungen, die für die Optimierung des Radprofils zu beachten sind.	Hier sollte auf die EN 13715 verwiesen werden. Desweiteren soll ein Bild ergänzt werden, dass die Bereiche des Radprofils kennzeichnet die optimiert werden können. Diese Bild kann von Roland Müller als Vorlage bezogen werden.	Z	Text angepasst
zb_07	9.3	Titel	T	Titel unpassend	Spurkranzdickenreduktion bei Reprofilierung	A	Ganzer Abschnitt gelöscht, da dies nicht der Schwerpunkt der RTE-Regelung ist.
RMü-24	9.3	Abb. 9-2	T	«.Wird hingegen das Mass sD reduziert, wie beim gestrichelten Radprofil dargestellt, kann die R0 bei nahezu unverändertem Raddurchmesser durchgeführt werden.» & Bild nicht verständlich und zeigt die Problematik nicht auf	Hinweis auf die EN 13715 zur Herstellung von spurkranzgeschwächten Radprofilen. Zudem Abbildung 9-2 schlecht. Vorschlag Bild aus LO 4.1.3 der Systemführerschaft Interaktion Fahrzeug Fahrweg verwenden und zusätzlichen Text einfügen.	A	Ganzer Abschnitt gelöscht, da dies nicht der Schwerpunkt der RTE-Regelung ist.
RMü-25	9.4	Abb. 9-3	T		In diesem Bild ist die Folge der Abnutzung der Stockschiene auf die Position der Zungenspitze und der Auswirkungen auf das qwz nicht ersichtlich Besseres Bild aus Diplomarbeit Ritscher / Kiesner. Text in Abbildung nicht Weichenzungenanfang sondern Weichenzungenspitze (generell Terminologie überprüfen).	Z Z	Abbildung präzisiert und vergrößert. Beschreibungstext zur Abbildung geändert auf «Weichenzungenspitze». In

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

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
							den anderen RTE-Regelungen zu den Meterspurweichen kommt sowohl Zungenanfang (ZA) wie auch Zungenspitze vor, wobei der Begriff «ZA» die Anfangsfläche an der Weichenzunge bezeichnet, der Begriff «Weichenzungenspitze» jedoch nur den obersten Punkt an der Anfangsfläche der Weichenzunge. Daher wurde in der R RTE 29500 nun der Begriff generell auf «Weichenzungenspitze» geändert.
						V	Bei der nächsten Revision der RTE-Regelungen zu den Meterspurweichen ist die Verwendung der Begriffe zu überprüfen.
						A	Da es sich in diesem Fall in der Abbildung um die Bezeichnung für das ganze Bauteil «Weichenzunge» handelt, wird dort die Anschrift nicht auf «Weichenzungenspitze» geändert.

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

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
BOB-07	9.4 und 10.1	Abb. 9-3 und Abb. 10-1	T	Die Vermassung von Klaffmass q _e passt nicht zu den Angaben wie sie in den RTE zur Fahrbahn veröffentlicht sind.	Die Vermassung des Klaffmasses z.B. mit RTE 22556 abgleichen: siehe RTE 22556, Seite 29 	Z	Der Abgleich zwischen den RTE-Regelungen durchgeführt und Zeichnungen angepasst.
RMü-26	9.5		T	Ausbrüche an der Weichenzunge sind...		Z	angepasst
zb_08	9.5	ganzes Kapitel	T	braucht es diesen Abschnitt, wenn Eingangs auf die D RTE 22556 hingewiesen wird?	löschen	Z	Text teilweise gelöscht. Vollständigkeitshalber noch den Hinweis zur D RTE 22556 stehen gelassen.
RMü-27	10.1	Überschrift	T	«Weichenzungen»	«Weichenzungenspitzen»	Z	Text des Titels der Überschrift an den Beschreibungstext an Abbildung 10-1 angepasst (siehe auch RMü-28).
RMü-29	10.1		T	Nach dem zugrundeliegenden System ORE C 70 (Entgleisungssystem an der Weiche: Zungenspitze und Ausbrüche)	Ergänzen mit: insbesondere in der Bogenweiche	Z	angepasst
RMü-30	10.1		T	«fixiert die Zunge»	«Verriegelt die Zunge an der Stockschiene.»	Z	angepasst
RMü-31	10.1		T	«Verschluss eingestellt werden.»	«Weichenverschluss gewährleistet werden.»	Z	angepasst
MGB-02	10.1	Abb. 10-1	E	In Abbildung 10-1 ist bei der oberen Skizze der Hinweistext: «Spurkranzflankenwinkel zu gross» Fett und Normal zugleich.	Entweder Fett oder Normal formatieren	Z	korrigiert
RMü-28	10.1	Abb. 10-1	T	«Weichenzungen»	«Weichenzungenspitzen»	A	Da es sich in diesen Fällen in den Abbildungen um die Bezeichnung für das ganze Bauteil «Weichenzunge» handelt, wird dort die Anschrift nicht auf

