

RL SA Teil Standardprojekt SA vom 30.09.2022: Ergebnisse des externen Reviews und Bereinigung

Allgemeines: Das Dokument «RL SA Teil Standardprojekt SA» vom 30.09.2022 wurde gemäss Projektauftrag für die Weiterentwicklung RL SA - D RTE 25100 angepasst. Dementsprechend wurden diverse Inhalte in Kap. Übergeordnetes aufgeführt, wo nötig ergänzt und die bereinigte Version des Kap. Standardprojekt erstellt. Nach der Bereinigung erhalten die Kapitel in Standardprojekt eine andere Nummer als in dem ursprünglichen Dokument vom 30.09.2022.

Legende für die nachfolgende Tabelle:

Spalte «Nr.» Laufnummer der einzelnen Reviewkommentare

Spalte «Stellungnahme des BAV» Stellungnahme des BAV zu den Änderungsanträgen

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
1	AB	Allg.		Die neue RL SA generiert Widersprüche zur RTE 25100 [9].	Die neue RL SA bzw. der vorliegende «Teil Standardprojekt SA» übernimmt Inhalte des RTE 25100 inhaltsgleich <u>oder in geänderter Form</u> . Es ergeben sich damit grosse Widersprüchen zur RTE 25100, d.h. diese wird faktisch ausgehebelt.	Mit der Dokumentenstruktur für die Weiterentwicklung RL SA - D RTE 25100 sind die Widersprüche bereinigt.
2	SBB	Allgemein		Die Lesbarkeit des Dokuments ist eingeschränkt.	Das Dokument macht den Eindruck eines Verschnittes aus anderen Unterlagen und scheint nicht aus einem Guss entstanden zu sein.	Die Lesbarkeit wurde verbessert.
3	SBB	Allgemein		Ist die Richtlinie für ein Monoprojekt SA? Falls nicht, passt diese mit der RL VPVE zusammen? Kann im 2023 weitergearbeitet werden oder kämen nicht viele Projekte aufgrund fehlender Vorlagen, Prozesse, Zuständigkeiten zum Stillstand?	Unsicherheit bzgl. Übergangsfristen.	Gemäss Dokumentenstruktur für die Weiterentwicklung RL SA - D RTE 25100 sind die notwendigen Prozesse und Vorlagen vorhanden. Die offenen Punkte wurden mit SBB diskutiert und die entsprechenden Anpassungen wurden vorgenommen.
4	TPF INFRA	Allg		Das Dokument muss geschärft werden, bzgl. Lesbarkeit, logischer Reihenfolge der Tätigkeiten, die entlang des Prozesses zu tun sind.	Das Dokument ist schwer zu lesen. Es soll die Aufgaben der Projektleiter erleichtern.	Die Lesbarkeit, etc... wurden verbessert.
5	TPF INFRA	Allg		Die Phasen Planung und Realisierung müssen klar getrennt werden und ersichtlich sein. Eine Abbildung analog der in der aktuellen RL SA Abb. 1 zu finden ist würde das Verständnis und die Einordnung der Aufgaben und Etappen verbessern.	Die Einordnung der Aufgaben ist nicht selbstverständlich. Dies geht auch im Sinne der CENELEC Norm EN 50126, deren Ansätze und Referenzieren leider kaum zu finden sind.	Anpassungen wurden vorgenommen. Ein Standardprojekt muss nicht das V-Model gemäss SN EN 50126-1 abbilden. Deshalb wurde ein vereinfachter Prozess mit zwei Phasen Planung und Realisierung definiert.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
6	VBZ	Generell		Struktur der Richtlinie an die unterschiedlichen Anwenderkategorien anpassen	<p>Die drei unterschiedlichen Kategorien von Bahnen, die es im Bereich SA inklusive Zugbeeinflussung heute gibt, sollten durch eine entsprechende Struktur der Richtlinie ohne Umweg über unnötige Informationen zu den für sie jeweils einschlägigen Punkten geführt werden. Durch eine entsprechende Struktur würden Missverständnisse und Fehlinterpretationen vermieden und damit das Ziel der Präzisierung und Vereinfachung der Nachweisführung erreicht.</p> <p>Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bahnen mit ZSL 90 benötigen keine Informationen zu den Themen ZBMS, ETCS und Interoperabilität. - Bahnen mit ZBMS: Es braucht den Systemführer ZBMS, aber keine EU-Interoperabilität, keine R RTE 29100, keine Richtlinie über das Ergänzungsnetz. - Bahnen Normalspur: Es braucht ETCS, aber keine ZBMS. Der Unterschied dunkelgrün zu hellgrün kann eine Rolle spielen, aber nicht in Bezug auf die technischen Anforderungen. . 	Der Textvorschlag resp. die Begründung für die Änderung stellt das Thema Zugbeeinflussung inkl. Interoperabilität (IOP) in den Fokus und wird deshalb nicht zweckmässig für die Struktur der RL SA erachtet. Das Thema IOP wurde in Kap. Übergeordnetes beschrieben.
7	VöV	Gen		<p>Methodik ist sehr umständlich aufgebaut. Wenn es Ziel wäre, die Anwender ohne sinnlose Umwege durch die notwendigen Schritte zu führen, dann gäbe es 3 Gruppen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anlagen Meterspur mit ZSL 90 (wenig Vorgaben ...) - Anlagen Meterspur mit ZBMS - Anlagen Normalspur (IOP) mit ETCS 	Die Pflichtschritte sauber durchgehen, alles Unnötige weglassen. Damit würde der Anwender effizient begleitet.	Siehe Nr. 6.
8	VöV	Gen		Korrektur Umgang mit RTE-Regelungen Genau wie die Zitate aus Normen sind in Entwürfen zu hoheitlichen Texten die Quellen anzugeben und die Zitate sichtbar zu machen.	Urheberrecht liegt bei VöV-RTE	Die Quellen wurden referenziert.
9	VöV	form		Anmerkung zur Darstellung: Für die Vernehmlassung wird ein Dokument in finalem Zustand erwartet (abgesehen von Seitenumbrüchen ...).	Links, die nicht funktionieren, verwirren. Bei den Erlassen fehlen die Ausgabedaten.	Anpassungen wurden vorgenommen. In den Hinweisen zum Review (E-Mail vom 30.09.2022) wurde bereits erwähnt, dass das Layout des Dokuments nicht der finalen Form entspricht.
10	Forchbahn	1.1	5	"im Bereich der Aussensignalisierung" muss nicht separat aufgeführt werden, ersatzlos löschen	gehört zu SA, siehe vorheriger Bulletpoint	Der Text wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
11	Forchbahn	1.1	5	«Dieses Dokument ist durch die Gesuchstellerin (hier: Infrastrukturbetreiberin (ISB)) und die übrigen interessierenden Personen anzuwenden» ersetzen durch: ...insbesondere durch die Gesuchstellerin und die involvierten Verfasser/Ersteller, Fachplaner und Gutachter anzuwenden	Formulierung unpräzise	Der Text wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und präzisiert.
12	TPF INFRA	1.1	5	Das Dokument soll auf für SA ETCS L2 KGB anwendbar sein, die auf eine Typenzulassung einer generischen Anwendung beruht.	Die RL SA Teil Standardprojekt soll zukunftsorientiert sein.	Der Text wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.
13	SBB	1.1	5	«Telematikanwendungen...» Übertragung für Sicherungsanlagen wie zB. Achszähleransteuerungen, abgesetzte Rechner, Signale, BUe über LAN Verbindungen: Sind diese implizit unter «...Informationen im Zusammenhang mit der Sicherheit....» erfasst? Präzisieren	Klarheit.	Der Text wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und ergänzt.
14	BLS	1.1	5	Personenwarnsysteme für Arbeiten im Gleisbereich: permanente Warnanlagen ² , welche eine fixe Anbindung an der Leittechnik und / oder Stellwerk haben.	Mittlerweile gibt es auch PWA mit fixer Anbindung an Leittechnik UND auch Stellwerk (Rosshäuserntunnel):	Die Angaben wurden in Kap. Übergeordnetes aufgeführt resp. angepasst.
15	Forchbahn	1.1	5	SA für Fahrten auf Gleisanlagen: <input type="checkbox"/> Fahrwegsteuerung und –sicherung (z.B. Stellwerk); <input type="checkbox"/> Signalisierung und Zugbeeinflussung (nur infrastruktureitig); <input type="checkbox"/> Umstellung und Sicherung von Weichen; <input type="checkbox"/> Gleisfreimeldung und Zugortung; <input type="checkbox"/> Steuerung und Überwachung von Bahnübergängen (Bahnübergangsanlagen).	Es sollte noch die Betriebshöhe für Bereiche (Fahrt auf Sicht) mit berücksichtigt werden.	In diesem Kapitel sind keine Betriebsarten definiert. Siehe Nr. 182.
16	VöV	1.2	6	Begriffserklärung möglichst zentral an einem Ort, nicht über mehrere Dokumente verteilt.	Ist eine dezentrale Präzisierung von Begriffen in der RL am richtigen Ort? Besser wäre diese zentral vollständig aufzulisten.	Die Erläuterung von Begriffen erfolgt in Kap. Begriffserläuterungen und Abkürzungen.
17	TPF INFRA	1.3	6	Das Kapitel soll komplett weggelassen werden.	Diese Auflistung bringt keinen Mehrwert und ungenaue Aussagen (zB. Keine Zuteilung in den Phasen Planung und Realisierung), da diese in den nächsten Kapiteln genau beschreiben, welche Dokumente wann zu erstellen bzw. zu liefern sind.	Dieses Kapitel wurde gelöscht.
18	SOB	1.3	6	Welche standardisierten Vorlagen? Die welche der VÖV erarbeitet und erfolgreich angewendet werden?	Präzisieren standardisierten VÖV Vorlagen	Die Vorlagen werden durch den VöV zur Verfügung gestellt. Eine entsprechende Ergänzung wurde in Kap. Übergeordnetes vorgenommen.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
19	SBB	1.3	6	«Technischer Bericht» Präzisieren: Technischer Bericht gemäss RL VPVE	<p>Der Begriff Technischer Bericht ist weitläufig und muss zwingend in diesem Kontext präzisiert werden. Es darf nicht sein, dass für das BAV Lastenhefter abgeschrieben werden. Es müsste sich hier der Technische Bericht gemäss RL VPVE handeln. Dies steht auch so im D RTE 25100.</p> <p>Ist dem nicht so, dann erteilen wir den Prüfstellen den Auftrag, die Anforderungen an das Projekt bzw. die Projektierung zu prüfen, was zu verhindern wäre. Die Prüfer würden in diesem Fall nicht nur ihrer Prüfrolle nachkommen, sondern auch die Rolle der Projektleitung wahrnehmen müssten. Die Klärungen bez. den Anforderungen an das Projekt erfolgt jedoch in der Projektorganisation und wird im Rahmen des MEPLA wie auch den Phasengenehmigungen durchgeführt. Die Vermischung der Rollen Projektleitung und Sachverständige Planung und Realisierung dürfte nicht auftreten, da sonst die Unabhängigkeit nicht sichergestellt ist.</p> <p>Weiter dürften das Lastenheft/Anforderungsprofil und der Technische Bericht für die Prüfung im MEPLA bzw. für den Abschluss der Projektphase nicht sicherheitsrelevant sein. Diese Dokumente sind im Laufe eines Projektes immer wieder Änderungen unterworfen. Mögliche Gründe: Änderungen der Anforderungen an die SA, Produktwechsel SA, Änderung der Vorschriften usw., Änderungen können alle Fachdienste betreffen oder auslösen und können die SA nicht bzw. in unterschiedlicher Tiefe betreffen.</p> <p>Müsste man die Änderungen immer wieder durch den Sachverständigen prüfen lassen, müssten im Projektverlauf gemäss heutiger Prozesse unzählige Nachträge zur SIOP A, B und ggf. ans BAV eingereicht werden.</p>	<p>Dieses Kapitel wurde gelöscht.</p> <p>Die Abhängigkeit mit technischem Bericht für mehrere Fachbereiche wurde in Kap. Standardprojekt erläutert.</p>
20	SBB	1.3	6	Ergänzen: Prüfauftrag zur Neubewertung der TSI-Konformität bei Änderungen der ETCS-Zugbeeinflussung	<p>Vom Standard sollten wir erst sprechen, wenn die Erwartungen an den NoBo geklärt sind.</p> <p>Hinweis: Ein NoBo-Verzicht ist bei Änderung der ETCS-Zugbeeinflussung nicht legitim (s.u.)</p>	Dieses Kapitel wurde gelöscht.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
21	SBB	1.3	6	Ergänzen: Prüfauftrag zur Sicherheitsbewertung	Vom Standard sollten wir erst sprechen, wenn die Erwartungen an die Sicherheitsprüfung auch standardisiert sind.	Dieses Kapitel wurde gelöscht.
22	SBB	1.3	6	Streichen: «Freigabe zur Betriebsaufnahme»	Dieses Dokument hat keine Entsprechung in der EBV und hat auch keinen praktischen Mehrwert gegenüber der Forderung der EBV.	Dieses Kapitel wurde gelöscht.
23	SBB	1.3	6	Streichen: «IOP-Konformitätserklärung»	Dieses Dokument gibt es in der EBV nicht. Ein solches Pendant zur EG-Prüferklärung ist nicht anschlussfähig an das 4. Eisenbahnpaket und kann die EG-Prüferklärung nicht ersetzen Ein Standardprojekt sollte jeweils nur zu einer Aktualisierung der EG-Prüferklärung der Anlage führen, nicht jedoch zu einer projektspezifischen EG-Prüferklärung.	Dieses Kapitel wurde gelöscht.
24	SBB	1.3	6	Wer stellt die Vorlagen zur Verfügung? Heute ist dies der VöV und neu das BAV?	Kompetenz	Siehe Nr. 18.
25	VöV	1.3	6	Hilfsmittel: Die Vorlagen fehlen, sind aber zur Beurteilung der vorliegenden RiLi SA zwingend. Eine Verwendung der bestehenden Vorlagen vom D RTE 25100, die mit der neuen Struktur der RL nicht übereinstimmen, ist nicht zielführend. Wenn diese weiterverwendet werden sollen, müssten diese angepasst werden.	Die RTE-Vorlagen haben zu einheitlich erstellten Dossiers aus der Branche geführt. Bei neuen BAV-Vorlagen besteht die Gefahr eines Wildwuchses.	Gemäss Dokumentenstruktur für die Weiterentwicklung RL SA - D RTE 25100 sind die Hilfsmittel vorhanden.
26	AB	2	6	Falsche Verwendung des Begriffs «Vorschriften»	Bitte um Überprüfung wo das Wort Vorschriften wirklich für Dokumente mit einem «Vorschrift-Status» verwendet wird. Einige der aufgelisteten Dokumente sind m.E. keine «Vorschriften».	Die Angaben wurden in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und erläutert.
27	AB	2	7	RTE 25100 [9]	Die RTE 25100 wird in der Tabelle als «Vorschrift» [9] aufgeführt. Die RL SA hat vielerorts einen Widerspruch in sich, wird mittels vorliegender RL SA dem RTE 25100 vielerorts widersprochen.	Die D RTE 25100 wurde in Kap. Übergeordnetes als anerkannte Regeln der Technik aufgeführt. Mit der Dokumentenstruktur für die Weiterentwicklung RL SA - D RTE 25100 sind die Widersprüche beseitigt.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
28	SBB	2	6	“Vor der Einreichung der Plangenehmigungsunterlagen...bewertet wird” ersetzen durch: “Das BAV stellt eine aktuelle Liste in der Vorlage des “Sicherheitsberichts Phase Planung” zur Verfügung, in der ggf. die aktuelle Version spezifisch zu ergänzen ist und in der die ISB-spezifischen Vorgaben zu konkretisieren sind.” Die Aktualität sollte seitens des BAV gepflegt werden, und zwar in der Vorlage.	Die RL sollte stabil bleiben.	Die Vorschriftenaktualität wird in den Vorlagen gepflegt. Dieses Kapitel wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.
29	SBB	2	6	«Vor der Einreichung der Plangenehmigungsunterlagen an das BAV ist zu prüfen, ob neuere Versionen der Vorschriften [1] - [25] vorliegen und sich daraus Änderungen ergeben. Sollte dem so sein, muss die ISB dem BAV eine entsprechende Beurteilung vorlegen, in der die Auswirkungen der Änderungen auf das jeweilige Projekt bewertet wird.»	Es gelten die Vorschriften, welche zum Zeitpunkt der Einreichung der PGV gültig sind. Die Beurteilung, ob neuere Vorschriften den Inhalt der vorliegenden RL übersteuern, sollte in der Verantwortung des BAV liegen.	Siehe Nr. 28.
30	SBB	2	6	Es heisst: «In diesem Dokument berücksichtigte Vorschriften:» Dazu gehört auch die RTE 25100. Die RTE 25100 basiert doch auf der RL SA? Das ginge dann hierarchisch nicht auf. Die RTE 25100 müsste sich nach der RL SA richten.	Dokumenthierarchie	Die Angaben wurden in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.
31	SBB	2	6	Korrigieren: «zu prüfen, ob neuere Versionen der Vorschriften [4] [10]- [25] vorliegen und sich daraus Änderungen ergeben.»	Gemäss erstem Punkt aus Kapitel 2 sind [1] - [9] in der RL berücksichtigt.	Die Angaben wurden in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.
32	SBB	2	6	Präzisieren: «Die Planung der SA soll ist anhand dieses Dokumentes ohne weitere Konsultationen...der Vorschriften möglich.»	Klare Aussage	Die Angaben wurden in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.
33	SBB	2	6	Streichen: Sollte dem so sein, muss die ISB dem BAV eine entsprechende Beurteilung vorlegen, in der die Auswirkungen der Änderungen auf das jeweilige Projekt bewertet wird. Vorschlag: Der Projektverfasser erfasst die Abweichungen gegenüber dem aktuellen Regelwerk. Das BAV bewertet die Auswirkungen.	Die Projekterarbeitung erfolgte u.U. auf älteren Ausgaben der aufgeführten Dokumente. Der Projektverfasser sollte nur verpflichtet werden, den Stand der Dokumente aufzuführen und Abweichungen zu den aktuellen Ausgaben aufzuführen. Das BAV sollte eine Bewertung durchführen.	Siehe Nr. 28.
34	VöV	2	6	Massgebende Vorschriften präzisieren	Unterscheidung zwischen [1]-[9] und [10]-[25] ist unklar.	Die Handhabung ist bereits beschrieben.
35	VöV	2	6	Tabelle [1]-[25] ist ohne Version und Datum.	Jedes Projekt muss zu den aktuellen Vorschriften konform sein. Damit ist eine Prüfung unmöglich.	Die Vorschriftenaktualität wird in den Vorlagen gepflegt, deshalb werden in die Richtlinie keine Version und kein Datum angegeben.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
36	SBB	Tab. 1	7	[10] zu EBV in der Spalte "Besonders relevante Anforderungen" TSI streichen.	Kohärenz mit Ref [8] (gleichzeitig "grün" und nicht "grün"). Ein Standardprojekt ist nur dann erreicht, wenn der Standard die Umsetzung der TSI weitgehend genehmigt und lediglich festhält, mit welchen Projektierungsregeln ergänzend spezifisch auf die TSI-Konformität Einfluss genommen wird.	Die Angaben wurden in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.
37	SBB	Tab. 1	7	[9]. Passt diese Richtlinie mit der D RTE 25100 zusammen? Vorschlag: Beide Dokumente zuerst bereinigen und erst anschliessend veröffentlichen.	Es hat viele Doppelspurigkeiten in den beiden Dokumenten. ZB. die Beschreibung der Situationspläne.	Mit der Dokumentenstruktur für die Weiterentwicklung RL SA - D RTE 25100 ist die Doppelspurigkeit beseitigt.
38	SBB	2	7	Es wird an zahlreichen Stellen auf Vorschriften aus den Vorschriften [1] bis [9] referenziert. Das Dokument genügt also nicht dem Anspruch, dass seine Verwendung "ohne weitere Konsultation" dieser Vorschriften auskommt. Sollte der Anspruch nicht eher die SA-spezifische Auslegung der EBV-Vorgaben sein und das Aufzeigen des Nutzens des "Standards" eines Standardprojekts.	Die Dokumente werden zur Verwendung referenziert. Sie müssen also weiterhin zur Hand genommen werden.	Diverse in grün eingefärbten Vorschriften sind referenziert, um Bezug zu den Vorgaben zu schaffen. Sie müssen nicht konsultiert werden, wenn die RL SA angewendet wird. Dieses Kapitel wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.
39	VöV	2	7	[6]: Welche Version? Noch die bestehende oder die anzupassende?	Unklarheiten mit Rückfragen sind programmiert	Gemäss Dokumentenstruktur für die Weiterentwicklung RL SA - D RTE 25100 ist die Referenz zur RL SA V3.0 nicht notwendig.
40	VöV	2	7	[9]: D RTE 25100, kann noch nicht berücksichtigt werden, da diese noch bearbeitet oder sistiert werden muss.	Unklarheiten mit Rückfragen sind programmiert	Dieses Kap. wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.
41	SBB	Tab. 1 2	8	[17] «Weitere Vorschriften wie z.B. VSS-Normen, Schweizer Normen sind in RTE 25931 Kap. 1.4 aufgeführt; sie sind ebenfalls zu berücksichtigen.» Das erwähnte Kapitel beinhaltet folgende Unterteilungen: 1.4.1 Rechtliche Grundlagen der Eisenbahn 1.4.2 Rechtliche Grundlagen der Strassen und Wege 1.4.3 Weitere Grundlagen der Eisenbahn 1.4.4 Weitere Grundlagen der Strassen und Wege.	Die ISB besitzt in den genannten Fällen keine Kompetenz für die Kapitel RTE 25931 Kap. 1.4.2 und 1.4.4.	Dieses Kap. wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst. Die ISB als Gesuchstellerin trägt die Verantwortung, sofern diese Kapitel der R RTE 25931 betroffen sind. Die Richtlinie SA behandelt derartige Fragestellungen nicht in dieser Tiefe.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
				1.4.1 und 1.4.4 sind klar bei der ISB der Bahn. 1.4.2 und 1.4.4 beinhalten vorwiegend Vorschriften, welche die Strassen und Wege betreffen. Die Verantwortung liegt beim Eigentümer der Strasse, falls die ISB nicht Eigentümerin ist. Die sollte präzisiert werden.		
42	SBB	Tab. 1 2	8	[21] streichen.	Dies gilt für alle Fachbereiche und nur eine nicht-referenzierte Erwähnung im Kapitel 1.1 bez. Personenwarnsystem hat	Dieses Kap. wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt. Die R RTE 20100 wurde als anerkannte Regeln der Technik aufgeführt.
43	SBB	Tab. 1 2	8	[24] streichen. Ist dies nicht bereits unter [16] enthalten?	Dokumenteffizienz	Die Referenz wurde gelöscht.
44	SBB	Tab. 1 2	8	Die Tabelle enthält zwingend einzuhaltende, hoheitliche Vorschriften und freiwillige RTE-Regelungen. Dies entspricht im engeren Sinne nicht «massgebenden Vorschriften». Hingegen gilt, wenn R RTE 25000 richtig angewendet wird, dann gelten die Vorgaben von EBV, AB-EBV und FDV als erfüllt Die Liste sollte dahingehend präzisiert werden.	RTE-Regelungen sind freiwillig im ganzen Bereich von SA. Falls die R RTE 25000 richtig angewendet wird, dann müssen EBV, AB-EBV, FDV sowie TSI CCS nicht konsultiert zu werden (gemäss Konf.-Bestätigung VöV vom Sept. 2020).	Die Tabelle wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.
45	SBB	Tab. 1 2	8	Die Tabelle scheint Vorgaben zu enthalten, die von der Planung und Projektierung von Sicherungsanlagen weiter entfernt liegen. Beispiele: BAV RL für den Erlass von BV und FDV, R RTE 20100 (Arbeitsstellensicherheit ist für die Projektierung von geringerem Interesse).	Bei « massgebenden Vorgaben » sollten die Vorgaben des behandelten Sachverhalts präzise aufgeführt werden. Materiell fremde Vorgaben sollten entfernt werden.	Die Tabelle wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst. Alle für ein konkretes Projekt massgebenden Vorgaben sind aufzulisten und umzusetzen.
46	SBB	Tab. 1 2	8	Vorgaben mit den gültigen Ausgabedaten ergänzen Unglücklich ist auch, dass RTE-Dokumente nur für die Bahnen und BAV kostenfrei sind.	Erlasse und BAV-RL verwiesen bisher weitgehend statisch, also mit Ausgabedatum. Dem ist hier nicht so und sollte hier ebenfalls angewendet werden.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 35.
47	VöV	2	8	[15ff]: Im Entwurf sind R RTE 25000, D RTE 27900 als «Massgebende Vorgaben» in einer Liste mit EBG, EBV etc. aufgezählt. Sehr irreführend.	Formal falsch, RTE-Regelungen sind nicht verbindliche d.h. freiwillige Vorgaben.	Die Tabelle wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.
48	VöV	2	8	[18]: R RTE 29100 Vorsignaldistanzen Normalspur Regelung ohne weitere Erläuterung in der Tabelle.	Die Regelung gilt nur für Normalspurbahnen (IOP) und braucht für die korrekte Anwendung einige Zusatzinformationen. Einfach Aufführen als eine der Vorgaben greift zu kurz. Für Meterspur zudem reine Irreführung.	Der Anwendungsbereich ist bereits im Titel erkennbar.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
49	VöV	2	8	Die Tabelle enthält mehr als eine Vorgabe, die mit der Planung von Sicherungsanlagen nichts zu tun haben. Beispiel: R RTE 20100, Arbeitsstellensicherheit.	Unnötige Auflistung von nicht relevanten Regelungen. Arbeitsstellensicherheit ist Umsetzung der FDV bei den Arbeitsstellen, betrifft aber die Anlagenkonzepte praktisch nicht.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 45.
50	VöV	2	8	Wie stellt man konforme Querprofil-Pläne her, wenn keine Basis für die Lichtraumprofile erwähnt sind? AB-EBV genügen dazu in der Regel nicht.	Hier fehlen die Hinweise auf R RTE 20012, Lichtraumprofil N, und R RTE 20512, Lichtraumprofil M.	Die Tabelle wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und ergänzt. Die R RTE 20012 und R RTE 20512 sind als anerkannte Regeln der Technik aufgeführt.
51	VöV	2	8	[12]: Distanz zwischen Kontrolllicht und Bahnübergang. Der Kommentar 4a ist keine praktikable Lösung und soll nicht aufgeführt werden.	Wird in der Praxis nicht umgesetzt. Das RTE-Projekt Vorsignaldistanzen M-Spur wird gestartet	Die Referenz wurde gelöscht.
52	AB	3.1	9	Ein Projekt einer ISB ist dann <u>ein</u>	«ein» fehlendes Wort	korrigiert
53	ASm	3.1	9	Ein Projekt einer ISB ist dann Standardprojekt SA, wenn es ausschliesslich Produkte (siehe Kap. 1.1) enthält, die typenzugelassen sind und/oder bereits bei dieser ISB im Einsatz stehen.	Typenzugelassene Produkte sollen nicht aufwendiger werden als bisher und deshalb mit SA-Standardprojekten realisiert werden können. Auch der erstmalige Einsatz eines typenzugelassenen Systems beim ISB wie z.B. ein Nachfolgeprodukt, sollte als Standardprojekt realisiert werden können. Es besteht die Gefahr, dass der Aufwand von neu zuzulassenden Produkten den Wettbewerb verhindert.	Die Definition wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt resp. angepasst. Es ist zu vermerken, dass gemäss RL SA V3.0 Kapitel 6.4 « <i>Wenn eine ISB ein bestimmtes sicherheitsrelevantes System auf ihrem Netz zum ersten Mal einsetzt</i> » eine Betriebsbewilligung des BAV notwendig ist. Die Diskussion hat ergeben, dass der erstmalige Einsatz eines typenzugelassenen Produkts bei einer ISB als Standardprojekt (ohne Betriebsbewilligung) möglich ist, unter der Voraussetzung, dass: <ul style="list-style-type: none"> - das Produkt bereits bei anderen vergleichbaren ISB in der Schweiz in Einsatz ist und - die technisch-betriebliche Integration im Projekt nachgewiesen ist. Die notwendigen Anforderungen wurden in Kap. Übergeordnetes konkretisiert.
54	MBC / Geste	3.1	9	"Ein Projekt einer ISB ist dann Standardprojekt SA, wenn es ausschliesslich Produkte enthält, die typenzugelassen sind und/oder bereits bei dieser ISB im Einsatz stehen"	Selon les critères définis par la suite dans la Tabelle 2 il faut que les deux conditions soient réunies, et pas seulement une des deux (donc seulement "und" et pas "oder").	Le texte a été adapté, voir Nr. 53.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
55	TPF INFRA	3.1	9	Die Definition muss aus Sicht des Einsatzes der Produkte erarbeitet werden. Die Aussage zu Produkten, die bereits bei dieser ISB im Einsatz stehen, könnte falsch interpretiert werden.	Diese Teilaussage favorisiert das «Grand father rights» gegenüber sauberen und zukunftsorientierten standardisierten Produkten (auch Kosteneffizienz über die Lebensdauer ist betroffen und Vielfalt von Lösungen).	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 53.
56	Forchbahn	3.1	9	Tabelle ersetzen durch Entscheidungsbaum analog z.B. Abbildung 1 auf der Seite 10	Fragen teilweise verwirrend	Die Tabellenform hat sich für die Fragen als besser geeignet erwiesen als der Entscheidungsbaum. Es ist unklar, welche Fragen unter «teilweise verwirrend» gemeint sind.
57	RhB	3.1	9	Kein konkreter Textvorschlag zu Tabelle 2. Jedoch sollten die Hürden, damit ein Projekt als Standardprojekt behandelt werden darf, erheblich reduziert werden.	Mit den aktuellen Kriterien wird es fast keine «Standardprojekte» geben. Der Nutzen der neuen Richtlinie wird dadurch stark eingeschränkt.	Die Definition «Standardprojekt» wurde angepasst, siehe Nr. 53.
58	VBZ	3.1		Definition "Standardprojekt SA" weniger eng fassen	Ziel der Weiterentwicklung der RL SA ist unter anderem die Sicherheitsnachweisführung für Sicherungsanlagen zu vereinfachen. Insbesondere soll neu die Nachweisführung für sog. Standardprojekte separat geregelt und gegenüber der bestehenden RL SA V3.0 vereinfacht werden. Der Fragenkatalog in Ziffer 3.1 (Tabelle 2) lässt aber starke Zweifel aufkommen, dass es viele Projekte geben wird, die als Standardprojekt beurteilt werden können. Nur schon der Einsatz eines im fraglichen Unternehmen noch nicht in Betrieb stehenden Achszähl-Produkts führt z.B. dazu, dass kein Standardprojekt mehr vorliegt (obwohl z.B. Ersatz UGSK X durch UGSK X1 bei anderen Bahnen schon länger erfolgt und in Betrieb). Das Vereinfachungsziel wird verfehlt, wenn durch die sehr enge Definition in Ziffer 3.1 nur wenige Projekte als Standardprojekte beurteilt werden können und in den meisten Fällen weiterhin die bestehende RL SA zur Anwendung kommt.	Die Tabelle wurde im Zusammenhang mit der Definition «Standardprojekt» angepasst.
59	SOB	3.1	9	Frage 1) ändern in «Werden Produkte (siehe Kap. 1.1) erstmalig bei einer der ISB eingesetzt?»	Das Kriterium soll die Typenzulassung / anderweitige Zulassung sein und nicht die bisherige Anwendung bei der spezifischen ISB.	Die Frage 1) wurde im Zusammenhang mit der Definition «Standardprojekt» angepasst, siehe die Stellungnahme zu Nr. 53.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
60	BLS	3.1	9	Punkt 1) in der Tabelle : Werden Produkte (siehe Kap. 1.1) erstmalig bei der ISB eingesetzt welche nicht typenzugelassen sind ?	Ergänzung nötig damit kein Widerspruch mit Abs 1 in 3.1	Der Widerspruch wurde bereinigt.
61	MBC / geste	3.1	9	Tabelle 2, Nr.1)	N'y a-t-il aucune exception prévue pour ce point? Si on imagine un renouvellement d'installation de PN avec par exemple une nouvelle génération de ZP, ou un nouveau moteur de treuil, doit-on vraiment passer sur un projet non standard ? A noter qu'il est difficile de savoir à quel point le déroulé d'un projet non-standard sera plus complexe, car la RL n'est pas encore disponible.	Les questions ont été adaptées. Les exigences pour un projet non standard sont définies au chap. Projet de développement.
62	ASm	3.1	Tabelle 2	1) Werden Produkte (siehe Kap. 1.1) erstmalig bei der ISB eingesetzt? 3) Werden Funktionen von Produkten eingesetzt, deren Projektierung oder Anwendung nicht über eine Typenzulassung oder über eine anderweitige Zulassung verfügen. Beispielsweise werden frei programmierbare Logik-Elemente oder von den Grundsätzen der Prinzipschaltungen bzw. Baugrundsätzen abweichende Schemata verwendet? 5) Muss für einer Abweichung von EBV [10], AB-EBV [12], FDV [13] ein "neues Regelwerks" (siehe Kap. 4.2) bzw. eine neue Regelung erstellt oder entwickelt werden?	1)Anstatt erstmalig sollte: Werden nicht typenzugelassene Produkte eingesetzt? 3)Mit dem geltenden Ausschreibungsverfahren ist eine Spezifikation des Produkts zu diesem Zeitpunkt nicht möglich. Diese Frage setzt voraus, dass das einzusetzende Produkt bereits in der Planungsphase bekannt ist und demzufolge Lieferanten miteinbezogen werden müssen. 5) Begriff «Regelwerk» nicht geeignet. Unter Regelwerk wird RTE verstanden. RTE sind nicht hoheitliche Regeln und werden durch den VöV erarbeitet.	Diese Frage wurden im Zusammenhang mit der Definition «Standardprojekt» angepasst ggf. gelöscht.
63	SBB	Tab. 2 3.1	9	(2) Präzisieren.	Das Beispiel des Stellwerkersatzes ist nicht ausreichend. Es müssten auch Umbauten für den Beschriebenen Fall aufgeführt werden. Beispiel wäre evtl. Simis IS.	Die Tabelle wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt resp. angepasst.
64	BLS	3.1	9	Punkt 2) in der Tabelle : Beispielsweise ein Stellwerkersatz mit einem Produkt, das vor einer Vorschriftsänderung der EBV, den AB-EBV oder den FDV typenzugelassen oder anderweitig zugelassen wurde und Funktionen enthält, welche nicht mehr konform zu diesen Vorschriften sind oder Funktionen nicht hat, die gemäss den Vorschriften notwendig wären	Dauerüberwachung	Die Tabelle wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.
65	SBB	Tab. 2 3.1	9	(2) «Stehen die eingesetzten Produkte im Widerspruch zu den aktuellen Versionen der EBV [10], den AB-EBV [12] oder den FDV [13]?»	Wenn das Produkt gemäss 3.1 1. Abschnitt bereits bei einer ISB im Einsatz ist, aber nicht den aktuellen Versionen entspricht, ist kein Standardprojekt umsetzbar?	Die Tabelle wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.

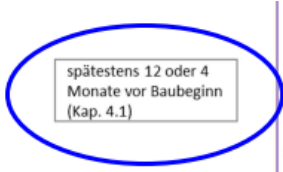

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
				Steht dies nicht im Widerspruch mit 3.1 «Ein Projekt einer ISB ist dann Standardprojekt SA, wenn es ausschliesslich Produkte (siehe Kap. 1.1) enthält, die typenzugelassen sind und/oder bereits bei dieser ISB im Einsatz stehen.»?	Das dürfte bei nicht typenzugelassen Produkten häufig sein, zumal die Überprüfung auf die Regelkonformität sehr aufwendig sein kann.	
66	SBB	Tab. 2 3.1	9	<p>(3) Diese Frage müsste um folgenden Passus ergänzt werden: «Werden Funktionen von Produkten eingesetzt, deren Projektierung oder Anwendung nicht über mindestens eine anlagenspezifische Typenzulassung oder über eine anderweitige Zulassung verfügen.»</p> <p>Damit könnte man UNIV und FLOE, wie auch Abweichung von Prinzipschaltungen, welche bereits erfolgreich jedoch anlagenspezifisch eingesetzt wurden, auch auf anderen Anlagen einsetzen.</p> <p>Ist aber die Wirkung gewollt?</p>	<p>Wenn hier UNIV oder FLOE gemeint sind, sind die allermeisten eSTw sowie rSTw betroffen, mit Abweichungen von den Prinzipien.</p> <p>Für beide Stellwerktypen könnte die Frage aber erst beantwortet werden, wenn die Bauunterlagen erstellt wurden. Dies ist in der Regel weit nach der Einreichung PGV der Fall.</p> <p>Mit dieser Frage wird die Mehrzahl der Projekte nicht als Standardprojekt SA durchgeführt werden können. Dies könnte viele Einreichungen verzögern, da nicht alles eingehalten werden kann – da ebenfalls die Vorlagen fehlen. Es bräuchte zwingend eine Übergangsfrist von ca. 6-9 Monaten.</p>	<p>Die Tabelle wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.</p> <p>Der Begriff «anderweitige Zulassung» ist erläutert. Damit können z.B. UNIV und FLOE Elemente, welche bereits erfolgreich anlagenspezifisch eingesetzt wurden, auch bei anderen vergleichbaren Anlagen eingesetzt werden.</p> <p>Falls neue Funktionen nötig sind, ist das üblicherweise schon in der Planungsphase bekannt und dann ist es kein Standardprojekt mehr.</p>
67	SBB	Tab. 2 3.1	9	<p>(3) «...oder von den Grundsätzen der Prinzipschaltungen bzw. Baugrundsätzen abweichende Schemata verwendet?»</p> <p>Ist die Wirkung dieses Punktes gewollt?</p>	<p>Gemäss Erfahrung sind bei vielen Projekten in der Phase Realisierung neue Erkenntnisse zu erwarten, die Nachprojektierungen und Nachweise erfordern.</p> <p>Konsequenz: Aus ursprünglich einem Standardprojekt wird ein PGV-pflichtiges Projekt. (vgl. auch 4.1)</p>	<p>Die Vorgabe ist konsistent mit der RL SA V3.0.</p> <p>Abweichende Schemata von den Prinzipschaltungen bzw. Baugrundsätzen gelten nicht als Standardprojekt.</p> <p>Die Angabe «Aus ursprünglich einem Standardprojekt wird ein PGV-pflichtiges Projekt. (vgl. auch 4.1)» ist unklar. Grundsätzlich ist ein Standardprojekt PGV-pflichtig.</p>
68	SBB	Tab. 2 3.1	9	<p>(3) «über eine Typenzulassung oder über eine anderweitige Zulassung verfügen.» steht im Widerspruch zur Definition Standardprojekt (3.1) «die typenzugelassen sind und/oder bereits bei dieser ISB im Einsatz stehen».</p> <p>Was ist die Definition der anderweitigen Zulassungen (Anlagenspezifisch oder bei ISB im Einsatz)?</p>	<p>Es fehlt eine Definition der anderweitigen Zulassungen erstellen.</p> <p>Kleinstanpassungen müssen im Projekt möglich sein. z.B. Schaltungsanpassung, UNIV oder FLOE Anwendungen</p>	<p>Siehe die Stellungnahme zu Nr. 66.</p>

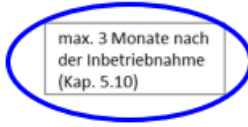
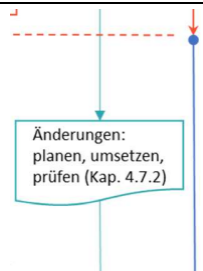
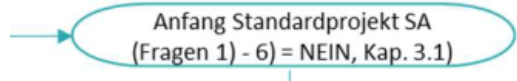
Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
				Freie Projektierungen (Kleinstanpassungen) müssen im Rahmen eines Standardprojektes zulässig sein. So sollte auch nicht gelten: «Beispielweise werden frei programmierbare Logik-Elemente oder von den Grundsätzen der Prinzipschaltungen bzw. Baugrundsätzen abweichende Schemata verwendet».		