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

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
						Z	«Weichenzungenspitze» geändert. Im Titels der Abschnitt-Überschrift, der Einleitung zur unteren Illustration und im Beschreibungstext zur Abbildung wird jedoch explizit auf die «Weichenzungenspitzen» hingewiesen.
RMü-32	10.2.1		T	Als Klaffen der Weichenzunge bezeichnet man den lotrechten Abstand zwischen der Stockschiene und der Weichenzunge.	Zeichnung passt nicht zum Text und Zeichnung zeigt die Problematik nicht auf. Vermassung Klaffmass ist falsch	Z	Zeichnung angepasst
RMü-33	10.2.1	Abb. 10-2	T		Hinweis auf unterschlagene Weichenzunge und besseres Bild wählen.	Z	Zeichnung angepasst
BOB-02	10.2.1	Abb. 10-2 und Abb. 10-3	T	Die Bemassung der Klaffmasses in Bild ist falsch dargestellt.	Der Masspfeil des Klaffmasses muss 90° zur Massbezugslinie verlaufen und nicht parallel zum Schienenfuss.	Z	Zeichnung angepasst
RMü-34	10.2.2		T	Im Anlagebereich von Zungen- und Stockschiene kann die Zunge unterschlagend oder eingelassen ausgebildet werden.	Bild mit beiden Varianten ist zu ergänzen.	Z	Abschnitt gelöscht
RMü-35	10.2.2		T	Bei abnehmenden Spurkranzhöhen sowie Gleisbogenhalbmessern < 100 m (in und unmittelbar vor Zungenvorrichtungen) ist die eingelassene Form anzuwenden, um beim Auftreten des Klaffmasses Q resp. qe ein Aufsteigen des Rades auf die Zungenspitze auszuschliessen.	Die Abb. 10-3 stellt keine eingelassene Zunge dar. Woher stammt das Bild. Ist es in der Realität wirklich so umgesetzt? Im Bild ist eine hochgezogene unterschlagene Weichenzunge dargestellt.	Z	Abschnitt gelöscht
RMü-36	10.2.2		T	Bei abnehmenden Spurkranzhöhen sowie Gleisbogenhalbmessern < 100 m (in und unmittelbar vor Zungenvorrichtungen) ist die eingelassene Form anzuwenden, um beim Auftreten des Klaffmasses Q resp. qe ein Aufsteigen des Rades auf die Zungenspitze auszuschliessen.	«Q resp.» ist zu entfernen	Z	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: 16.06.2026

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
BOB-03	10.2.2	zweiter Abschnitt	T	Der Unterschied zwischen der Zunge unterschlagend oder eingelassen ist nicht ausreichend beschrieben.	Nach dem Satz: «Im Anlagebereich von Zungen- und Stockschiene kann die Zunge unterschlagend oder eingelassen ausgebildet werden.» ein entsprechendes Bild ergänzen.	Z	Abschnitt gelöscht
RMü-36	10.3		T	«Fahrkante»	«Fahrkante bzw. Schienenflanke»	Z	Text angepasst
MGB-03	10.3	S. 42	T	Die Variablen Y und Q werden nicht erklärt. Was sind das für Grössen?	Ergänzen was Y und Q sind.	Z	Zeichnung angepasst
RhB 1	A1.3	Abbildung	T	Abstand Messkreis mit 57.5 mm falsch 57.5 mm steht im Konflikt mit sämtlichen bestehenden Radsatzzeichnungen, Prüfanweisungen, Lehren uvm. mit der Tabelle A1-4, welche ebenfalls auf 57.0 mm referenziert	Abstand Messkreis 57.0 mm korrekt	Z	Beschreibung wurde präzisiert.
RMü-38	A1.3	Abb. A1-3	T		Es wäre hier besser zwischen dem veränderlichen und unveränderlichen Bereich des Profils zu unterscheiden (in Analogie zur EN 13715).	Z	Beschreibung wurde präzisiert.
RMü-39	A1.3	Tab. A1-4	T		Die Frage ist ob es diese Tabelle noch braucht oder eher durch eine Zeichnung ersetzt werden sollte. Das gilt auch für die Profile Typ B und Typ C.	Z	Tabelle gelöscht
RMü-40	A1.4	Weiche Typ a	T		Tabelle ergänzen durch das Standardmass für die Radlenkerüberhöhung.	Z	ergänzt
VöV-03	A1.4		T	Gemäss D RTE 22564 haben die Weichen je nach Schienenprofil SBB I (46E1) oder SBB IV (54E2) unterschiedliche Vermassung. Die R RTE 29500 ist Grundlage für die D RTE 22564. Die Inhalte müssen daher aufeinander abgestimmt sein.	Abb. A1-5 durch zwei unterschiedliche Tabellen für die Schienenprofile SBB I (46E1) und SBB IV (54E2) ersetzen. Wird die Fussnote «c) Je nach Schienenprofil in Ausnahmefällen -1 mm zulässig.» noch für andere Schienenprofile benötigt (z.B. VSt 36 ?), wenn die Vermassungen für SBB I (46E1) und SBB IV (54E2) separat aufgeführt sind ? (siehe auch VöV-04 und VöV-05)	Z	Masse wurden angepasst
BOB-05	A1 A2 A3	Tabelle A1-4 Tabelle A2-4 Tabelle A3-4	T	Es sind Koordinatentabellen für die Radprofile angegeben.	Es sollten Zeichnungen mit Koordinatenvermassung für die Radprofile ergänzt werden. Die Zeichnungen können die Koordinatentabellen ersetzen.	Z	Tabellen wurden gelöscht und durch Zeichnungen ersetzt.