69	Forchbahn	3.1 3)	9	Werden Funktionen von Produkten eingesetzt, deren Projektierung oder Anwendung nicht über eine Typenzulassung oder über eine anderweitige Zulassung verfügen. Beispielweise werden frei programmierbare Logik-Elemente oder von den Grundsätzen der Prinzipschaltungen bzw. Baugrundsätzen abweichende Schemata verwendet?	Für Do69 Anlagegen kann diese Fragestellung nicht angewendet werden. Prinzipschaltungen sind nur in der JGK200 vorhanden und diese sind nicht abschließend.	Ziel der Frage ist zu erkennen, ob neue Funktionen entwickelt werden müssen. Das Beispiel dient lediglich dazu, die Frage zu erläutern. Für Do67, Do69, SpDrS-SBB gibt es Prinzipschaltungen. Abweichende Anwendungen sind keine Standardprojekte.
70	SOB	3.1	9	Frage 3) mit Fragezeichen am Schluss ergänzen	Redaktion	korrigiert
71	SOB	3.1	9	Frage 4) präzisieren oder weglassen	Bedeutung nicht erkennbar. Was will die RiLi damit aussagen? Zudem ist nicht erkennbar, weshalb die Nutzung eines Tools gleich eine Standardabweichung darstellen soll.	Diese Frage wurde gelöscht, kein Mehrwert.
72	SBB	Tab. 2 3.1	9	(4) «Werden neue Planungs- oder Projektierungsmöglichkeiten, wie bspw. Tools eingesetzt?» Präzisieren	Was wenn der Lieferant einen neuen Release plant und das «Tool» dazu noch nicht freigegeben ist?	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 71.
73	SBB	Tab. 2 3.1	9	(4) Es ist die Rede von neuen Tools. Dies ist zu präzisieren.	Was gilt als neues Tool? Welches sind zugelassene Tools? Gilt dies jeweils für das erste Projekte welches mit diesem Tool projektiert wurde? Diese Definition braucht eine weitere Erklärung. Ist ein Excel auch schon ein Tool?	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 71.
74	SBB	Tab. 2 3.1	9	(4) streichen. Inwiefern ist dies für die Genehmigungsbehörde von Bedeutung? Wichtig ist doch, dass der Prozess und somit die Vorschriften eingehalten sind?	Die ISB muss jederzeit die Möglichkeiten haben Projektierungstools einzusetzen und weiterzuentwickeln. Weiter hat die ISB keine Möglichkeit dies bez. den Lieferanten zu kontrollieren und somit sicherzustellen. Wichtig ist das der Prozess eingehalten wird.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 71.
75	Forchbahn	3.1 4)	9	Werden neue Planungs- oder Projektierungsmöglichkeiten, zur Erstellung von Sicherheitsrelevanten Funktionen eingesetzt?	Ansonsten müssten wie CAD oder SPS Softwaretools immer in der Nachweisführung einbezogen werden.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 71.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
76	MBC / geste	3.1	9	Tabelle 2, Nr. 4)	Ce point n'est pas clair. Sans exemple il n'est pas possible de comprendre quelles sont ces nouvelles Projektierungsmöglichkeiten, ou alors de quel type de "Tools" on parle. Si possible, ajouter des exemples.	Voir la prise de position au Nr. 71.
77	SBB	Tab. 2 3.1	9	(5) streichen. Wer hat die Kompetenz dies zu beurteilen?	Dies sollte Aufgabe des BAV sein.	Diese Frage wurde gelöscht.
78	SOB	3.1	9	Frage 5) Muss für einer Abweichung von [...] ein «neues Regelwerks» ...	Orthografie	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 77.
79	Stadler Signalling	3.1	9	Tabelle 2, Nr. 5) Bemerkung: • können mit einem bestehenden Regelwerk beherrscht werden oder können nicht mit dem Risikoakzeptanzgrundsatz "Regelwerk" beherrscht werden.	Die Frage ist nicht klar. Es ist nicht klar was man unter neuer Regelung versteht. Wording im zweiten Punkt angepasst an Risikomanagementverfahren. "Regelwerk" ist einer der drei Akzeptanzgrundsätze.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 77.
80	SOB	3.1	9	Frage 6: Ist tatsächlich intendiert, dass die Montage einer zusätzlichen Eurobalise (Beispiel) auf einer Strecke des vollinteroperablen Hauptnetzes genauso eine Standardabweichung darstellt wie eine neues RBC?	Diese Undifferenziertheit ist unplausibel	Diese Frage wurde gelöscht.
81	SBB	Tab. 2 3.1	9	(6) Für Normalspurstrecken im IOP-Hauptnetz nach Anhang 6 EBV [10]: Ist ein Neubau (neue Strecke, wo vorher keine vorhanden war) eines streckenseitigen Teilsystems ZZS (RBC, Eurobalise, Euroloop, LEU Eurobalise, LEU Euroloop, Achszähler) gemäss EU-Verordnung [8]) vorgesehen?	Die SBB verwendet im Bereich SA standardisierte ETCS Produkte, welche eine Zulassung BAV haben, und wendet diese gemäss geltenden Vorschriften [25] an. Ist es Zeitgemäss, dass diese noch aufgeführt werden? Gleiches gilt für die Achszähler.	Die Auflistung ist nicht mehr notwendig, weil die Frage gelöscht wurde.
82	SBB	Tab. 2 3.1	9	(6) «...LEU Euroloop, Achszähler) gemäss...»	Klammer schliessen	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 81.
83	SBB	Tab. 2 3.1	9	Der Fragenkatalog ist zu restriktiv. Gemäss aktueller Fassung würde bereits der erste Einsatz pro ISB eines neuen Achszählsystems oder GSK-Systems den Standardprozess verhindern. Eng ausgelegt gilt dies sogar für eine neue Software-Version mit neuer Typenzulassung von bewährten GFM-Systemen. Damit wird verhindert, dass ISB von anderen ISB direkt profitieren können. Das BAV steigert damit den eigenen Aufwand ohne erkennbaren Nutzen.	Falls die neue RL SA die einfachen Projekte gerne so einfach wie notwendig behandeln will, dann muss der Katalog abgespeckt werden. Bleibt der lange Katalog, dann produziert diese RL SA sofort bei ISB und BAV einige Mehraufwände ohne Nutzen.	Der Fragekatalog wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
84	SBB	3.1	9	«Ein Projekt einer ISB ist dann Standardprojekt SA, wenn es ausschliesslich Produkte (siehe Kap. 1.1) enthält, die typenzugelassen sind und/oder bereits bei dieser ISB im Einsatz stehen.» Die Erwähnung der «Grandfather Rights», welches ein geläufiger Begriff ist, wäre an dieser Stelle ebenfalls sinnvoll.	Kontinuität	Der Begriff «Grandfather Rights» wurde in der Fusszeile in Kap. Übergeordnetes erwähnt.
85	SBB	3.1	9	«und/oder bereits bei dieser ISB im Einsatz stehen.» Präzisieren.	Sind das bei Altsystemen Grandfatherrights?	Zum Teil Ja. Der Satz wurde ergänzt.
86	SBB	3.1	9	Ergänzen: «Ein Projekt einer ISB ist dann ein Standardprojekt SA...»	Tippfehler	korrigiert
87	SBB	3.1	9	<u>Folgende Voraussetzungen sollten geschaffen werden:</u> 1.Vorgehen zur Anerkennung von Standards in einem separaten Teil festlegen mit folgendem Inhalt: 2.Was beinhaltet ein Standard 3.Wie entsteht der Standard 4.Wie wird er geprüft 5.Standards erarbeiten bzw. Dokumentieren 6.Standards prüfen 7.Standards auflisten Hinweise: <u>Folgendes könnte ein Standard beinhalten:</u> a.Standard beschreibt ein Systementwurf ist beschreiben b.Für Komponenten des Systementwurfs ist geklärt, welche Komponenten einer Typenzulassung bedürfen. c.Eine Liste mit entsprechend typenzugelassen Komponenten kann referenziert werden. d.Ein QS-System zur Erreichung einer sicheren und vorschriftenkonformen spezifischen Anwendung des Systems ist beschrieben. Dabei müsste das QS-System auch die Sicherstellung beinhalten, dass Komponenten, die keiner Typenzulassung bedürfen, ihre Anforderungen erfüllen. <u>Folgendes könnte die Entstehung eines Standards beinhalten:</u>	Die Definition des Standardprojekts muss folgenden Zweck erfüllen: Dadurch das Vorliegen eines Standardprojekts sind Ansprüche, die für die Plangenehmigung zu erfüllen sind, auf eine bestimmte Art und Weise bereits durch den Standard erfüllt (z.B. Funktionalitäten, Riskobeherrschung oder IOP). Der Standard beschreibt eine Art und Weise, wie diese erfüllt werden. Durch den Standard findet also eine "Modularisierung" der Vorhaben in generische Module (Standard) und spezifische Module (Anwendung des Standards) statt. Die Modularisierung entbindet nicht von der Prüfung, d.h. auch der Standard muss geprüft werden. Dabei ist für den Bereich der IOP EU (VO) 2010/713 zwingend.	Die offenen Punkte wurden mit SBB diskutiert und die entsprechenden Anpassungen wurden vorgenommen.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
				<p>a. Der Standard wird entworfen (zB. in einer Arbeitsgruppe)</p> <p>b. Der Entwurf unterliegt einer Risikobewertung</p> <p>c. Der Entwurf unterliegt einer Bewertung der Vorschriftenkonformität</p> <p><u>Folgendes könnte die Prüfung eines Standards beinhalten:</u></p> <p>a. Sicherheitsbewertung (durch ISA)</p> <p>b. Vorschriftenkonformität spezifisch nach Vorschrift:</p> <p>c. TSI (falls notwendig): Zwischenprüfbericht der EG-Prüfbescheinigung nach Modul SB+SD</p> <p>d. Sicherheitsrelevante Vorschriften (in der Sicherheitsbewertung enthalten)</p> <p>e. NNTV (falls notwendig): BBS-Prüfbericht</p> <p>f. andere: verzichtbar oder ISA</p> <p><u>Daher wäre der Text zu korrigieren mit:</u></p> <p>Ein Standardprojekt liegt vor, wenn sich ein Projekt ausschliesslich der Standards der Sicherungsanlagen bedienen kann.</p> <p>Der ISB muss im Sicherheitsbericht Phase Planung auflisten, welche Standards im Vorhaben zur Anwendung kommen.</p> <p>Die zur Verfügung stehenden Standards sind in [REF] aufgelistet.</p>		
88	Forchbahn	3.1	9	(5) ... "ein neues Regelwerks" ändern in "ein neues Regelwerk"	Rechtschreibung, Schreibfehler	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 77.
89	Forchbahn	3.1	9	Müsste in der Fragestellung nicht auch noch das Thema bei Geschwindigkeitserhöhungen aufgenommen werden. Wie geht die ISB um, eine V-max Erhöhung angestrebt wird. (Gleisgeometrie ist für die gewünschte V-max Erhöhung schon zugelassen)		Nein. Ziel der Frageliste ist, die Projekte mit Entwicklungsanteil abzugrenzen.
90	VöV	3.1	9	Diskrepanz zu RL SA klären.	Definition Standardprojekt SA entspricht RL SA 5.6.1 Produktanwendungsreife	Die RL SA V3.0 wird durch die weiterentwickelte RL SA V4.0 ersetzt. Somit ist die Diskrepanz beseitigt.
91	VöV	3.1	9	Die Beantwortung der Fragen gibt fast keinen Spielraum und ist nicht eindeutig. Müsste präzisiert werden.	Ein Standardprojekt sollte zumindest bei 80% der Projekte möglich sein. Wir befürchten, dass viele Projekte bei harter Beurteilung nicht als Standardprojekte realisiert werden können.	Der Fragekatalog wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
92	VöV	3.1	9	Die Anwendung der nicht überarbeiteten RL SA ist unklar, bzw. sind die kommenden Anpassungen bzgl. Entwicklungsprojekten nicht bekannt. Gilt das Projekt nicht als Standardprojekt sollte wohl nur der Anteil mit «Entwicklungsprojekt» mit dem BAV vorab geklärt werden	.	Die Anwendung der RL SA V3.0 ist nicht mehr notwendig. Sie wird durch die weiterentwickelte RL SA V4.0 ersetzt, welche das Standard- und das Entwicklungsprojekt berücksichtigt.
93	VöV	3.1	9	Tabelle 5) Schreibfehler: Nicht Regelwerk s -> sondern Regelwerk		Siehe die Stellungnahme zu Nr. 77.
94	TPF INFRA	3.2	10	Das Diagramm soll mit einem «Entscheid»-Baustein nach der ersten Aufgabe der Fragenbeantwortung ergänzt werden	Verständnis des Ablaufdiagramms erhöhen.	Anpassungen wurden vorgenommen.
95	TPF INFRA	3.2	10	IOP, präzisieren bei Nicht-IOP Netze : «sofern mit nicht IOP- Netz/Ergänzungsnetz verbunden ist»	Behandlung 3-Schienen-Gleise im Thema Zugbeeinflussung (Mischung Normalspur ETCS-Balisen und Meterspur ZBMS).	Es gelten die Systemführer-Vorgaben, deshalb wird in der RL SA nicht weiter darauf eingegangen.
96	TPF INFRA	3.2	10	Abb.1 : Korrigieren «Bauphasen und Bauphasen» → «Bauphasen und Provisorien»	Typfehler	korrigiert
97	AB	3.2	10	Phasen und a Ablauf eines Standardprojekts SA	Schreibfehler	korrigiert
98	SOB	3.2	10	Abbildung 1: oberer Teil, Referenzierung auf Kapitel 4.6 «Bauphasen und Bauphasen» ist ein unplausibler Titel	Anpassen auf «Bauphasen und Provisorien»	korrigiert
99	VöV	3.2	10	Phasen und –ablauf eines Standardprojekts SA widersprechen dem Ah 3 der übergeordneten RL SA. Ein neuer Ablauf für das Gleiche?	Unklarheiten mit Rückfragen sind programmiert	Der neue Ablauf wurde vereinfacht und gilt nur für ein Standardprojekt.
100	SBB	Abb. 1 3.2	10	 Präzisieren	Diese Zeiten stimmen für welche Fälle? Enteignungen?	Die Zeilenangaben (inkl. Enteignung) wurden in Kap. Übergeordnetes aufgeführt. Der entsprechende Verweis ist in Abbildung 1 vorhanden.
101	SBB	Abb. 1 3.2	10	 Die Beantwortung dieser Frage führt wieder ganz an den Anfang. Ist die Wirkung gewollt?	Nach Erhalt der Verfügung und während der Realisierung sollte dies nicht sein. Was wenn die nächste Frage nicht erfüllt wird? Für ein Projekt scheint mir dies nur bedingt beherrschbar. Es muss möglich sein dies innerhalb der Realisierung abzuhandeln.	Die Abbildung wurde angepasst.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
102	SBB	Abb. 1 3.2	10	 <p>Zeitspanne auf 6 Monate erhöhen. IBN genauer definieren: z.B. betriebliche IBN, letzte Stellwerk IBN.</p>	Je nach Auflagen, welche nach IBN noch erfüllt werden müssen, kann ein IBN notwendig werden, während die betriebliche IBN ggf. schon stattgefunden hat.	Die Zeitspanne für die Einreichung dieser Unterlagen ist 3 Monate. Sie wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt.
103	SBB	Abb. 1 3.2	10	 <p>Loop wäre zu ergänzen.</p>	Wie ist der Loop bei nachträglichen Änderungen, die gemäss Tabelle 2 zu einem PGV führen? Ist ein vereinfachtes Verfahren vorzusehen?	Die Abbildung wurde angepasst.
104	SBB	Abb. 1 3.2	10	Bauphasen und Provisorien (Kap. 4.6)	Tippfehler	korrigiert
105	SBB	3.1 3.2	10	Nicht logische Klammern: 	Tippfehler	Anpassungen wurden vorgenommen.
106	SBB	3.2	10	«Kap 5.10» Kleinstanpassungen, Änderungen bei der Realisierung, Werk- oder Sachverständigenprüfungen sowie freie Projektierungen müssen im Rahmen SiNa Realisierung nachgemeldet werden können. Auch zum Beispiel die bei Erhöhung eingesetzte BL darf nicht als Projektänderung gesehen werden.	In der durchschnittlichen Durchlaufzeit von 5 Jahren kommt es zu kleinen Anpassungen / Änderungen. Dies muss handhabbar sein.	Der Umgang mit Projektänderungen ist definiert.
107	SBB	3.2	10	Der Pfeil «Ja» zurück zum Anfang von «5.2 Projektänderung» aus ist undifferenziert. Gemäss Kap. 5.2 würde gelten: «Geringfügige Abweichungen von den genehmigten PGV-Unterlagen sind im SiNa zu dokumentieren. Abweichungen können als	Kleiner Abweichungen bei der Detailausarbeitung, der Ausführung oder der Werkprüfung sind «normal». Der Terminplan lässt ein erneuertes PGV nicht zu. Es müsste auch der Sachverständigen Bericht aktualisiert werden sowie die aktuellen Regelwerkanpassungen.	Anpassungen wurden vorgenommen.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
				geringfügig eingestuft werden...» Dies ist iA. zu aufwändig. Ist die Wirkung gewollt?	IBN müsste abgesagt werden. Letztendlich sind Projektverzögerungen um ein Jahr mit entsprechenden Zusatzkosten zu befürchten	
108	ASm	4.1	11	Bei diesen Fristen handelt es sich um sogenannte Ordnungsfristen, welche einen geordneten Verfahrensgang gewährleisten sollen, deren Nichtbeachtung aber keine Rechtsfolgen nach sich zieht und der ISB auch keine Durchsetzungsansprüche verleiht.	Wenn die geltenden Regeln der Behandlungsfristen nicht eingehalten werden können, muss eine maximale Behandlungsfrist definiert werden. Aufgrund von terminlichen Vorgaben seitens BAV (Umsetzung Behig) sowie der Projektumsetzung gemäss der Leistungsvereinbarung, benötigen die ISB Planungssicherheit.	Das BAV ist bemüht, die Behandlungsfristen einzuhalten. Die Ansetzung einer maximalen Behandlungsfrist würde bedeuten, dass der Bau auch ohne das Vorliegen einer Bewilligung möglich wäre, wenn die maximale Frist abgelaufen ist. Das ist im Bauwesen generell nicht möglich und widerspricht Art. 18 Abs. 1 EBG, wonach nur mit einer Plangenehmigung gebaut werden darf. Dieses Kapitel wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt.
109	SBB	4.1	11	Gemäss Art. 8 Abs. 1 VPVE: [2] gelten in der Regel die folgenden Behandlungsfristen: • 12 Monate für das ordentliche Verfahren (ohne Enteignung) und • 4 Monate für das vereinfachte Verfahren. Präzisieren	Diese Zeiten stimmen für welche Fälle? Enteignungen?	Die Zeitangaben wurden in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und präzisiert.
110	TPF INFRA	4.1	11	Zu Projekten, die spätestens nach drei Jahren wieder entfernt werden, soll das Kriterium der Dauer in Frage gestellt werden.	Die Kriterien sollte auf Risikobeurteilung gerichtet werden. Die Dauer ist nicht massgebend.	Die Anwendung eines vereinfachten Verfahrens ergibt sich aus Art. 18i Abs. 1 EBG. Dort können Eisenbahnanlagen, die nach drei Jahren wieder entfernt werden, im vereinfachten Verfahren bewilligt werden. Art. 18i Abs. 1 lit. c EBG sieht die Dauer als Kriterium vor, nicht die Risikobeurteilung.
111	TPF INFRA	4.1	11	«Im Zweifall muss das ordentliche Verfahren durchgeführt werden». Eine Vorabsprache zwischen Bahnen und BAV soll mindestens am Anfang des Projekts möglich sein.	Die Erwartung der Bahnen geht in Richtung, dass ein Dialog bzw. Vorabsprache am Anfang des Projekts stattfinden kann, um die Eindeutigkeit zum Verfahren zu bekommen (Impact Verfahrensdauer, Kosten, etc.)	Eine Vorabsprache BAV - ISB über die Verfahrensart und den Ablauf ist jederzeit möglich und entspricht der Praxis. Der Text wurde ergänzt.
112	SBB	4.1	11	«Ergeben sich während des PGV Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Projekt, so sind die Änderungen dem BAV umgehend zu unterbreiten. Je nach Stand des Verfahrens und Art der Änderung sind sie gemäss Kap. 1 - 4 zu behandeln.» Ist die Wirkung dieses Punktes gewollt?	Siehe Bemerkung 105. Gemäss Erfahrung sind bei vielen Projekten in der Phase Realisierung neue Erkenntnisse zu erwarten, die Nachprojektierungen und Nachweise erfordern. Konsequenz: Aus ursprünglich einem Standardprojekt wird ein PGV-pflichtiges Projekt.	Beim Standardprojekt handelt es sich um ein PGV-pflichtiges Projekt. Ausgenommen davon sind die Anwendungskategorien H3 und G2.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
113	SBB	4.1	11	Es wird das ordentliche und vereinfachte Verfahren angegeben. Das «vereinfachte technische Verfahren» wäre zu ergänzen.	Vollständigkeit	In dem EBG ist kein «vereinfachtes technische Verfahren» vorhanden.
114	SBB	4.2	11	Die Risikobewertung in einem Standardprojekt sollte sich auf wenige spezifische Punkte beschränken, sollte in der heutigen SiBe-Planung enthalten und vereinfacht darstellbar sein.	Ergonomie, Standardisierung	Die Risikobewertung für das Standardprojekt wurde in Kap. Standardprojekt konkretisiert.
115	SBB	4.2	11	Text ersetzen durch: Im Standardprojekt existieren Standardgefährdungen, zu deren Beherrschung der Standard die anerkannten Regeln der Technik bereitstellt. Der ISB muss im Vorhaben die spezifischen Gefährdungen identifizieren, die den generischen Standardgefährdungen entsprechen. Als Massnahmen muss er die spezifische Erfüllung der diesbezüglich festgelegten anerkannten Regel der Technik festhalten. Die spezifischen Standardgefährdungen und Massnahmen werden im Gefährdungsprotokoll im Sicherheitsbericht Phase Planung festgehalten. Eine spezifische Risikoevaluierung der Standardgefährdungen ist darüber hinaus nicht notwendig, weil die Risikoakzeptanz mittels Anwendung der anerkannten Regeln der Technik bereits in der Anerkennung der Regeln evaluiert wurde.	Der Textvorschlag hat zum Ziel: a.Schnittstelle zum Standard konkretisier a.Für kleine Korrekturen ist keine spezifische Risikoevaluierung notwendig. Es ist nicht das CoP Risikoakzeptanzkriterium sondern eine spezifische Massnahme das "Vergleichskriterium". c."Security" wird nicht speziell hervorgehoben. Security ist Sache der Standardentwicklung und eines parallelen Betriebssystems zur Securitysicherung, aber nicht Gegenstands des Standard-SA-Projektes.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 114.
116	Forchbahn	4.1 4.2	11	letzter Abschnitt Änderungen in separatem Kapitel abhandeln.	Grössere Gewichtung von Änderungen	Da es sich um die Änderungen während des PGV handelt, ist die gewählte Stelle im Dokument für ihre Beschreibung passend.
117	AB	4.2	12	hin hinsichtlich	Schreibfehler	Der Inhalt dieses Kap. wurde überarbeitet.
118	SOB	4.2	12	Weshalb muss in einem Standardprojekt eine Risikobewertung durchgeführt werden, wenn gemäss Regelwerk projektiert wird?	Risikobewertung überdenken. Allenfalls kann die Bewertung belassen werden, wenn nach RTE projektiert wird.	Die Risikobewertung wurde überarbeitet. Was für das Standardprojekt gilt, ist in Kap. Sicherheitsbericht konkretisiert.
119	SOB	4.2	12	1) Präzisieren, dass sich die Risikobewertung spezifisch auf die vorgesehene Änderung und nicht auf das Gesamtsystem bezieht.	1) 99% der Risiken sind branchenweit immer dieselben und werden mit einheitlichen Regelwerken (insbes. FDV) kontrolliert. Es ist nicht verhältnismässig von den	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 118.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
				2) Präzisieren, dass sich die Risikobewertung auf die permanente Anwendung der implementierten Änderung und nicht auf die vorübergehende Projektausführung bezieht.	ISB zu erwarten, dass sie für ein Standardprojekt diesen ganzen Katalog erarbeitet. 2) Dieses Missverständnis ist in den Projektdossiers weit verbreitet, es werden meist nur RTE 20100-Risiken für den Bau der Anlage angezogen	
120	RhB	4.2	12	Ergänzung des folgenden Satzes mit den fett formatiertem Text: «Die identifizierten Gefährdungen sind in einem Gefährdungsprotokoll oder im Sicherheitsbericht zu erfassen.»	Als Ziel der neuen Richtlinie steht auf Seite 2 geschrieben, die Sicherheitsnachweisführung der Sicherungsanlagen (SA) zu präzisieren und zu vereinfachen. Gemäss der aktuellen Vorlage D RTE 25100 besteht die Möglichkeit Gefährdungen direkt im Sicherheitsbericht aufzulisten ohne separate Gefährdungsprotokolle zu erstellen. Diese Möglichkeit sollte bestehen bleiben.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 118.
121	RhB	4.2	12	Ergänzung des folgenden Abschnittes mit den fett formatiertem Text: Sämtliche Gefährdungen werden grundsätzlich durch die Anwendung der Regelwerke beherrscht und somit werden die mit diesen Gefährdungen verbundenen Risiken ohne weitere Analyse als akzeptabel angesehen. Die Gefährdungen können auch mittels geeigneten Massnahmen und einer Beurteilung (ohne Verweis auf Regelwerke) als akzeptabel angesehen werden. Das bedeutet, dass diese Risiken nicht weiter analysiert werden müssen.	Darf bis anhin gemäss Vorlage D RTE 25100 Kapitel 4.3. gemacht werden. Ziel der Richtlinie sollte eine Vereinfachung der Nachweisführung sein. Es kann nicht alles schwarz weiss an Regeln aufgehängt werden. Fallbezogen sollte es auch im Ermessen des Planers und Sachverständigen liegen, ob eine Gefährdung (mit oder ohne Massnahmen) akzeptiert werden kann oder nicht.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 118.
122	SBB	4.2	12	Alle voraussehbaren Gefährdungen, die aufgrund der baulichen, betrieblichen, personellen oder sonstigen Gegebenheiten zu einem Ereignis nach AB 39.2 Ziff. 3.1 AB-EBV [12] führen können, sind zu identifizieren. Bei der Gefährdungsidentifikation müssen alle Funktionen, Schnittstellen, Betriebszustände, Störfälle sowie Personengruppen berücksichtigt werden. Anforderungen sind zu hoch für die entsprechende Projektphase.	Zum Zeitpunkt der Einreichung des PGV wird der Endzustand der Anlage eingereicht und mindestens eine grobe Planung der einzelnen Bauphasen. Die aufgeführten Punkte können zu diesem Zeitpunkt idR. nur auf den Endzustand gemacht werden.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 118.
123	SBB	4.2	12	Korrigieren: «Regelwerke (z.B. RTE, Projektierungsregeln, TSI) können, wenn korrekt angewendet , zur Beherrschung von Gefährdungen genutzt werden.»	Gilt generell, weshalb wir diese bei den Gefährdungen speziell erwähnt?	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 118.
124	SBB	4.2	12	Präzisieren.	Sind die Gefährdungen hinsichtlich missbräuchlicher Eingriffe ¹¹ (ICT-Security) auch für Leittechnik oder andere Steuerungen zB. Fahrstrom anzugeben?	Der Anwendungsbereich der RL ist bereits definiert. Thema ICT-Security (neu Cybersicherheit) wird in Kap. Übergeordnetes beschrieben.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
125	TPF INFRA	4.2	2	Die Abbildung 2 ist unklar und soll verbessert bzw. durchsichtlich werden.	Die Risikoanalyse soll nicht die Risiko-Mitigation vermischen. Fragwürdig ist die Aufnahme der FDV R300.6 für ein vertretbares Risiko. In erster Linie soll ein Risiko möglichst über eine technische Lösung abgedeckt werden.	Diese Abbildung wird gelöscht, siehe auch Nr. 118.
126	MBC / geste	4.2	12	"Die Gefährdungen hinsichtlich missbräuchlicher Eingriffe ¹¹ (ICT-Security) gemäss AB 5c.1 AB-EBV [12] sind ebenfalls zu berücksichtigen".	Y'a-t-il des exigences particulières associées à la cybersécurité, par rapport à l'analyse des risques ou des documents qui devraient être produits dans le cadre de la PAP IS ?	Thema ICT-Security (neu Cybersicherheit) wird in Kap. Übergeordnetes beschrieben.
127	VöV	4.2	12	Ergänzen: Die Risikobewertung ist auf den zu genehmigenden Projektumfang anzuwenden.	Für ein Standardprojekt sollen nur die für das vorliegende Projekt relevanten Gefährdungen miteinbezogen werden. und nicht auf alle Gefährdungen der bestehenden Anlage,	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 118.
128	VöV	4.2	12	Ergänzen: Wenn ein Standardprojekt konform mit dem Regelwerk projektiert wird, ist keine Risikobewertung notwendig.	Risikobewertung für regelungskonforme Standardprojekte ist doch überflüssig.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 118.
129	Forchbahn	4.3		Notwendigkeit einer Sachverständigenprüfung	Es kann sich empfehlen, dass für alle Änderungen bei SA Anlagen einem SvP-R Prozess unterzogen werden. Die Kriterien für eine unabhängige SvP-R bzw. durch den ISB interne sind dabei festzulegen.	In der RL SA werden keine SvP-R Prozesse definiert.
130	SBB	4.3	12	"Sachverständigenprüfung" und "Sachverständigenprüfung Phase Planung" ersetzen durch "Sicherheitsbewertung der Phase Planung"	Die RL UP-EB liegt falsch, wenn sie im Standardprojekt eine NoBo-Prüfung grundsätzlich ausschliesst, denn dafür gibt es keine Basis in den übergeordneten Vorgaben. Folglich gibt es auch nicht eine einzige Sachverständigenprüfung. Die hier gemeinte Sachverständigenprüfung entspricht der Prüfung, die gemäss EBV bei hoher Sicherheitsrelevanz notwendig ist. Es ist folglich ein Teil der "Sicherheitsbewertung".	Die offenen Punkte wurden mit SBB diskutiert und wo nötig wurden Anpassungen vorgenommen.
131	SBB	4.3	13	«Es empfiehlt sich, den Prüfauftrag an den Sachverständigen möglichst früh im Projekt zu klären und zu erteilen.» «Die ISB hat sicherzustellen, dass die an den Sachverständigen abgegebenen PGV-Unterlagen (siehe Kap. 4.8) identisch mit den beim BAV eingereichten PGV-Unterlagen sind.» Zeitlicher Ablauf prüfen.	Dies scheint zeitlich nicht aufzugehen. Es wäre damit vor Einreichung der PGV-Unterlagen i.d.R. eine erneute SV-Prüfung mit den aktualisierten Unterlagen notwendig.	Das Ziel der PGV-Unterlagen ist, dass ein stabiler Stand dieser Unterlagen eingereicht wird. Dies liegt in der Verantwortung der ISB.
132	SOB	4.3	13	Letzten Satz (fett geschrieben) ergänzen mit: «...ausgenommen die aufgrund des SvP-P durchgeführten Änderungen und Anpassungen gemäss Stellungnahme	Die geforderte Identität ist sonst eine Chimäre bzw. es müsste bei jeder noch so kleinen Änderung aufgrund	Die Angabe wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
				der ISB zum SvP-P»	des SvP-P noch einmal eine weitere SvP-P durchgeführt werden.	
133	SBB	4.4	13	«Es gelten reduzierte...aufgelistet» ersetzen durch: «Im Bereich der Sicherungsanlagen sind die Anforderungen nicht reduziert.»	Es soll ja gemäss Kap. 2 das Ziel erreicht werden, die RL-IOP nicht mehr konsultieren zu müssen. Die relevanten fachspezifischen RL IOP-Kapitel schränken die Gültigkeit der TSI nicht ein, sondern gehen sogar noch darüber hinaus. Zitat: "Für ETCS müssen alle Merkmale aus den TSI respektive aus den darin referenzierten Spezifikationen eingehalten werden. Zusätzlich sind die Projektierungsvorgaben...sowie die Anforderungen an die Gleisfreimeldemittel nach R RTE 25021...". Nun, da diese zusätzlichen Forderungen ja ohnehin massgebende Vorschriften sind, dürfte man schliessen: Es gilt die TSI. Empfehlung: RL-IOP auch entsprechend überarbeiten.	Das Thema IOP wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und überarbeitet.
134	SBB	4.4	13	Korrigieren: «Die nachfolgenden Angaben sind für IOP-Haupt- und Ergänzungsnetz relevant. Haben die geplanten Änderungen Auswirkungen auf die IOP-Komponenten des streckenseitigen ZZS-Teilsystems (RBC, Eurobalise, Euroloop, LEU Eurobalise, LEU Euroloop, Achszähler gemäss EU-Verordnung [8]), ist die Einhaltung der entsprechenden TSI nachzuweisen.»	Die SBB verwendet im Bereich SA standardisierte ETCS Produkte, welche eine Zulassung BAV haben und wendet diese gemäss geltenden Vorschriften [25] an. Ist es notwendig, dass diese noch aufgeführt werden? Gleiches gilt auch für die Achszähler.	Das Thema IOP wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und überarbeitet. Die Auflistung der IOP-Komponenten ist sinnvoll und bleibt erhalten.
135	SBB	4.4	13	Streichen: «Die o.g. Unterlagen sind mit den PGV-Unterlagen einzureichen.»	Ist die IOP-Konformitätserklärung nicht ausreichend? Diese stützt sich ja auf die erwähnten Unterlagen ab.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden..
136	VöV	4.4	13	Interoperabilität: Anforderungen und Nachweise. widerspricht D RTE 25100 4.4.3	Unklarheiten mit Rückfragen sind programmiert	Mit der Dokumentenstruktur für die Weiterentwicklung RL SA - D RTE 25100 ist der Widerspruch beseitigt.
137	Forchbahn	4.5	13	Die SA sind grundsätzlich vorschriftenkonform und / oder der genehmigten Baugrundsätze, bzw. der Baubewilligung zu bauen		Hier braucht es «grundsätzlich». Im Rahmen eines Standardprojekts können Gesuche um Erteilung einer Ausnahmegewilligung gemäss Art. 5 Abs. 2 EBV für die Abweichungen von hoheitlichen Vorgaben genehmigt werden. Erläuterungen dazu sind vorhanden.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
138	Forchbahn	4.5	7	Einfügen Verweis auf: 25007 Risikoorientierte Lösungen inkl. Beilage B1	RTE 25007 inkl. Beilage B1 sind bereits sehr gute Planungshilfen.	Das betroffene Kap. wurde in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.
139	SBB	4.5 4.4	13	<p>“Haben die geplanten Änderungen..PGV Unterlagen einzureichen.” ersetzen durch: Im IOP-Haupt- und Ergänzungsnetz muss mindestens für den zu ändernden Teil der ETCS-Zugbeeinflussung ein EG-Prüfverfahren durchlaufen werden, sofern für diesen Teil bisher keine EG-Prüferklärung vorliegt. Die EG-Prüferklärung muss den Anhängen II bzw. III der DV (EU) 2019/250 entsprechen. Liegt bereits eine EG-Prüferklärung vor, so ist diese mittels Neubewertung der TSI-Konformität zu aktualisieren, sofern die ETCS-Zugbeeinflussung betroffen ist. Es gilt dazu das Verfahren gemäss TSI CCS, Anhang 7.2.1.b1, Ziff. 2 zu durchlaufen. Der angewendete Standard sollte nach Möglichkeit eine EG-Baumusterprüfbescheinigung der BS und eine Zulassung des QS-Systems (zur Erreichung einer sicheren und vorschriftenkonformen spezifischen Anwendung des Systems) durch die BS mit sich bringen. Die Prüfung durch die benannte Stelle im Standardprojekt kann sich dann auf die relevante Prüfung der Anwendung des QS-Systems im Modul SD (gemäss Beschluss (EU) 2010/713) beschränken. In der Phase Planung erstellt die Benannte Stelle einen Zwischenprüfbericht zur EG-Prüfbescheinigung bzw. zu deren Aktualisierung.</p>	<p>Die Prüfung der TSI- und NNTV-Konformität ist die Konformitätsbewertung eines Teilsystems. Die Konformitätsbewertung eines Teilsystems richtet sich gemäss EBV, Art.15j, Ziff. 2 nach Art. 15 und Anhang IV der RL (EU) 2016/797. Demnach ist das Prüfverfahren das EG-Prüfverfahren. Es gibt in den gesetzlichen Grundlagen keine Legitimation und es gibt auch keinen Grund, diese Notwendigkeit im Standardprojekt zu relativieren. Es gilt zudem EBV, Art.15n. Auch hier gibt es keine gesetzliche Grundlage zur Relativierung. Es ist daher nicht sinnvoll, die EG-Prüferklärung durch eine IOP-Konformitätserklärung ersetzen zu wollen. Es gilt zudem gemäss EBV, Art.15j, Ziff. 2, die TSI CCS und damit deren Anhang 7.2.1.b1. Auch hier gibt es keine Legitimation und keinen Grund diese Notwendigkeit (die ja eine Vereinfachung gegenüber dem EG-Prüfverfahren bedeutet) zu relativieren. Die Begründung der RL UP-EB, dass auf eine BS-Prüfung verzichtet werden kann, wenn das Projekt auf einem geprüften Regelwerk basiert, ist nicht haltbar, da sie dem Beschluss (EU) 2010/713 widerspricht, der ebenfalls gemäss EBV, Art.15j gilt.</p>	Siehe die Stellungnahme zu Nr. Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden..
140	SOB	4.5.1	14	Erster Abschnitt, vierte Zeile: «...Abweichung vom von der genau genannten Vorschrift...»	Orthografie	Die Angaben wurden in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.
141	SOB	4.5.1	14	Erster Punkt, zweitletzte Alinea: Stellungnahmen der, die für den von der Ausnahmegewilligung betroffenen zuständigen Bereiche zuständig sind	Im Entwurf sprachlich unsinnig	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 140.
142	SOB	4.5.1	14	Zweiter Punkt, zweitletzte Alinea: Stellungnahmen der, die für den von der Ausnahmegewilligung betroffenen zuständigen Bereiche zuständig sind	Im Entwurf sprachlich unsinnig	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 140.
143	SBB	4.5.1	14	"Stellungnahmen, die für den von der Ausnahme betroffenen Bereiche zuständig sind" streichen oder umformulieren.	Unverständlich, gemeint ist wohl, dass die von der Ausnahme betroffenen Bereiche Stellung nehmen sollen. Aber muss das wirklich geregelt werden? (Wird das in der Praxis durchgesetzt?)	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 140.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
					Es sollte entweder ein Standard geschaffen werden oder im Sinne von "weniger ist mehr" reduziert werden.	
144	SBB	4.5.1	14	Korrigieren: «Es braucht in diesem Fall keinen Antrag auf eine Ausnahmegewilligung. Stattdessen sind im Sicherheitsbericht Planung oder Realisierung die folgenden Angaben zu dokumentieren:»	Viele kleine Abweichungen zu Vorschriften entstehen in der Ausführung, lange nach dem PGV.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 140.
145	Forchbahn	4.5.1	14	Ergänzung: Der Antrag wird in der Regel im Rahmen des PGV gestellt.	Vermeidung von zusätzlichen Dokumenten, pragmatisches Vorgehen im Rahmen des PGV-Dossier	Aus Sicht des BAV braucht es nicht in jedem Fall ein separates Dokument.
146	Forchbahn	4.5.1	14	Einfügen Verweis auf: RTE 25002 Kap. 2 Abweichungen und Ausnahmen	Vorgehen bei Abweichungen und Ausnahmen sind im RTE 25002 bereits sehr gut beschrieben	Ein Verweis auf RTE ist nicht erforderlich, weil die erforderlichen Informationen in der RL vorhanden sind.
147	ASm	4.5.3	15	ZBMS: Die Abweichungen von den ZBMS-Projektierungsgrundlagen [23] sind in den PGV-Unterlagen wie Abweichungen von den RTE zu behandeln.	Setzt voraus, dass der Lieferant nach dem Vorprojekt für die Ausarbeitung des PGV miteinbezogen werden muss. Infolge fehlender Projektdetails erfolgen bei der Realisierung Nachträge, welche den Wettbewerb verzerren.	Die Anforderung entspricht den ZBMS-Projektierungsgrundlagen.
148	Forchbahn	4.5.3	15	ZBMS	Wurden hier die ZSL Bahnen berücksichtigt?	Für die ZSL gibt es kein Systemführer.
149	SBB	4.6	15	«Das BAV kann in der Plangenehmigungsverfügung für einzelne Bauphasen die Nachweise für die Realisierung des Zwischenzustands verlangen.» Präzisieren.	Gibt es zu dieser kann-Formulierung Kriterien beim BAV? Ansonsten besteht hierzu ein erhebliches Risiko für die ISB.	Ob das BAV zusätzliche Nachweise einfordert, hängt von verschiedenen Faktoren ab und wird fallweise beurteilt. Nachweise müssen sowieso erstellt werden, d.h. daraus ergibt sich kein weiteres Risiko für die ISB.