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: 16.06.2026

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
zb_09	A1-A3	Tabellen zu Abbildungen	T	Nicht alle Masse sind Lastabhängig. Dies sollte zu besserer Übersicht gegliedert werden. Bei den verschleiss- und gewalzt getriebenen Werten reicht die Angabe des "Nominalmasses" mit Angaben der Betriebsgrenzmasse.	Tabellen gliedern Bei Verschleissgetriebenen Massen, nur die Angabe des «Nominalmasses» und der Betriebsgrenzmasse	Z	Tabellen wurden optimiert
zb_10	A1-A3	Tabellen zu Abbildungen, respektive CNC-Daten	T	Anmerkung zu Sh, wenn das nominale "Basisprofil" eine Spurkranzhöhe von z.B. 28 aufweist, kann es bei der Herstellung toleranzbedingt zu einer Unterschreitung der 28 kommen, was nach dieser Tabelle unzulässig ist. Ähnliches gilt auch für Sd	Entweder ist "Basisprofil" anzupassen, die untere Toleranz anzupassen, oder als Anmerkung zu ergänzen, dass Herstellungstoleranzen gelten.	Z	Masse wurden angepasst
RBS-06	A1-A4		T	Toleranzen für Neuzustand ergänzen! Siehe Bericht Railplus (Beilage RBS-06): Spurkranz schwächen		Z	Masse wurden angepasst
RMü-41	A2.4	Weiche Typ b	T		Ergänzen durch die Radlenkerüberhöhung.	A	Radlenkerüberhöhung nur beim Bau relevant, dazu gibt es eine andere RTE-Regelung.
VöV-04	A2.4		T	Gemäss D RTE 22564 haben die Weichen je nach Schienenprofil SBB I (46E1) oder SBB IV (54E2) unterschiedliche Vermassung. Die R RTE 29500 ist Grundlage für die D RTE 22564. Die Inhalte müssen daher aufeinander abgestimmt sein.	Abb. A2-5 durch zwei unterschiedliche Tabellen für die Schienenprofile SBB I (46E1) und SBB IV (54E2) ersetzen. Wird die Fussnote «c) Je nach Schienenprofil in Ausnahmefällen -1 mm zulässig.» noch für andere Schienenprofile benötigt (z.B. VSt 36 ?), wenn die Vermassungen für SBB I (46E1) und SBB IV (54E2) separat aufgeführt sind ? (siehe auch VöV-03 und VöV-05)	Z	Masse wurden angepasst
RMü-42	A4	Weiche für Mischbetrieb	T	Welcher Mischbetrieb ist hier gemeint. Vermutlich mit Radsatztypen A und B (C). Nicht Mischbetrieb Strassenbahn /Vollbahn.		Z	Wurde im Titel nachgetragen: «mit Radprofilen Typ A, B und C (MOB, TPF)»
VöV-05	A4	Weiche für Mischbetrieb	T	Je nach Schienenprofil gibt es eine unterschiedliche Vermassung.	Die Vermassungen für SBB I (46E1) und SBB IV (54E2) gemäss Spezifikation in zwei separaten Tabellen aufnehmen. Wird die Fussnote «c) Je nach Schienenprofil in Ausnahmefällen -1 mm zulässig.» noch für andere Schienenprofile benötigt (z.B. VSt 36 ?), wenn die	Z	Wurde nachgetragen.

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

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
					Vermassungen für SBB I (46E1) und SBB IV (54E2) separat aufgeführt sind ? (siehe auch VöV-03 und VöV-04)		

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