150	SBB	4.6	15	«Ein Provisorium ist ein technisch provisorischer Zustand mit gleicher technischer und betrieblicher Funktion. Es dient als Vorbereitungsarbeit bis zur Inbetriebnahme einer neuen Bauphase oder des definitiven Zustandes.» Präzisieren	Definition scheint nicht vollständig. Unberücksichtigt bleiben bspw. Umschaltvorrichtungen, Elemente in der Innenanlage, Zwergsignal usw.	Die Angaben wurden in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.
151	SBB	4.6	15	«Es muss auf allen Unterlagen sichtbar sein, zu welchen Bauphasen resp. Provisorien sie gehören bzw. ob sie dem Endzustand entsprechen.» Ist der Anspruch gerechtfertigt?	Es wird im PGV der Endzustand und mindestens die grobe Bauphasenplanung eingereicht. Es werden keine weiteren spezifischen Unterlagen fürs PGV erstellt. Die Abarbeitung der Bauphasen erfolgt durch die SIOP A2 Bauphasen.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 150.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
					Wie wird der Umgang mit Provisorien, welche die Rechte Dritter tangieren geregelt? In der Regel fordert das BAV Nachreichungen für diese Fälle.	
152	SBB	4.6	15	3. Abschnitt: Hier wird verlangt, dass Bauphasen und Provisorien den gleichen Anforderungen unterliegen. Davon sollte abgesehen werden.	Das würde heissen, dass für Provisorien auch eine komplette Sicherheitsnachweisführung stattfinden muss. Z.B für den Zustand, wenn ein Gleis in der Aussenanlage rückgebaut wird und der Zwerg und AZ in der IA angeschlossen sind, um den Flankenschutz zu gewährleisten. Heute wurde das in Absprache mit dem FPL und SIOP B geprüft. Zukünftig wären solche Provisorien nicht mehr handhabbar.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 150.
153	SBB	4.6	15	Inhalt ändern: Der Umgang mit Provisorien muss separat erarbeitet werden und sollte nicht den Bauphasen gleichgesetzt werden.	Sollten Provisorien in PGV vorkommen? Zudem gibt es ganz unterschiedliche Arten von Provisorien: Umschaltvorrichtungen wie Trennklemmen etc. Ist das Gegenstand des PGV oder eher Gegenstand des Standards in der Ausführung?	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 150.
154	SBB	4.6	15	Inhalt sollte berücksichtigen: Provisorien sind bei der Einreichung eines PGVs in der Regel noch nicht im Detail bekannt oder müssen während der Ausführung an das Bauprogramm des Unternehmers angepasst werden. Es sind lediglich die Sicherheitsprüfungen (SIOP A und SIOP B) durchzuführen.	Aufwändige Detailplanung und Umplanung, massive Projekt- und Bauverzögerungen. Optimierungen (Kosteneinsparungen) während der Ausführung werden eingeschränkt	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 150.
155	SBB	4.6	15	Korrigieren : «Es muss auf allen Unterlagen sichtbar sein, zu welchen Bauphasen resp. Provisorien sie gehören. bzw. ob sie dem Endzustand entsprechen.»	Bauphasen können nicht dem Endzustand entsprechen, es sind Zwischenschritte. Bauphasen (Teilbetriebnahmen) müssen durch eine Phase Realisierung auf Auswirkungen betrachtet werden und dass sie zum verfügbaren Endzustand führen. Bauphasen werden später detailliert erstellt und sind einzeln zu prüfen und auf Verlangen dem BAV einzureichen.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 150.
156	SBB	4.5.2	15	Ersten Absatz in 4.5.1 verschieben.	Hierbei handelt es sich NICHT um Abweichungen von RTE und ISB-Regelungen.	Die Angaben wurden in Kap. Übergeordnetes aufgeführt. Titel des Kap. wurde angepasst.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
157	SBB	4.5.3	15	Im Zuge der Berücksichtigung, dass bei L1LS eine NoBo-Prüfung notwendig ist, müsste sichergestellt werden, dass die [25] nur Ausnahmen erlaubt, die nicht der TSI widersprechen.	Kohärenz	Die Angaben wurden in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst. Das Thema IOP ist in Kap. Übergeordnetes beschrieben.
158	SBB	4.5.3	15	Korrigieren: «ETCS L1LS: Der Umgang mit den Abweichungen bzw. Ausnahmegewilligungen ist in den Projektierungsgrundlagen [25] bzw. im Dokument 'Umgang mit Ausnahmegewilligungen resp. Widersprüchen zu Vorgaben SF ETCS CH' [x] geregelt.»	Klarheit	Die Angaben wurden in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst. Die referenzierten Dokumente in den Projektierungsgrundlagen werden nicht explizit aufgeführt.
159	SOB	4.7	15	Abschnitt «Hoch», erster Punkt: «...sofern alle mit diesen Produkten verbundenen sicherheitsbezogene Anwendungsbedingungen angewendet erfüllt werden	Im Entwurf sprachlich unsinnig	Da der Text angepasst wurde, ist die Korrektur nicht mehr nötig.
160	BLT	4.7	15	Kein Antrag mit Vorschlag sondern Überlegung gemäss Spalte «Begründung für die Änderung»	Warum wird die Sicherheitsrelevanz am vorgesehenen Produkt festgemacht? Es könnte dazu führen, dass man ein PGV vermeidet, indem man einfach ein Produkt mit SIL0 einsetzt.	Die Verantwortlichkeit liegt bei der ISB, die die Produkte anhand der vorhandenen Gefährdungen resp. Risiken zu evaluieren hat. Die Sicherheitsrelevanz wurde in Bezug auf Funktionen definiert.
161	Forchbahn	4.7	15	Abschnitt H hoch einfacher bzw. eindeutiger formulieren bzw. Angabe von Beispielen für die SIL Definition: Simis IS, Elektra 2, Leittechnik, Zugbeeinflussung Aufzählung der Zugbeeinflussung fehlt ganz.	Formulierung ist relativ kompliziert	In Folge der Tatsache, dass das Sicherheits-Integritätslevel (SIL) sich auf Funktionen und nicht auf Produkte bezieht werden zur Vermeidung von Missverständnissen keine expliziten Beispiele von Produkten genannt.
162	Forchbahn	4.7	16	G Gering ergänzen mit Beispielen:- z.B. Automatik SPS		Siehe die Stellungnahme zu Nr. 161.
163	Forchbahn	4.7	16	<u>Beurteilung der Art des Projekts</u> => in der RL-SA und RTE 25100 wird von <u>Beurteilung des Vorhabens</u> gesprochen. Kann dies gemäss bestehender RL-SA und RTE 25100 ausgewiesen werden.	Präzisierung, Durchgängigkeit	Der Begriff "Projekt" wird in der RL SA als Synonym zum Begriff "Vorhaben" verwendet. Dies ist in der RL SA bereits präzisiert.
164	BLT	4.7	16	Kein Antrag mit Vorschlag sondern Überlegung gemäss Spalte «Begründung für die Änderung»	Ersetzt man eine veraltete Relaissteuerung mit SIL 0 durch h eine neue Relaissteuerung mit SIL 0 fällt man unter (3). Ist das sinnvoll?	Es ist unklar, was eine «Relaissteuerung mit SIL 0» ist. Die Funktionen von z.B. Relaisstellwerken, Bahnübergangs- und Weichensteuerungen wurden seinerzeit ohne Anwendung von SIL entwickelt.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
						Die Sicherheitsrelevanz ist hoch, wenn sicherheitsrelevante Funktionen von z.B. Relaisstellwerken, Bahnübergangs- und Weichensteuerungen betroffen sind. Text wurde entsprechen angepasst.
165	Forchbahn	4.7 2)	16	2) Änderungen mit Einfluss auf konzeptionelle Aspekte, Funktion und/oder Betriebsvorschriften an bestehenden SA, jedoch mit begrenztem Umfang z.B.: - Änderung Zugsicherungselemente Anpassung auf der Bedienebene (ILTIS, Pult)?	Die Zugsicherungselemente können Anpassungen erfahren.	Die Beispiele dienen lediglich dazu, die Bedeutung der Kategorie zu erläutern. Eine vollständige Auflistung der Änderungen ist weder zweckmässig noch möglich.
166	SBB	Abb. 3 4.7.1	16	«Beurteilung der Art des Projekts» (2) Differenzieren.	Die Beispiele müssten umfangreicher und detaillierter sein. Es scheint nicht zielführend, alles im H2 zu verorten.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 165.
167	SBB	4.7	16	(1) «Neubau oder Ersatz eines Stellwerkers, eines Bahnübergangs;» «Grosse Umbauten (z.B. neue/geänderte Topologie der Gleisanlage) an bestehenden SA.»	Tippfehler	korrigiert
168	AB	4.7	16	Grosse Umbauten	Schreibfehler	korrigiert
169	AB	4.7	16	Unter dem Punkt (1) steht: - Neubau oder Ersatz eines Stellwerkers, eines Bahnübergangs; Vorschlag: Neubau oder Ersatz eines Stellwerkers, eines Bahnübergangs;	Einen 1:1 Ersatz eines Bahnübergangs (z.B. altersbedingt) sollte nicht PGV-pflichtig sein (H3). Die Verallgemeinerung mit dem Wort «Ersatz» ist irreführen.	übernommen
170	Forchbahn	4.7	16	Beurteilung der Art des Projekts Nummer (2) - Signalverschiebung Wird für die Beurteilung unterschieden, ob Vor- oder Hauptsignal oder andere Signale? Oder gilt dies für jedes Signal? In der RTE 25100 Anhang A2 ist die Beurteilung der Signalverschiebung zusätzlich mit der Angabe eines Schwellenwertes verbunden (Siehe A2 Tabelle 6a und 6b) gilt dies oder wird dies obsolet? Will man auch ein Schwellenwert ($\geq 5m$ und $< 5m$) mit der neuen RL-SA Standardprojekte definieren? Dies sollte neu Durchgängig mit der RTE sein, nicht dass die wieder zu Diskussionen führt.	Präzisierung, Durchgängigkeit	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 165. Die Tabelle mit den Beispielen (Anhang A2 PGV-Relevanz) wurde in der Projektgruppe diskutiert, in D RTE 25100 aufgeführt und wo nötig angepasst.
171	Forchbahn	4.7 3)	16	(3) Änderungen ohne Einfluss auf konzeptionelle Aspekte, Funktion und/oder Betriebsvorschriften an		Siehe die Stellungnahme zu Nr. 165.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
				bestehenden SA z.B.: Anpassung in der Automatik und / oder Einschaltzeiten		
172	SBB	4.7	16	<p>4.7 einschliesslich 4.7.1 und 4.7.2 ersetzen durch:</p> <p>4.7 Nicht genehmigungspflichtige Änderungen der Sicherungsanlagen</p> <p>Vorhaben, die in [Ref] aufgelistet sind, sind nicht genehmigungspflichtig.</p> <p>Die ISB muss dem BAV jährlich eine Liste mit den genehmigungsfrei durchgeführten SA-Vorhaben zustellen (Art. 1 Abs. 3 VPVE [2]).</p>	<p>Es gibt keinen Grund für ein Standardprojekt einen weiteren Massstab neben den Vorgaben [2] und [3] einzuführen.</p> <p>Die PGV-Pflicht sollte einzig und allein durch Heranziehen einer Liste wie in Anhang 2 möglich sein.</p> <p>Die Liste muss dann mit den Referenzen [2] und [3] vereinbar sein. Das ist aber für den Anwender des Leitfadens unerheblich.</p> <p>Eine Unterscheidung des Grades der Sicherheitsnachweisführung im Standardprojekt ist weder nötig noch sinnvoll. Es ist doch immer eine Sicherheitsnachweisführung zu wählen, die die Sicherheit treffend nachweist, und das heisst vollumfänglich und minimal zugleich. Wenn Anwendungsfälle des Standards hier Vereinfachungen zulassen, muss das der Standard regeln bzw. in der Bewertung des Einzelfalls würde man merken, dass bestimmte Schritte nicht anwendbar oder verzichtbar sind. Im ordentlichen Fall wäre der Standard ja geprüft und damit die spezifisch verzichtbaren Schritte des Sicherheitsnachweises des Vorhabens quasi bereits generisch erbracht und geprüft. Dagegen in einem Leitfaden pauschale Gründe für einen Verzicht von etwas vorzusehen, für das die EBV gar kein Verzicht vorsieht, erscheint mindestens fraglich.</p> <p>Zudem sind die "Vereinfachungen" mehrheitlich etwas, was ja im "Vollumfang" überhaupt gar nicht ausgeschlossen wird. Sie wären also ohnehin zu spezifisch.</p>	Die Inhalte wurden mit SBB diskutiert und wo nötig wurden Anpassungen vorgenommen.
173	SBB	4.7	16	Korrigieren: (2) «Umbau einer Gleisanlage mit Anpassung der Signalisierung (Fahrbegriffe, Durchrutschwege, Fahrstrassen)»	Es wäre nicht vollständig. ZB. fehlen Aussagen zu Flankenschutz	gelöscht
174	ASm	4.7	16	Software-Upgrades ohne neue Funktionen	Ein Upgrade bringt meistens / immer neue Funktionen mit sich!	Es handelt sich um ein Beispiel für eine mögliche Änderung.
175	Forchbahn	4.7	16	Beurteilung der Art des Projekts Nummer (4) Aus- und Wiedereinbau von bestehenden Produkten am gleichen Ort. z.B. Oberbauerneuerung.	Präzisierung, Durchgängigkeit	Der "1:1 Ersatz" ist als "Ersatz von Produkten durch funktionsgleiche neue Generation gleicher Technologie" gemäss (3) zu verstehen.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
				Präzisierung gewünscht => z.B. 1:1 Ersatz (gleiches Produkt/ gleiche Generation oder Version), Oberbauerneuerung ohne Anpassung der Geschwindigkeiten und Signalstandorte		Der Begriff "1:1 Ersatz" wurde in der Fusszeile erwähnt.
176	SOB	4.7	16	Was heisst konkret «Änderung mit Einfluss auf die Betriebsvorschriften?» Was gehört genau zu den Betriebsvorschriften? Ein Angepasster Plan, der in einer Betriebsvorschrift referenziert wird, gehört der auch zu den Betriebsvorschriften?	Präzisieren was genau unter Betriebsvorschriften gemeint ist	Betriebsvorschriften wurden gelöscht.
177	VöV	4.7	16	Betriebsvorschriften präzisieren.	Welche Betriebsvorschriften sind massgebend? zB. gehören aktualisierte Übersichtspläne auch zu den Betriebsvorschriften, haben aber keine Sicherheitsrelevanz.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 176.
178	SBB	4.7.1	16	Inhalt dahingehend ändern: Projektumfang der Anlagenanpassungen, für die aus SA Sicht kein PGV notwendig ist, dürfte grösser sein. Projekte mit GSK Sanierungen oder reine Rückbauten (auch wenn es FSW betrifft) sollten eigentlich in die Kompetenz der ISB fallen. (siehe auch Einträge zu Anhang, Bemerkung 159)	Der administrative Aufwand, die terminliche Verlängerung und damit auch der finanzielle Aufwand, ein PGV einzuleiten, ist sehr gross. Mit diesen im Dokument aufgeführten Begründungen und Beispielen müssen praktisch für alle Anlageanpassungen PGV erstellt werden. Wenn man dies mit den Vorgaben bei Fahrleitung oder Fahrbahn vergleicht, ist die Verhältnismässigkeit zu den anderen Gattungen nicht gegeben.	Dieser Inhalt definiert, wann ein Projekt PGV-pflichtig ist anhand der Sicherheitsrelevanz und Art des Projekts. Es ist weder eine Verschärfung noch eine Unverhältnismässigkeit. Die offenen Punkte wurden mit SBB besprochen.
179	VöV	4.7.1	16	PGV-Relevanz widersprechen D RTE 25100 4.6.1 Siehe auch Bemerkungen zu AH 2	Unklarheiten mit Rückfragen sind programmiert	Mit der Dokumentenstruktur für die Weiterentwicklung RL SA - D RTE 25100 ist der Widerspruch beseitigt.
180	AB	4.7.1	17	...(die Aufzählung im Anhang zu Art. 1a, Abs 1 VPVE [2] ist nicht abschliessend;...	Es soll festgehalten werden, dass die Aufzählung im Anhang zu Art. 1a Abs 1 VPVE [2] nicht abschliessend ist Die Bestimmung der PGV-Relevanz von Projekten ist neben dem Anhang zu Art. 1 Abs. 1 VPVE auch mittels vorliegender Risiko-Matrix und Anhang A2 der RL SA, sowie dem Anhang A2 der RTE 25100 ergänzend zu bestimmen	Alle genehmigungsfreien Bauvorhaben, die für SA von Relevanz sind, wurden vollständig aufgeführt.
181	Forchbahn	4.7.1	17	Ergänzung Projekte ohne PGV gemäss Anhang zu Art. 1a, Abs. 1 VPVE f. Unterhalt an bautechnischen Komponenten von Bahnübergangsanlagen	Präzisierung, Ergänzung	übernommen

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
182	Forchbahn	4.7.1	17	xxx. Anpassungen in Anlagen mit Betriebshoheit «Fahrt auf Sicht» sofern Dritte nicht betroffen sind.	Vereinfachung in der Entscheidungsführung.	Eine Ergänzung wurde vorgenommen (Schlüsselwort: Strassenbahnbetrieb).
183	SBB	Abb. 3 4.7.1	17	Präzisieren: «Beurteilung der Art des Projekts» (3) «Reine Software-Upgrades ohne Anwendung/Projektierung neuer Funktionen. Fehlerkorrekturen innerhalb einer Software, welche nicht projiziert werden können, gelten als Änderungen ohne Einfluss. Veränderte Meldungsanzeigen (neuer/korrigierter Text) gelten als Änderungen ohne Einfluss.»	In der Regel bietet jede Software neue Funktionen in einer höheren Version. Wichtig ist hier eine Präzisierung.	Eine Anpassung wurde vorgenommen.
184	SOB	4.7.1	17	Ein 1: 1 Ersatz des Gleisfreimeldesystems durch ein Typenzugelassenes System sollte auch ohne PGV möglich sein	In Aufzählung aufnehmen	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 175.
185	AB	4.7.2	17	Eine Delta-Betrachtung ist angebracht...	Nicht klar was mit der Deltabetrachtung gemeint ist. Wenn eine SA erneuert oder zu ersetzen ist, steht die vorschriftsgemässe, sichere und zweckmässige Funktionalität der neuen SA im Vordergrund. Wofür muss die Delta-Betrachtung zur ursprünglichen Anlage gemacht werden?	Der Text wurde gelöscht.
186	SBB	4.7.2	17	«Eine Delta-Betrachtung ist angebracht, sofern von der ursprünglichen SA hinreichende Grundlagen zur Analyse der Auswirkungen der Änderungen vorliegen. Dabei sind auch Abgrenzungsfragen einzubeziehen.» Präzisieren.	Unklar: Wie sieht eine Delta-Betrachtung aus und welche Abgrenzungsfragen sind gemeint?	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 185.
187	SBB	4.7.2	17	«Es ist möglich die Werkprüfung (WP) (siehe Kap. 5.5) und die Sachverständigenprüfung in einem Schritt durchzuführen. Ein Prüfauftrag (Kap. 4.3) kann die Werkprüfung und die Sachverständigenprüfung an ein und dieselbe Person erteilen. Dabei ist die Unabhängigkeit dieser Person zum Projekt (Vieraugenprinzip) zu wahren.» Unter 5.5 steht: «Dabei ist der Unabhängigkeitsgrad, den der Werkprüfer haben muss, zu berücksichtigen. Unabhängigkeit bedeutet, dass der Werkprüfer keine anderen Projektaufgaben im Zusammenhang mit dem Prüfobjekt wahrnehmen darf.»	Kohärenz	Der Widerspruch wurde bereinigt.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
				Dies widerspricht sich.		
188	SBB	4.7.2	17	Es ist möglich die Werkprüfung (WP) (siehe Kap. 5.5) und die Sachverständigenprüfung in einem Schritt durchzuführen. Ein Prüfauftrag (Kap. 4.3) kann die Werkprüfung und die Sachverständigenprüfung an ein und dieselbe Person erteilen. Dabei ist die Unabhängigkeit dieser Person zum Projekt (Vieraugenprinzip) zu wahren. Diesen Passus löschen.	Es ist immer möglich dies so zu beauftragen, jedoch ist es in der Regel nicht sinnvoll. Dies sollte nicht ein Anwendungskriterium sein.	Es ist zu beachten, dass diese Möglichkeit nur für die Projekte in den Anwendungskategorien H2 und H3 besteht. Für die Projekte in der Anwendungskategorie H1 sind immer unabhängige Werk- und Sachverständigenprüfung erforderlich. Eine Person, die Werkprüfer ist, darf nicht Sachverständige sein.
189	SBB	4.7.2	17	Kürzen: «Als hinreichende Grundlagen gelten auch SiNa nach früheren Methoden oder Praxisbewährung, sofern diese explizit genug sind und die notwendige Nachvollziehbarkeit gewährleistet wird.»	Nachvollziehbarkeit ausreichend	Der Text wurde in Kap. Begriffserläuterungen und Abkürzungen angeführt und angepasst.
190	Forchbahn	4.8	18	Tabelle 3 PGV-Unterlagen ergänzen: Plangenehmigungsgesuch (Obligatorisch gemäss VPVE) Projektleitblatt (Obligatorisch gemäss VPVE) Unterlagen gemäss RL VPVE (Beiblatt) (Notwendig aus Sicht BAV?) Titelblatt (standardisiert) Vorlage (Notwendig aus Sicht BAV?) wenn möglich die Angabe ob dies zwingend oder fakultativ für PGV-Unterlagen gemäss BAV z.B. Beiblatt und Titelblatt ist.	Präzisierung, Ergänzung	Anpassungen wurden vorgenommen.
191	VöV	4.8	18	PGV-Unterlagen und inhaltliche Anforderungen. widersprechen D RTE 25100 Kap. 5	Unklarheiten mit Rückfragen sind programmiert	Mit der Dokumentenstruktur für die Weiterentwicklung RL SA - D RTE 25100 ist der Widerspruch beseitigt.
192	Forchbahn	4.8	18/19	In der Tabelle 3 PGV-Unterlagen sollten die Referenzen (Referenz Ziffer RL VPVE) ergänzt werden und auf die VPVE Art 3; Abs. 2 a,b,c,d usw. ebenfalls verwiesen werden. Siehe Tabelle RTE 25100 Kapitel 4.9.1	Präzisierung, Direkter Querverweis auf andere Vorgaben wie RL VPVE, VPVE 742.142.1	Die RL SA enthält alle SA-Anforderungen aus der RL VPVE. Daher muss die RL VPVE in der RL SA nicht referenziert werden. Mit der Überarbeitung der RL VPVE werden Redundanzen betreffend SA-Anforderungen beseitigt. Die Verweise auf VPVE wurden ergänzt.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
193	Forchbahn	4.8	18/19	Tabelle 3 sollte gemäss Tabelle RTE 25100 Kapitel 4.9.1 «Für vorhaben auf interoperablen Strecken» angepasst werden. Siehe auch Gesetzesvorgabe Art. 3; Abs. 3 a, b und c der VPVE 742.142.1	Präzisierung, Direkter Querverweis auf andere Vorgaben wie RL VPVE, VPVE 742.142.1	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 192.
194	SBB	Tab. 3 4.8	18	«Technischer Bericht» Es ist auf die RL VPVE zu verweisen.	Es dürfte nicht sein, dass SA im Fall eine ordentlichen PGV einen zusätzlichen Bericht schreiben muss. SA hat einen Kapitel im Technischen Bericht RL VPVE.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 19.
195	SBB	Tab. 3 4.8	18	S. 18-19 Die Notwendigkeit der PGV-Unterlagen in der jeweiligen Sprache, welche am Ort der geplanten SA gilt, ist in der Tabelle dokumentenspezifisch klar zu kennzeichnen. Anforderungstext ist entsprechend anzupassen.	Gemäss RL sind die PGV-Unterlagen in jener Amtssprache zu verfassen, die am Ort der geplanten SA gilt. Diese Anforderung ist zu einschränkend und kostentreibend. Z.B. Prüfberichte und IOP-Konformitätserklärungen sollten auch in anderen Amtssprachen oder in Englisch verfasst werden können.	Die Angaben wurden in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.
196	SBB	Tab. 3 4.8	18	S. 18-19 Risikobewertung ist nicht aufgeführt.	Sollte dies Bestandteil des Sicherheitsberichts sein?	Die Risikobewertung ist Bestandteil des Sicherheitsberichts.
197	SBB	4.7.2	18	Streichen: «Die ISB trägt dabei das Risiko, dass gegebenenfalls Fehler aus der Phase Planung erst zu einem späten Zeitpunkt entdeckt werden.»	Unklar, was hier intendiert wird.	Der Text ist klar.
198	SBB	4.8	19	Das Pflichtenheft zu SA ist nicht Teil der PGV-Unterlagen. Spezifizieren.	Was ist mit Pflichtenheft SA gemeint?	Der Satz wurde gelöscht, kein Mehrwert.
199	SBB	4.8	19	Ergänzen: «Fallweise oder generisches Erdungskonzept»	Anlagenerdungskonzept besteht nur bei Spezialfällen. Dies ist eigentlich eine Anforderung an Fahrstrom oder Trennung Eispeisung – und Bahnerde.	Der Text wurde angepasst.
200	SBB	4.8.1	19	1) Streichen: « technische und betriebliche Funktionen beschreiben »	In einem Standardprojekt sind technische und betriebliche Funktionen über die Typenzulassung beschrieben.	gelöscht
201	SBB	4.8.1	19	4.8.1 und 4.8.2 S. 19-20 Da dies auch Inhalt des technischen Berichts ist, wäre es sinnvoll auf den technischen Bericht zu verweisen. Oder allenfalls sinnvoller: im Technischen Bericht auf den Sicherheitsbericht verwiesen	Übersicht	Dieses Kapitel wurde gelöscht. Die SA-relevanten Inhalte wurden im Sicherheitsbericht aufgeführt. Die Abhängigkeit mit technischem Bericht für mehrere Fachbereichen wurde in Kap. Standardprojekt erläutert.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
202	SBB	4.8.1	19	Aufzählungen löschen und sicherstellen, dass diese ggf. in der RL VPVE ergänzt werden.	All diese Punkte sind im Lastenheft enthalten. Dieses wird im Rahmen des PGV mitgeliefert. Wenn es sich hierbei nicht um den Technischen Bericht PGV RL VPVE für ein SA Mono- und Multi-Projekt handelt, werden sie für das BAV abgeschrieben. Zusätzlich kommen sie Prüfdossier der SIOP gemäss 4.8.2 vor. Somit hätte jede Änderung am Lastenheft zur Folge, dass die SIOP A mit Nachträgen eingedeckt würde. Die Trennung des SiBe und der Projektanforderungen muss zwingend bestehen bleiben. Weiter: Bezeichnet der Technische Bericht nach RL VPVE nicht den Gesamtbericht Projekt mit allen Fachdiensten?	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 201.
203	SBB	4.8.1	19	Punkt 6 und 8 streichen.	Dies sind generelle Angaben im PGV, fachdienstübergreifend und nicht SA-spezifisch. Dies kann nur teilweise von SA eingeschätzt werden.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 201.
204	SBB	4.8.2	20	«Der Sicherheitsbericht kann ein eigenständiges Dokument oder Teil des technischen Berichtes sein. Folgende Informationen sind notwendig:» Präzisieren.	Auch hier ist dies gemäss technischem Bericht nach RL VPVE gemeint? Die Vermischung von Anforderungen und übergeordneten Berichten, welche damit Sicherheitsrelevant würden, ist zu verhindern.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 201.
205	SBB	4.8.2	20	3) Zunächst erarbeiten, beschreiben und hier referenzieren, was ein ICT-Security Schutzkonzept ist.	Andernfalls bringt dies keine sinnvolle Praxis hervor.	Das Thema ICT-Security (neu Cybersicherheit) wird in Kap. Übergeordnetes beschrieben.
206	Stadler Signalling	4.8.2	20	Pkt. 3) Anpassungen oder Neuerstellung und Einhaltung eines ICT-Security Schutzkonzepts falls notwendig (AB 5c.1 AB-EBV [12]).	Nicht jedes Projekt wird ein ICT-Security Schutzkonzept benötigen, z.B. Relaisstellwerk Anbindung eines neuen Block-Relaissatzes.	Das Thema ICT-Security (neu Cybersicherheit) wird in Kap. Übergeordnetes beschrieben. Zur Umsetzung der Vorgaben wurde das Hilfsmittel «Eckpunkte Cybersicherheit» erstellt.
207	SBB	4.8.2	20	4) «Kompetenzen» Präzisieren	Was ist damit gemeint? Fachliche Kompetenzen? Wie wird die Unabhängigkeit dokumentiert?	Anpassungen wurden vorgenommen.
208	SBB	4.8.2	20	5) «Meilensteine» streichen	Wieso sind diese sicherheitsrelevant?	Die Angabe wurde gelöscht. Grundsätzlich sind die Inhalte des Sicherheitsberichts nicht alle sicherheitsrelevant.
209	SBB	4.8.2	20	Bezeichnung (Überschrift) sollte sein: "Sicherheitsbericht - Teil SA"	Vorhaben betreffen meist mehrere Fachbereiche und folglich hat der Sicherheitsbericht nach EBV mehrere Teile.	Da die RL SA für die Sicherungsanlagen gilt ist es implizit, dass der Sicherheitsbericht für SA gilt.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
210	SBB	4.8.2	21	„Bestimmung der Anwendungskategorie“ streichen	s. Anmerkung zu 4.7	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 172.
211	SBB	4.8.2	21	10) streichen	Für diese Erklärung gibt es in der EBV keine Grundlage. Sie bringt keinen Mehrwert.	In der RL SA werden die Inhalte des Sicherheitsberichts konkretisiert. Eine Schlussfolgerung im Sinne von Punkt 10) gehört dazu.
212	SBB	4.8.2	21	8) ersetzen durch: Verwendete Standards	Die Produkte sind zu diesem Zeitpunkt häufig nicht bestimmbar und das ist auch ok, sofern man später nur solche einsetzt, die dem Standard entsprechen.	Es wurden Anpassungen vorgenommen.
213	SBB	4.8.2	21	9) streichen	Solche Anwendungsbedingungen darf es nicht geben bzw. sie müssten alle Produkte beinhalten, die eine Standardkomponente realisieren betreffen. Dann sind sie aber Teil der Regeln der Technik, die der Standard vorgibt, und wären somit bereits in der Risikobewertung berücksichtigt und gehörten nicht separat aufgeführt.	Es wurden Anpassungen vorgenommen.
214	SBB	4.8.3	21	«Vorschriften (siehe Kap. 2), Pflichtenhefte, etc. gegen die geprüft wurde» Präzisieren.	Was ist mit Pflichtenheft gemeint?	Die Angaben wurden in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.
215	SBB	4.8.3	21	4.8.3 / 4.8.4 Empfehlung: Keine Unterscheidung zwischen Bedingung und Auflage	Für diese Unterscheidung fehlt die Grundlage. Zudem ist entweder aus Sicherheitssicht eine Änderung notwendig oder nicht. Eine sofortige Einarbeitung kann keine notwendige Massnahme zur Sicherheit sein, denn "Papier ist geduldig" und ohne Umsetzung nicht gefährlich.	Die Angaben wurden in Kap. Übergeordnetes aufgeführt und angepasst.
216	SBB	4.8.3	21	Streichen: «Nachweis seiner Kompetenz und hinreichender Unabhängigkeit erbringen;»	Sind SV nicht gemäss SV-Richtlinie durch das BAV anerkannt? Und was ist eine hinreichende Unabhängigkeit? Ist ein Nachweis in jedem SiBePla notwendig?	Das BAV anerkennt keine Sachverständigen (siehe RL UP-EB). Konkretisierungen zu den Anforderungen an SV (inkl. Unabhängigkeit) wurden in Kap. Übergeordnetes vorgenommen.
217	SBB	4.8.3	21	Überschrift ersetzen durch "Sicherheitsbewertungsbericht Phase Planung"	Die RL UP-EB täuscht sich, wenn sie im Standardprojekt eine NoBo-Prüfung grundsätzlich ausschliesst, denn dafür gibt es keine Basis in den übergeordneten Vorgaben. Folglich gibt es auch nicht die Sachverständigenprüfung. Die hier gemeinte Sachverständigenprüfung entspricht der Prüfung, die gemäss EBV bei hoher Sicherheitsrelevanz notwendig ist. Es ist folglich ein Teil der "Sicherheitsbewertung".	Die offenen Punkte wurden mit SBB diskutiert und wo nötig wurden Anpassungen vorgenommen.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
218	SBB	48.4 4.8.4	21	Korrektur: «Bedingungen müssen zwingend idealerweise in den PGV-Unterlagen eingearbeitet und vor der Eingabe an das BAV wieder durch einen Sachverständigen überprüft werden (Basis Ziff. 10.1 RL UP-EB [5]).» Bedingungen durch einen anderen Begriff ersetzen.	Auch Bedingungen sind Auflagen. Die Unterscheidung bzw. Interne Handhabung bei der ISB sollte nicht in einer RL stehen. In der RL UP EB steht: Der Gesuchsteller hat die Ergebnisse der unabhängigen Prüfungen grundsätzlich vor dem Einreichen der Gesuchunterlagen beim BAV zu bewerten, ggf. in das Projekt einzuarbeiten und die korrekte Umsetzung durch die UP kontrollieren und bestätigen zu lassen. Bsp.: Die Einhaltung einer Software Version ist eine Bedingung und kann erst durch den SIOP B geschlossen werden! Die RL UP EB spricht von Ergebnissen der Prüfung und grundsätzlich.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 215.
219	SBB	4.8.2 4.8.5	22	«Kabelanschlüsse aller Elemente»	Was genau ist gemeint? Alle KV, QC, RK, KEV, usw. oder ein Anschlussplan der Kabel?	Die Angabe wurde gelöscht, weil sie irrelevant für das Plangenehmigungsverfahren ist.
220	SBB	4.8.2 4.8.5	22	«Lichtraumprofil» Präzisieren.	Betreffen uns nur, wo Signale gestellt sind?	Es wurden Anpassungen vorgenommen.
221	SBB	4.8.2 4.8.5	22	«Situationsplan» «soll massstäblich sein (1:500 oder 1:1000)» Präzisieren.	Ist hier Übersichtsplan gemeint?	Beim Übersichtsplan handelt es sich gem. RL VPVE Ziff. 30 um eine Orientierungshilfe im geografischen Sinne (Kartenausschnitt), rein für das PGV. Dieser Übersichtsplan hat nichts mit dem «Übersichtsplan Signalanlagen» (SBB) zu tun. Die Betitelung der Pläne ist nicht immer eindeutig und kann je nach ISB resp. Industrie / Ingenieurbüro variieren. Grundsätzlich sind die Inhalte der Pläne relevant. Ein SA-Übersichtsplan kann also auch ein Situationsplan sein, worin eine schematisierte Darstellung der Gleis und Signalanlagen dargestellt sind.
222	SBB	4.8.5	22	«Lichtraumprofile, soweit sie SA betreffen.» Präzisieren.	Für LRP besteht eine sep. SIOP-Prozess in dem die Konformität auch der für SA massgebenden LRP bestätigt werden muss	Anpassungen wurden vorgenommen.
223	SBB	4.8.5	22	«Signalisierungskonzept»	Sonst ist es keine Alternative.	Anpassungen wurden vorgenommen.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
				Korrigieren: «-kann alternativ zu einem Signalplan erstellt werden, für geographisch grosse »		
224	SBB	4.8.5	22	«Signalisierungskonzept» Korrigieren: «-...z.B. 1:5'000»	500 nicht 5000?	1:5000 ist als Beispiel angegeben, andere Massstäbe sind auch möglich.
225	SBB	4.8.5	22	«Signalisierungskonzept» Korrigieren: «-Informationen: gleich wie Signalplan, ausgenommen Gleisgeometrie »	Unter Signalplan wird die Geometrie nur bei Weichen erwähnt und die müsste aufgrund Geschwindigkeiten auch hier dabei sein. Ansonsten was ist ausgenommen?	Anpassungen wurden vorgenommen.
226	SOB	4.8.5	22	Abschnitt Signalisierungskonzept, 2. Zeile ohne Alinea	2. Zeile ist die Fortsetzung der 1. Zeile, nicht ein neues Thema	Anpassungen wurden vorgenommen.
227	SOB	4.8.5	22	Es bleibt unklar, ob und wann und unter welchen Bedingungen nun ein Signalisationskonzept und ein Situationsplan und ein S-Plan als Ergänzung oder als Alternative zum Signalplan beigebracht werden müssen.	Ziel muss sein, unnötige redundante Informationen zu vermeiden und die Anzahl Dokumente auf einem Minimum zu halten.	Die Inhalte sind wichtig, idealerweise sind alle Informationen in einem Plan vorhanden. Es wurden Anpassungen vorgenommen.
228	SBB	4.8.5	22	«Signalplan» Korrigieren: «enthält in der Regel folgende Informationen, inkl. Bezeichnungen zu allen Elementen»	Z.B. Längsneigungen sind da nicht drauf.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 227.
229	SBB	4.8.5	22	«Signalplan»	Ist hier Übersichtsplan gemeint?	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 221.
230	SBB	4.8.5	22	Korrektur: Die Längsneigung ist heute beim SiKo nicht aufgeführt. Diese sieht man beim Gleisgeometrieplan.		Neigungen müssen ersichtlich sein. Diese sind ggf. relevant für den Flankenschutz. Siehe die Stellungnahme zu Nr. 227.
231	SBB	4.8.5	22	Korrigieren: «S-Plan (auch als Isolier- und Kabelplan bekannt)»	Ein Kabelplan ist nicht mit dem S-Plan zu verwechseln und stellt nicht die Sicherungsanlage dar.	Um Missverständnisse zu vermeiden wurde der Text in Klammern gelöscht.
232	SBB	4.8.5	22	Pläne durch Situationspläne ersetzen. Analog zu Tabelle 3	Man kann auch die Tabelle 3 Anpassen.	Der Titel wird belassen, da z.B. Querprofile auch Pläne sind.
233	SBB	4.8.5	22	Streichen: Informationen: wie im Signalplan, aber zusätzlich: - Gleisfreimeldemittel mit Isolierstössen (Angabe Sender/Empfänger) - Zählpunkte für Achszähler, Z-Verbinder - Weichen - Details (Typ, Antriebsseite) - Tastenkasten, Kabelverteiler und -anschlüsse aller Elemente	Zu ungenau. Es gibt eine Richtlinie, wie ein S-Plan zu erstellen ist. ZB. sind die Kabelanschlüsse nicht im S-Plan ersichtlich.	Es ist unklar, welche Richtlinie für die Erstellung eines S-Plans gemeint ist. Da die Vorgaben für den Inhalt des S-Plans in z.B. R RTE 25000 vorhanden sind, wird in der RL SA nicht weiter darauf eingegangen. Der Text wurde entsprechend angepasst.
234	AB	4.8.5	22	Aufzählungsstrich «-» bei: - Projekte (z.B. Geschwindigkeitserhöhungen einer ganzen Linie)	Formatierungsfehler	Da der Text angepasst wurde, ist die Korrektur nicht mehr nötig.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
				- und ergänzt mit den Angaben eines Signalplanes löschen		
235	VöV	4.8.5	22	Es ist zu präzisieren in welchen Fällen welche Pläne (Signalisationskonzept, Signalplan, Situationsplan, S-Plan) notwendig sind.	Doppelspurigkeiten mit Zusatzaufwänden sind zu vermeiden und der Umfang der Planunterlagen ist zu minimieren.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 227.
236	SBB	4.9	23	«Darin wird auf die BBw-Pflicht verzichtet.» Präzisieren. Abkürzungsverzeichnis im Dokument ergänzen.	Was heisst das? Betriebsbewilligung? Abkürzungsverzeichnis im Dokument fehlt.	BBw ist die Abkürzung für Betriebsbewilligung. Alle Abkürzungen wurden in Kap. Begriffserläuterungen und Abkürzungen definiert.
237	SBB	4.8.5	23	Streichen: «Bei Änderungen an SA sind sämtliche Pläne, welche die betroffenen Bezeichnungen erwähnen (z.B. Situationspläne, S-Pläne), nachzuführen, damit sie mit der neuen Situation übereinstimmen.»	Aussage überflüssig. Gibt es Gründe, weshalb dies explizit erwähnt wird?	Die Angabe ist notwendig, weil die Pläne nicht immer aktuell sind. Der Text wurde angepasst.
238	Forchbahn	4.9	23	...allenfalls mit Auflagen.	Präzisierung, Ergänzung	Ein Verweis wurde aufgeführt.
239	SBB	4.8.2 4.8.5	23	«Darstellung in den Plänen» Kürzen: «Alle relevanten Abmessungen und Abstände sind massstäblich darzustellen und korrekt zu vermassen; »	Abstände werden auf den Plänen nie vermass.	Der Text wurde angepasst.
240	SBB	5	24	S. 24-26 5.3, 5.4 und 5.5 ersetzen durch: 5.3 Q-gesicherte Integration Die Realisierung des Vorhabens erfolgt mit den QS-Massnahmen, die die verwendeten Standards für die Herstellung und Integration vorsehen (z.B. BU- und PU-Erstellung / Prüfung, Werkprüfung etc.). Dazu gehört auch die Befähigung der Betriebs- und Instandhaltungsorganisationen für Betrieb, Instandhaltung und Leistungsüberwachung sowie die Erstellung eines Inbetriebnahmeprogramms	Die Kapitel 5.3, 5.4 und 5.5 sind inhaltlich sehr stellwerkslastig und damit ohnehin nicht allgemeingültig genug für die RL.	Die offenen Punkte wurden mit SBB diskutiert und wo nötig wurden Anpassungen vorgenommen.
241	SBB	5.1	24	«Pflichtenheft zu SA: Enthält die Vorgaben der ISB für die Realisierung der SA;» Präzisieren.	Was ist mit dem genau gemeint? Was ist ein Pflichtenheft nach BAV? Ein Pflichtenheft wie es neu heisst, darf auf keinen Fall sicherheitsrelevant werden.	Dieses Kap. wurde gelöscht.
242	SBB	5.2	24	Statt Verweis auf die Anwendungskategorie: «...wenn sie für sich genommen einem genehmigungsfreien Vorhaben entsprechen und in jedem Fall...»	Fortfolge bei konsequentem Verzicht auf das Konzept der Anwendungskategorien.	Gemäss Diskussion mit SBB werden die Anwendungskategorien beibehalten.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
243	MBC / geste	5.2	24	-	Il n'est pas facile de comprendre pour quel type de modification un complément de PAP serait nécessaire. Exemple vécu: un signal doit être déplacé à droite de la voie (simple voie) en phase de réalisation pour des problèmes de visibilité qui n'ont pas été identifiés lors de la PAP. Doit-on dans ce cas faire un complément de PAP, ou peut-on simplement documenter cette modification dans la PrSe réalisation ? Il serait bien de mieux définir le processus	La procédure à suivre en cas de modifications du projet pendant la phase de réalisation a été précisée. Elle permet de déterminer quand une procédure est nécessaire.
244	SBB	5.3	24	«Prüfung durch den SA-Lieferanten beinhaltet z.B. die Bewertung der:» Dieses Kapitel scheint nicht korrekt und wäre zu überarbeiten.	Die SA-Lieferanten können nicht in der Verantwortung stehen, die BU hinsichtlich der aufgeführten Punkte zu prüfen. Die ISB muss die 4-Augenkontrolle machen uns zwar nicht nur der betrieblichen und funktionalen Erfüllung.	Die offenen Punkte wurden mit SBB diskutiert und wo nötig wurden Anpassungen vorgenommen.
245	SBB	5.3	24	«Übereinstimmung der Bauunterlagen mit der Plange- nehmungsverfügung inkl. genehmigten PGV- Unterlagen, Pflichtenheft, S-Plan;» Präzisieren.	Was ist mit Pflichtenheft gemeint? Ein Pflichtenheft wie es neu heisst, dürfte nicht sicherheitsrelevant werden.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 244
246	SBB	5.3	24	Bauunterlagenprüfung allgemein formulieren. «Prüfung durch den SA-Lieferanten beinhaltet z.B. die Bewertung der:... Das Ergebnis dieser Prüfung ist in einem Bericht mit Auflistung der geprüften Dokumente, Datum und Unterschrift des Prüfers festzuhalten und im SiNa zu referenzieren.»	SBB machte die Erfahrung, dass die Prüfung durch den Lieferanten bei komplexeren Projekten nicht zur gewünschten Qualität führt. Der Lieferant ist nicht genügend unabhängig und damit objektiv.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 244.
247	SBB	5.3	24	Unter Abschnitt «Bauunterlagen» steht, dass die Bauunterlagen durch den SA Lieferanten geprüft werden. In Abschnitt «Einbezug des Sachverständigen» wiederum steht, dass die BU und PU durch den SvP-R zu prüfen ist und vom ISB beauftragt wird. Dies ist ein Widerspruch. Allenfalls wäre es weiter sinnvoll zwischen den eigentlichen und untergeordneten Bauunterlagen zu unterscheiden.	Der SvP-R prüft die Realisierte Anlage und ob die Prüfung der Bauunterlagen durchgeführt wurde. Die Prüfung der BU sollte nicht vom SA Lieferant im Rahmen einer Sachverständigen- Prüfung gemacht werden, da er nicht unabhängig ist. Die eigentlichen BU werden vom Besteller (bei uns KCSA) geprüft.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 244
248	SOB	5.3	24	Abschnitt Bauunterlagen, 2. Punkt: «...stellt hauptsächlich eine...»	Tippfehler	Da der Text umformuliert wurde, ist die Korrektur nicht mehr nötig.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
249	SBB	5.3	25	«Einbezug des Sachverständigen Die Bau- und Prüfunterlagen sind so früh wie möglich durch den Sachverständigen (siehe Kap. 5.6) zu prüfen.» Präzisieren.	Welcher Sachverständige? Dieser Punkt ist unvollständig und verwirrt, grade auch bezogen auf Punkt 79.	Die Wahl des Sachverständigen steht der ISB frei. Die Anforderungen an den SV wurden in Kap. Übergeordnetes beschrieben.
250	SBB	5.5	25	«Unabhängigkeit bedeutet, dass der Werkprüfer keine anderen Projektaufgaben im Zusammenhang mit dem Prüfobjekt wahrnehmen darf.» Verweis auf Ausnahme siehe 4.7.2 einfügen.	Ergänzung und Kohärenz	Der Text wurde angepasst.
251	SBB	5.5	25	Korrigieren: «Unabhängigkeit bedeutet, dass der Werkprüfer keine anderen Projektaufgaben Prüftätigkeiten im Projekt im Zusammenhang mit dem Prüfobjekt wahrnehmen darf.»	Ein WP kann auch ein Arbeitsleiter sein. Dieser muss andere Projektaufgaben wahrnehmen dürfen.	Der Text wurde angepasst.
252	SBB	5.6	26	Ersetzen durch: 5.6 Sicherheitsbewertung Der SV Realisierung führt die Sicherheitsbewertung durch. Er prüft dazu auf Basis: - der Sicherheitsbewertung Phase Planung - der standardspezifischen Erwartungen bzgl. Prüfungsvorbereitung und Prüfungsdurchführung die Erfüllung: - der in der Risikobewertung festgehaltenen Anforderungen zur spezifischen Einhaltung des sicherheitsrelevanten Regelwerks - der QS-Massnahmen, die die verwendeten Standards für die Herstellung und Integration einschliesslich des Inbetriebnahmeprogramms vorsehen. 5.7 Bewertung der EG-Konformität durch die BS Sofern im Standard (ETCS-Zugbeeinflussung) und im Streckenbereich relevant, prüft die BS die TSI-Konformität und erstellt die EG-Prüfbescheinigung bzw. deren Aktualisierung. 5.8 Erklärung der EG-Konformität Sofern im Standard (ETCS-Zugbeeinflussung) und im Streckenbereich relevant erstellt bzw. aktualisiert der ISB die EG-Prüferklärung.	Das jetzige Kapitel 5.6 ist sehr stellwerklastig und wird dem Auftrag, den EBV/CSM-RA/CENELEC gleichermassen für die Sachverständigenprüfung vorzusehen, nicht gerecht. Vorschlag 5.7 und 5.8 ist eine konsequente Fortsetzung des Vorschlags der Phase Planung: Im IOP-Haupt- und Ergänzungsnetz muss mindestens für den zu ändernden Teil der ETCS-Zugbeeinflussung ein EG-Prüfverfahren durchlaufen werden, sofern für diesen Teil bisher keine EG-Prüferklärung vorliegt. Die EG-Prüferklärung muss den Anhängen II bzw. III der DV (EU) 2019/250 entsprechen. Liegt bereits eine EG-Prüferklärung vor, so ist diese mittels Neubewertung der TSI-Konformität zu aktualisieren, sofern die ETCS-Zugbeeinflussung betroffen ist. Es gilt dazu das Verfahren gemäss TSI CCS, Anhang 7.2.1.b1, Ziff. 2 zu durchlaufen. Der angewendete Standard sollte nach Möglichkeit eine EG-Baumusterprüfbescheinigung der BS und eine Zulassung des QS-Systems (zur Erreichung einer sicheren und vorschriftenkonformen spezifischen Anwendung des Systems) durch die BS mit sich bringen. Die Prüfung durch die benannte Stelle im Standardprojekt kann sich dann auf die relevante Prüfung der Anwen-	Die offenen Punkte wurden mit SBB diskutiert und wo nötig wurden Anpassungen vorgenommen.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
					<p>dung des QS-Systems im Modul SD (gemäss Beschluss (EU) 2010/713) beschränken.</p> <p>In der Phase Planung erstellt die benannte Stelle einen Zwischenprüfbericht zur EG-Prüfbescheinigung bzw. zu deren Aktualisierung."</p>	
253	SBB	5.6	26	Es wäre ein Hinweis sinnvoll, dass diese Prüfung von mehreren Personen durchgeführt werden kann.	Da der SvP-R die BU prüft sowie die realisierte Anlage, ist dies meist nicht dieselbe Person. (Bei der SBB wären das KCsa und SIOP B)	Die entsprechenden Angaben wurden in Kap. Übergeordnetes aufgeführt.
254	SBB	5.6	26	<p>Streichen: «Deshalb muss der Sachverständige seine eigenen, auf die praktische Prüfung zugeschnittenen Prüfprotokolle verwenden.»</p>	<p>Dies ist nicht umsetzbar. Der Prüfer müsste für jede Anlage seine eigenen Prüfunterlagen erstellen. Diese können nicht generisch erstellt werden.</p> <p>Bei eSTW gibt es Prüfunterlagen vom Lieferanten. Evtl. nur ein rSTW Thema?</p>	Die Angaben wurden gelöscht.
255	SBB	5.7	26	<p>«Nach Abschluss der ausstehenden Arbeiten, wenn die nötigen Vorgaben für die Inbetriebnahme erfüllt sind, erfolgt die Übergabe der SA an den Betrieb.»</p> <p>ersetzen durch:</p> <p>Nach Abschluss der Arbeiten und wenn die nötigen Vorgaben für die Inbetriebnahme erfüllt sind, erfolgt die Übergabe der SA an den Betrieb.</p>	Verständlichkeit	Anpassungen wurden vorgenommen.
256	SBB	5.8	26	5.8 «Unterlagen und inhaltliche Anforderungen» Verschieben.	Dieser Abschnitt sollte früher im Dokument stehen, oder sollte er eine Zusammenfassung, des früher im Dokument erwähnten sein?	Anpassungen wurden vorgenommen.
257	SBB	5.8	26	<p>Ersetzen durch:</p> <p>Für SA sind für die Sicherheit und Vorschriftenkonformität die folgenden Unterlagen massgebend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - SiNa - Sicherheitsbewertungsbericht - Ggf. aktualisierte) EG-Prüfbescheinigung - Ggf. (aktualisierte) EG-Prüferklärung 	<p>Dies sind die Dokumente, die konform zur EBV sind. Eine Sicherheitsbewertung nach der Inbetriebnahme ist weder notwendig noch vorgesehen. Es muss genügen, wenn das Inbetriebnahmeprogramm die sicherheitsrelevanten Schritte und deren QS ausweist und dies vor der IBN durch die Sicherheitsbewertung geprüft wird.</p> <p>Folglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - muss der SiNa nicht zweiteilig entstehen und auch nicht zweiteilig geprüft werden. - Ist eine Freigabe zur Betriebsaufnahme unnötig. <p>EG-Prüfbescheinigung und EG-Prüferklärung sind zur Einhaltung der EBV und zur Anschlussfähigkeit an das 4. Eisenbahnpaket unverzichtbar.</p>	<p>Die offenen Punkte wurden mit SBB diskutiert und wo nötig wurden Anpassungen vorgenommen.</p> <p>Das Thema IOP wurde in Kap. Übergeordnetes beschrieben.</p>

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
258	SBB	5.8.1	27	Ersetzen durch: Der SiNa enthält neben den administrativen Angaben des Dokumentmanagements: -eine Auflistung der verwendeten Standards -eine abgearbeitete Checkliste der in der Risikobewertung festgehaltenen Anforderungen zur spezifischen Einhaltung des sicherheitsrelevanten Regelwerks. -pro verwendeten Standard als Modul eine abgearbeitete Checkliste der QS-Massnahmen, die die verwendeten Standards für die Herstellung und Integration einschliesslich des Inbetriebnahmeprogramms vorsehen.	Das ist das Wesen der Sicherheit im Standardprojekt. Eine Umsetzung eines SiNa mit allen Kapitel nach EN 50129 ist im Standardprojekt nicht sinnvoll und im Übrigen in der derzeitigen Vorgabe auch nicht erkennbar. Die Vollständigkeit der Produkte ist ohne Vorgabe eines Standards nicht zu erreichen. Denn was ein Produkt ist und was nicht, muss im Standard definiert sein. Was wäre mit Kabeln, COTS-Produkten, etc.?	Die offenen Punkte wurden mit SBB diskutiert und wo nötig wurden Anpassungen vorgenommen.
259	SBB	5.8.2	28	Korrigieren: «Bestätigung der ISB über den gewünschten SA-Zustand.»	Dies kann der FPL und der Prüfer nicht unterschreiben? Was bringt dies dem BAV? Fürs BAV ist doch wichtig, dass die Anlage wie verfügt gebaut wurde.	Die Angabe wurde gelöscht.
260	SBB	5.8.2	28	Streichen	Eine Freigabe zur Betriebsaufnahme ist nicht nützlich und nicht durch die EBV gefordert	Das Vorgehen entspricht der Praxis. Obwohl das nicht gesetzlich verankert ist, kann dies im Rahmen dieser Richtlinie gemacht werden.
261	SBB	5.8.3	28	Überschrift ersetzen durch «Sicherheitsbewertungsbericht»	Kohärenz	Dieses Kap. wurde gelöscht.
262	SBB	5.10	29	«...drei Monat nach der Inbetriebnahme	Siehe Bemerkung 50	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 102.
263	SBB	5.10	29	Auf den letzten Satz beschränken: "Die Plangenehmigungsverfügung gibt Auskunft, welche Unterlagen bis wann nach der Inbetriebnahme durch die ISB dem BAV zur Information einzureichen sind."	Die hier genannten Unterlagen heissen anders und entstehen allesamt vor der Inbetriebnahme. Wenn das BAV im Standardprojekt auf die Betriebsbewilligung verzichtet, ist es in diesem Fall nicht sinnvoll selbstverständliche Erwartungen an die Dokumentation anderweitig einzufordern.	Die offenen Punkte wurden mit SBB diskutiert. Die Angaben werden beibehalten.
264	SBB	5.9	29	"Erstellung SiNa (finale Version nach der Inbetriebnahme)." streichen	Kohärenz	Die offenen Punkte wurden mit SBB diskutiert. Die Angabe wird beibehalten.
265	SBB	A1	30	« Lichtraumprofil (SA-Elemente);»	Es gibt eine SIOP A LRP über alle Fachdienste. Die Aufführung hier ändert den Prozess zu unserer SIOP A.	Die offenen Punkte wurden mit SBB diskutiert und wo nötig wurden Anpassungen vorgenommen.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
266	SBB	A1	30	«Prüfung der betrieblichen Aspekte»	Ist nicht Aufgabe des Sachverständigen. Er prüft gegen die Vorschriften. Die Prüfung der Projektanforderungen erfolgt im Projekt durch den Projektleiter, das MEPLA und in der Phasengenehmigungen durch die Teilnehmer der Vernehmlassung. Ist dies in einem anderen Zusammenhang gemeint, wäre es entsprechend zu spezifizieren.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 265.
267	SBB	A1	30	«Prüfung der Risikobewertung (inkl. ICT-Security):» Kann die ICT-Security der Fachdienst SA beurteilen? TC wäre hier richtig.	Kompetenzen.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 265.
268	SBB	A1	30	«Vollständigkeit der verlangten Dokumente und der zur Prüfung notwendigen Projektinformationen;» Es muss der Technische Bericht jeglicher Art (MEPLA, Phasengenehmigung, PGV und auch das Lastenheft/Anforderungsprofil) ausgeschlossen werden.	Die genannten Dokumente verändern sich im Verlauf eines Projekts. Eine Referenz auf diese bzw. die Beilage im SIOP Dossier hat Nachträge bei der SIOP A/B und BAV zur Folge.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 265.
269	SBB	A1	30	Ersetzen der Bulletpoints von "Prüfung der folgenden Elemente" bis "Kontrolle....im Anwendung" sowie "Prüfung der...Anwendungsbedingungen" durch: "Prüfung der Einhaltung der QS-Schritte der Planung der verwendeten Standards".	Die Aufzählung der Elemente ist nicht abschliessend. Funktionen sind Teil des Standards und in der Planung gar nicht alle ersichtlich. Prüfung der betrieblichen Aspekte ist nicht fassbar. Was ein Schutzkonzept ist, ist heute im SA-Bereich gar nicht definiert. Anwendungsbedingungen sollten durch die Standards erfüllt bzw. weitergegeben werden.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 265.
270	SBB	A1	30	Ist diese Zusammenfassung des im Grundtext erwähnten als Checkliste zu verstehen? So würde es helfen, diese als solche zu deklarieren	Klarheit.	Die Angaben sind als Prüfauftrag deklariert, daher keine Checkliste. Die Umsetzung des Prüfauftrags ist Sache des Sachverständigen.
271	SBB	A1	30	Streichen: "Korrekte Einstufung..."	Anwendungskategorien sind nicht notwendig.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 265.
272	SBB	A1	30	Streichen: "Prüfung, ob die IOP-Anforderungen..."	IOP ist Sache des NoBos und kann auch nur durch konsequente Modularisierung in nützlicher Frist erreicht werden	Die Angabe wurde gelöscht.
273	SBB	A1	30	Streichen: "Prüfung, ob die massgebenden...sind"	Der SV kann gar nicht in nützlicher Frist die Einhaltung aller Vorschriften prüfen. Davon sollte ihn die Standardisierung ja auch entlasten.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 265.
274	SBB	A1	30	Überschrift: Auftrag zur Sicherheitsbewertung	Konsequente Fortführung	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 265.
275	Forchbahn	Anhang A1	31	Phase Realisierung ergänzen: - die SW-Stände sind dokumentiert (Versionen, Checksummen, etc.)	Ergänzung	Anpassungen wurden vorgenommen (Schlüsselwort: Identifikation des Prüfgegenstands).

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
276	Forchbahn	Anhang A1	30	Der Anhang A1 Prüfauftrag, Phase Planung, soll in die D RTE 25100 V1, Word-Vorlage V1: Sicherheitsbericht Sicherungsanlagen - Phase Planung integriert werden	Es muss kein separates Dokument für den Prüfauftrag erstellt werden; der Sicherheitsbericht wird eh an den SV eingereicht.	Es wird kein separates Dokument verlangt. Der Prüfauftrag an den Sachverständigen ist im Sicherheitsbericht resp. Sicherheitsnachweis festzuhalten. Die entsprechenden Informationen sind bereits enthalten.
277	Forchbahn	Anhang A1	1	Der Anhang A1 Prüfauftrag, Phase Realisierung, soll in die D RTE 25100 V2, Word-Vorlage V1: Word-Vorlage V2: Sicherheitsnachweis Sicherungsanlagen - Phase Realisierung, integriert werden.	Es muss kein separates Dokument für den Prüfauftrag erstellt werden; der Sicherheitsnachweis wird eh an den SV eingereicht.	
278	SBB	A1	31	«Betriebsvorschriften vorliegen und aktualisiert sind (z.B. RADN, Dienstvorschriften, Checklisten, Anleitungen).» Ist die Wirkung dieses Punktes gewollt?	Bis auf das RADN, sind alle anderen aufgelisteten Punkte bei anderen Fachdiensten. Was sind Dienstvorschriften? Betriebsvorschriften oder Handbuch Betrieb? Was für Anleitungen, Checklisten Betrieb? Dies wäre komplett neu und würde den heutigen Prozess verändern und den Prüfumfang massiv erweitern.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 265.
279	SBB	A1	31	Der SvP-R muss einerseits die BU prüfen und andererseits, ob die BU geprüft wurden. Kann das die gleiche Person sein?	Kohärenz	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 265.
280	SBB	A1	31	Die Zweiteilung in theoretische und praktische Prüfung erscheint nicht sinnvoll. Punkte nach dem zweiten Spiegelstrich ersetzen durch: - Prüfung der Erfüllung der in der Risikobewertung festgehaltenen Anforderungen zur spezifischen Einhaltung des sicherheitsrelevanten Regelwerks - Prüfung der Einhaltung der QS-Massnahmen, die die verwendeten Standards für die Herstellung und Integration einschliesslich des Inbetriebnahmeprogramms vorsehen.	Die derzeit aufgelisteten Dinge sind stellwerkstandardspezifisch.	Die Zweiteilung in theoretische und praktische Prüfung hat sich bewährt und wird daher beibehalten. Siehe auch die Stellungnahme zu Nr. 265.
281	VöV	Ah A1	30	Anhang 1 ist unnötig	Die ursprüngliche Vorlage Pflichtenheft bzw. Prüfauftrag an den Sachverständigen wurde im D RTE 25100 weggelassen, da der Sachverständige sachverständig sein muss und das wissen muss.	Die Praxis zeigt, dass Angaben zum Prüfauftrag an den SV erforderlich sind.
282	VöV	Ah A1	30	Anhang A2 PGV-Relevanz entspricht D RTE 25100 A2	Unklarheiten mit Rückfragen sind programmiert	Mit der Dokumentenstruktur für die Weiterentwicklung RL SA - D RTE 25100 sind die Unklarheiten beseitigt.
283	VöV	Ah A2	32	Nr. 2. «Grosse» Schreibfehler Was ist ein grosser Umbau?	Eine RL sollte mehr Klarheit schaffen, d.h. solche Angaben genauer spezifizieren.	Anpassungen wurden vorgenommen.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
284	RhB	Anhang A2	32	<p>Diverse Verschärfungen im Vergleich zur alten Tabelle (D RTE 25100 A2) sollten wieder rückgängig gemacht werden:</p> <p>Folgende Fälle sind neu PGV pflichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - einzelnes Signal versetzen um < 5m - Block Anpassung (bisher nur Block Verdichtung) <p>Neubau oder Ersatz der Fernsteuerung und/oder der Leittechnik (bisher war Ersatz oder Erweiterung der Fernsteuerung nur als H3 eingestuft)</p>	<p>Es gab diverse Verschärfungen im Vergleich zur Vorlage RTE 25100 A2. Ist die PGV Pflicht wirklich überall notwendig oder beschäftigen wir uns (ISB und BAV) z.T. unnötig? Z.B. musste zuvor bei einer Signalversetzung von weniger als 5m ohne Einfluss auf Rechte Dritter kein PGV eingereicht werden. Jetzt muss bei jeder Signalverschiebung ein PGV eingereicht werden. Unserer Meinung nach müsste es eher in die andere Richtung gehen. Wenn z.B. ein Vorsignal für eine bessere Sichtbarkeit 30m zurückversetzt wird, sollte das ohne PGV möglich sein bzw. eine Info ans BAV sollte ausreichen. Es sollte grundsätzlich mehr Ermessungsspielraum für den ISB geben.</p>	<p>Die Angaben wurden in D RTE 25100 aufgeführt. Die «Verschärfungen» im Vergleich zu D RTE 25100 A2 wurden bereinigt.</p>
285	Forchbahn	A2	32	Punkt 2: Nicht verständlich wie Gross definiert wird?	Klarstellung	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 283.
286	SBB	A2	32	<p>«Folgende Tabelle enthält Beispiele von Projekten und ordnet ihnen ihre PGV-Relevanz zu (nicht abschliessend)»</p> <p>Weshalb wird hier nicht auf die vollständige Zusammenstellung Anwendung Richtlinie Nachweisführung Sicherungsanlagen (RL SA) / PGV-Relevanz verwiesen?</p>	Effiziente Dokumentführung.	<p>Die Zuordnung der Anwendungskategorie hat gemäss Kapitel «Zuordnung der Anwendungskategorie» zu erfolgen.</p> <p>Die Liste dient nur als Entscheidungshilfe für die Zuordnung der Anwendungskategorie. Es gibt keine vollständige Liste, was auch nicht möglich wäre.</p> <p>Die Liste wurde in D RTE 25100 aufgeführt.</p>
287	SBB	A2	32	Anwendungskategorien entfernen und Liste auf die Art von Vorhaben reduzieren, die genehmigungsfrei sind.	Übersichtlichkeit.	Die offenen Punkte wurden mit SBB diskutiert und wo nötig wurden Anpassungen vorgenommen.
288	SBB	A2	32	<p>Die Liste ist restriktiver als die bisherige Liste (z.B. Einbauen einer Weiche).</p> <p>Falls die Wirkung so gewollt ist:</p> <p>Was passiert mit Projekten in der Ausführung, die heute kein PGV benötigen und zukünftig schon? Müssen diese nachreichen?</p>	Unsicherheit bzgl. Übergangsfristen	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.
289	SBB	A2	32	<p>Einzelnes Signal oder eine Signalstaffel versetzen</p> <p>Ist die Wirkung dieser Punkte gewollt?</p>	Sehr einschränkend, grade auch, wenn alle Vorschriften eingehalten sind.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.
290	SBB	A2	32	<p>Nr. 11</p> <p>Ergänzung: Änderung der Steuerung (AA bleibt identisch): H3</p>	Präzisierung resp. Senkung des Aufwandes. SIOP ist in jedem Fall sinnvoll. Ein PGV ist v.a. ein grosser Aufwand ohne entsprechende Vorteile. (Für Dritte sind kleine Veränderungen nicht relevant).	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
291	SBB	A2	32	Nr. 14 Ersatz von Weichen (verschieben auch gemeint?): G2	Präzisierung resp. Senkung des Aufwandes. SIOP ist in jedem Fall sinnvoll. Ein PGV ist va. ein grosser Aufwand ohne entsprechende Vorteile. (Für Dritte sind kleine Veränderungen nicht relevant).	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.
292	SBB	A2	32	Nr. 14 «Ersatz von Weichen inkl. Weichensteuerung» Ist die Wirkung dieses Punktes gewollt?	1:1 Ersatz nicht mehr möglich im Rahmen einer FbE? Vereinfachte Sicherheitsnachweisführung nicht mehr möglich?	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.
293	SBB	A2	32	Nr. 15 inkl. Flankenschutzweiche: G2	Präzisierung resp. Senkung des Aufwandes. SIOP ist in jedem Fall sinnvoll. Ein PGV ist va. ein grosser Aufwand ohne entsprechende Vorteile. (Für Dritte sind kleine Veränderungen nicht relevant).	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.
294	Forchbahn	A2	32	Gleisfreimeldeeinrichtung Bitte auch noch für einen Ersatz GSK<-> Achszähler definieren welche PGV-Relevanz H2 oder H3 wenn die Bezeichnung, Länge und Anzahl nicht geändert wird . Gemäss Beurteilung Art des Projekts Kap. 4.7 kann dies auch nicht eingeordnet werden. Müsste vielleicht ergänzt werden unter Kap. 4.7 Beurteilung der Art des Projekts (2) Ersatz von Produkten durch funktionsgleiche Produkte anderer Technologie	Präzisierung PGV-Relevanz, Durchgängigkeit	Anpassungen wurden vorgenommen.
295	SBB	A2	32	Nr. 16 «Anpassung der Gleisfreimeldeabschnitte (z.B. Bezeichnung, Länge, Anzahl)» Ist die Wirkung dieses Punktes gewollt?	Dies ist sehr einschränkend. Z.B. sehr einfache Anpassungen 5.5 m zum Sicherheitszeichen sind ein H2!	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.
296	SBB	A2	32	Nr. 16: H3	Senkung des Aufwandes. SIOP ist in jedem Fall sinnvoll. Ein PGV ist va. ein grosser Aufwand ohne entsprechende Vorteile. (Für Dritte sind kleine Veränderungen nicht relevant).	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.
297	SBB	A2	32	Nr. 17 und 18 «Einzelnes Signal oder eine Signalstaffel versetzen» und «Änderung oder Ergänzung eines Fahrbegriffs» Ist die Wirkung dieser Punktes gewollt?	Dies ist sehr einschränkend, gerade auch, wenn alle Vorschriften eingehalten sind.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.
298	SBB	A2	32	Nr. 17 und 18: H3	Senkung des Aufwandes. SIOP ist in jedem Fall sinnvoll. Ein PGV ist va. ein grosser Aufwand ohne entsprechende Vorteile. (Für Dritte sind kleine Veränderungen nicht relevant).	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.
299	SBB	A2	32	Nr. 28	Siehe Nr. 58	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.
300	SBB	A2	32	Nr. 4 «Block-Anpassung»	Verständnis	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
				Präzisieren: Bau zusätzlicher Blockabschnitt.		
301	SBB	A2	32	Nr. 8 Differenzieren: Neubau Fernsteuerung/LT: H2, wenn nicht H3 (keine Veränderung in der Aussenanlage) Ersatz der Fernsteuerung/LT: H3	Präzisierung resp. Senkung des Aufwandes. SIOP ist in jedem Fall sinnvoll. Ein PGV ist va. ein grosser Aufwand ohne entsprechende Vorteile. (Für Dritte sind kleine Veränderungen nicht relevant).	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.
302	AB	Anh. A2	32	«Grosse Umbauten...»	Schreibfehler	korrigiert
303	AB	Anh. A2	32	Bitte als zusätzlichen Punkt in der Aufzählung aufnehmen: 1 :1-Ersatz BUe, Einstufung mit H3	Sicherheitsrelevanz ist hoch, keine zusätzlichen optisch sichtbaren Elemente, ohne Einfluss auf konzeptionelle Aspekte, Funktion und Betriebsvorschriften	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 286.
304	AB	Anh. A2	32	Bitte als zusätzlichen Punkt in der Aufzählung aufnehmen: Ersatz punktueller Zugbeeinflussungssysteme durch ZBMS, (sofern bereits betrieblich eingeführt). Einstufung mit H3	Sicherheitsrelevanz ist hoch, Einsatzbereiche und Funktionalitäten sind gegeben (Systemzulassung), Realisierung mit Sicherheitsnachweisführung gem. definiertem Prozess des Systemlieferanten und den Projektierungsgrundlagen ZBMS der Systemführerschaft. Das System ist betrieblich eingeführt, es gibt damit keine Änderungen konzeptioneller Aspekte, sowie der Funktion und/oder Betriebsvorschriften.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 286.
305	VöV	Ah 2	32	Bei der PGV-Relevanz sind verschiedene Verschärfungen (neu H2 statt H3) zur Tabelle im D RTE 25100 A2 nicht notwendig und sollen weggelassen werden.	Folgende Fälle sind neu PGV pflichtig: - einzelnes Signal versetzen um < 5m - Block Anpassung (bisher nur Block Verdichtung) - Neubau oder Ersatz der Fernsteuerung und/oder der Leittechnik Übergeordnet sind doch Bestrebungen am Laufen, um die PGV Pflichtigkeit zu reduzieren.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 284.
306	Forchbahn	Anhang A2	33	Allenfalls zusätzliche Beispiele aufführen: - Releasewechsel Stellwerk oder Leittechnik - Ersatz GFM (Gleisstromkreis durch AZ) - Bahnübergang: Ergänzung mit zusätzlichem Blinklichtsignal - Bahnübergänge: Ersatz Federsystem durch Gegengewichte - Bahnübergang: Ergänzung mit Raumüberwachung	Ergänzung	Anpassungen wurden vorgenommen. Siehe auch die Stellungnahme zu Nr. 286.
307	SBB	A2	33	Anpassung bei Rangiersignalen ist nicht beschrieben?	Keine PGV-Relevanz?	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 286.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
308	SOB	A2	33	Einschätzung «H2» bei Nr. 18 teilweise nachvollziehbar. Soll als «H3» taxiert werden, wenn es sich um einen tieferen Fahrbegriff handelt.	«H2» für alle Fahrbegriffe führt zu unnötiger Überadministration für eine einfache Optimierung der SA.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.
309	SBB	A2	33	Nr. 19: H3	Senkung des Aufwandes. SIOP ist in jedem Fall sinnvoll. Ein PGV ist va. ein grosser Aufwand ohne entsprechende Vorteile. (Für Dritte sind kleine Veränderungen nicht relevant).	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.
310	SOB	A2	33	Einschätzung «H2» bei Nr. 23 nicht nachvollziehbar. Soll als «H3» taxiert werden.	«H2» führt zu unnötiger Überadministration für eine einfache Optimierung der SA.	Siehe auch die Stellungnahme zu Nr. 170. Wichtig ist, dass eine Geschwindigkeitsschwelle nach oben anders zu betrachten ist als eine nach unten.
311	SBB	A2	33	Nr. 22 und 23 Ist die Wirkung dieser Punkte gewollt?	Dies ist ehr einschränkend, gerade auch, wenn alle Vorschriften eingehalten sind. Was ist mit einer temporären Reduktion?	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.
312	SBB	A2	33	Nr. 22 und 23: H3	Senkung des Aufwandes. SIOP ist in jedem Fall sinnvoll. Ein PGV ist va. ein grosser Aufwand ohne entsprechende Vorteile. (Für Dritte sind kleine Veränderungen nicht relevant).	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.
313	SOB	A2	33	Einschätzung «H2» bei Nr. 24 nicht nachvollziehbar. Soll als «H3» taxiert werden.	An der Sicherheitsverantwortung durch den Lokführer ändert sich dabei nichts; das Sicherheitsniveau wird erhöht; «H2» führt zu unnötiger Überadministration für eine einfache Verbesserung der SA	Es ist zu beachten, dass ein erstmaliger Einsatz eines solchen Systems Änderungen mit Einfluss auf konzeptionelle Aspekte mit sich bringt (=H2). Ob Folgeprojekte in H3 eingestuft werden dürfen, liegt in der Verantwortung der ISB. Die Tabelle mit den Beispielen (Anhang A2 PGV-Relevanz) wurde in der Projektgruppe diskutiert, in D RTE 25100 aufgeführt und wo nötig angepasst.
314	SBB	A2	33	Nr. 24 Warum H2?	Dies müsste doch ein Standardprozess sein	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.
315	SBB	A2	33	Nr. 24: H3	Senkung des Aufwandes. SIOP ist in jedem Fall sinnvoll. Ein PGV ist va. ein grosser Aufwand ohne entsprechende Vorteile. (Für Dritte sind kleine Veränderungen nicht relevant).	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
316	SBB	A2	33	Nr. 25: G2	Senkung des Aufwandes. SIOP ist in jedem Fall sinnvoll. Ein PGV ist va. ein grosser Aufwand ohne entsprechende Vorteile. (Für Dritte sind kleine Veränderungen nicht relevant).	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 287.
317	Forchbahn	A2	33	28 Produktwechsel ohne Veränderung an SA Vielleicht genauere Definition führt zu Missverständnissen siehe Bemerkung oberhalb.	Präzisierung, Durchgängigkeit	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 170.
318	SBB	A3	34	A3 / A4 S. 34 / 35 Präzisieren.	Gehören Pläne nicht auch zu den SA-Dokumenten?	Der Anhang A3 gilt für die Dokumente der Phase Planung (insb. Pläne). Der Anhang A4 gilt für die Dokumente der Phase Realisierung (insb. Bauunterlagen, Schemata, Montageunterlagen). Die Angaben wurden in D RTE 25100 aufgeführt und angepasst.
319	SBB	A3	34	A3 / A4 S. 34 / 35 Besser im betroffenen Standard aufnehmen.	Effiziente Dokumentführung.	Es ist unklar, um welchen «Standard» handelt es sich.
320	VöV	Ah 3	34	Farbkennzeichnung in den Plänen entspricht D RTE 25100 A1.1 Die ersten drei Farben in der untenstehenden Auflistung sind vorgegeben, die restlichen sind als Vorschlag oder Empfehlung zu verstehen	Eine RL sollte im Sinne der hoheitlichen Vorgaben keine Empfehlungen und Vorschläge auflisten. Eine Vorgabe muss eindeutig sein. Für eine Empfehlung ist das Regelwerk Technik da. Es stellt eine durch die Branche erstellte Empfehlung zur Verfügung.	Mit der Dokumentenstruktur für die Weiterentwicklung RL SA - D RTE 25100 ist dieser Punkt hinfällig.
321	VöV	Ah 3	35	Farbkennzeichnung in der SA Dokumentation entspricht D RTE 25100 A1.2 Die nachfolgenden Farben sind in der SA-Dokumentation vorzugsweise zu verwenden. Werden andere Farben verwendet, so müssen diese in einer Legende definiert werden.	Eine RL sollte im Sinne der hoheitlichen Vorgaben keine Empfehlungen und Vorschläge auflisten. Eine Vorgabe muss eindeutig sein. Für eine Empfehlung ist das Regelwerk Technik da. Es stellt eine durch die Branche erstellte Empfehlung zur Verfügung.	Siehe die Stellungnahme zu Nr. 320.
322	ASm	Ganzes Dokument		Diverse Rechtschreibbefehle	Macht das Lesen des Dokuments mühsam und ist Aufgabe des BAV. ASm geht bei diesen Rückmeldungen nicht darauf ein.	Die Rechtschreibbefehle wurden bereinigt.
323	BLT			Tippfehler, falsche oder missverständliche Formulierungen sind im Dokument gelb markiert. Damit die ISB die Gewähr hat, dass es sich beim Projekt um eine Definition handelt, muss sie für die Phase Planung in Tabelle		Anpassungen wurden vorgenommen.

Nr.	Unternehmen Abk.	Kapitel	Seite	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung für die Änderung	Stellungnahme des BAV
				<p>5) Muss für einer Abweichung von EBV [10], AB-EBV [12], (siehe Kap. 4.2) bzw. eine neue Regelung erstellt oder</p> <p><i>Dies ist der Fall, wenn die durch die Abweichung entsteht die Anwendung von Regelwerken beherrscht sind.</i></p> <p>nebewilligung¹²: Liegt bei Abweichungen von EBV (ink. Jenen die Vorschrift keine Ausnahme vorsieht. Für dies eine Ausnahmegewilligung gemäss Art. 5 Abs. 2 EBV trotz Abweichung vom genau genannten Vorschrift ke verhältnismässigen, zielgerichteten Massnahmen.</p> <p>4.7 Bestimmung der /</p> <p>Nachfolgend werden so gen vorkommende Neubauten od zuteilen zu können.</p> <p><i>Beurteilung der Sicherheitsre</i></p> <p>H Hoch</p> <ul style="list-style-type: none"> • Produkte, die in der Lage Integritätslevels (SIL) 1 - - bezogene Anwendungsbe <p>Neubau oder Ersatz eines Stellwerkers, eines Bahnüb</p> <p>Grosse Umbau (z.B. neue/geänderte Topologie der G</p> <p>>Gesuche einzureichen;</p> <p>ex bzw. Version, Plan Masstab,</p> <p><i>Pflichtenheft zu SA ist nic</i></p> <p><i>ch (siehe Kap. 5.1) und is</i></p>		
324	SBB			<p>Ich habe in den letzten Tagen den Entwurf BAV RiLi SA genauer angeschaut.</p> <p>Ein technisches Detail verstehe ich nicht. Einige «Begriffe» sind als Link dargestellt: EBG, EBV, RL VPVE, RTE 20100, Systemführer ETCS.</p> <p>In meinem Dokument passiert aber mit diesen Begriffen nichts. Anklicken bringt nichts.</p> <p>Für ein definitives BAV-Dokument, das für Bahnunternehmen und Dritte bestimmt ist, wären ja höchstens Links auf hoheitliche Erlasse machbar.</p> <p>RTE-Regelungen sind nicht frei verfügbar, sollen also nicht per Link einfach verfügbar sein.</p>		Anpassungen wurden vorgenommen.