

Rückmeldung von:

AB	Appenzeller Bahnen AG
ARE	Office fédéral pour le développement territorial ARE
ASTRA	Bundesamt für Strassen ASTRA
BAV	Bundesamz für Verkehr
CFF	Chemin de fer fédéraux
HA-DSF	Hindernisfreie Architektur Die Schweizer Fachstelle
HBSAG	Schweizerische Hafenbahn AG
MBC	Transports de la région Morges Bière Cossonay SA
PVCH	Pro Velo Schweiz
RC	railCare AG
RhB P-PE	Rhätische Bahn AG
SBB	Schweizerische Bundesbahnen SBB - Infrastruktur
SEAG	Schweizer Electronic AG
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
TPF	Transports publics fribourgeois
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
zb	zb Zentralbahn AG

Keine Bemerkungen

keine Bemerkungen

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
BAV-01	0	alle	E	Die Terminologie vom Teilprojekt FDV Tram ist nicht in die RTE eingeflossen.	Gesamte RTE soweit möglich mit dem Teilprojekt FDV Tram (Teil des Änderungszyklus 2025) abgleichen. Das BAV behält sich vor noch eine detaillierte Stellungnahme zu den Begriffen abzugeben. Sollte die Analyse von der Agr RTE zeitnah erfolgen, so wäre das BAV dankbar diese zu erhalten	V	Terminologie wird vorerst nicht übernommen, da diese im Teilprojekt FDV Tram noch nicht abschliessend definiert ist.

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
VSS-44	0	Alle	E	Allgemeine Bemerkung zum Sprachlichen: Es sind nicht alle Kommentare zu sprachlichen Details oben erwähnt. Ich wäre bereit, für die Version nach der inhaltlichen Lesung eine Durchsicht nach sprachlichen Details durchzuführen.		Z	Angebot wird angenommen.
AB-13	0	allgemein	E	Tabelle teilweise mit Tab abgekürzt, teilweise ausgeschrieben	Abgleichen	A	Gestaltungsvorgabe VOEV, Beschriftung Tabelle, Verweis Tab. verwenden
SBB-87	0	Allgemein	E	Begriff Micro: Im Dokument wird sowohl die Bezeichnung «MICRO» als auch «Micro» verwendet.	Bitte vereinheitlichen	Z	<b>MICRO verwenden</b>
SBB-105	0	Allgemein	E	Unvollständige Skizzen bezüglich BehiG	Alle Skizzen / Bilder sind mit den schematischen Markierungen resp. niedrigen (queren) Randabschlüssen des Fussgängerbereiches zu ergänzen	A	Schematische Darstellung, Hinweis im Text ergänzen ( <b>Kap. Anwendungsbedingungen</b> )
SBB-131	0	Allgemein	E	Die Vorschriften kommen vor dem Art. und Abs. Sowohl die Abbildung als auch die Tabellen Bezeichnung so einfach wie möglich halten	Gerne so belassen, wie bis anhin, ansonsten ist es sehr verwirrend  z. B. - BehiG Art 1 statt Art.1 BehiG - Tabelle 1 statt Tab. 6-1	A	Es gilt die aktuelle Gestaltungsvorgabe des VOEV
SBB-97	0	Allgemein	E	Die französische Version wurde offensichtlich durch einen KI-Translator gemacht. Qualität ist ungenügend. Rückmeldung durch Jean-Marc Rosset erfolgte direkt an den VoeV.	Neue Übersetzung erstellen und zur Lesung unterbreiten.	D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-11	0	Boutique en ligne Page 4	T	Mettre le lien de la version en FR		D	Möglicherweise 2. Lesung

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
VSS-01	0	diverse		An verschiedenen Stellen werden die Begriffe "Fahrrad", "Radfahrer", "Radverkehr", "Radweg", "Radquerung", etc. benutzt. Der VSS benutzt in seinen Normen aktuell Begriffe mit "Velo". Die frühere Bezeichnung "leichtes Zweirad" kommt in alten (noch gültigen) Normen noch vor, wird aber bei zukünftigen Revisionen ersetzt.	In der Regel sollen die Begriffe "Velo", "Velofahrer", "Veloverkehr", "Veloweg", "Veloquerung" verwendet werden, ausser bei Zitaten, z.B. der SSV.	A	Anlehnung an SSV
CFF-01	0	Général	R	REMARQUE GENERLAE : La qualité de la traduction est déplorable. Il est très difficile de lire une version chaotique afin de vérifier la validité technique.	La version 2 du RTE25931 était de bien meilleure qualité. Des erreurs ont été introduites dans la version 3. Avec les outils de traitements de texte, une qualité supérieure devrait être fournie dès la première consultation.	D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-62	0	Général	T	Toutes les illustrations sont en version DE. Il faut les reprendre de la version FR.		D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-63	0	Général	T	Tous les termes référencés pour des règlements doivent être repris depuis la version originale FR. Les traductions style « google » ne permettent aucunement de vérifier la pertinence des références données dans cette version loufoque.		D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-64	0	Général	T	Toutes les termes repris depuis les illustrations doivent être faite en FR et pas en DE.  Par exemple, au chapitre 6.5.2 : La distance de visibilité requise <b>DSi</b> [m] est le produit du temps de dégagement <b>tRm</b> [s] et de la vitesse maximale de la bande <b>vBmax</b> [m/s] (voir <b>figure 4</b> )	Tous les termes en gras sont faux, car extrait de la version DE.  La figure 4 n'existe pas !	D	Möglicherweise 2. Lesung

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
TPF-01	0	Generell	T+E	Da es für die Lesung keine professionelle Übersetzung der französischen Version gibt, erfolgt für diese auch keine wirkliche Lesung. Somit ist die Qualität der französischsprachigen Fassungen von RTE-Regelungen extrem vom Lektorat resp. der Gegenlesung der FR-Version abhängig. Die DE-Kenntnisse bei Mitarbeitern der westschweizer Bahnen sind meiner Erfahrung nach häufig nicht genügend, um technische Regelungen in einer Fremdsprache prüfen zu können. Dasselbe gilt vermutlich auch für die FR-Kenntnisse bei Mitarbeitern der deutschschweizer Bahnen. Es sollte darüber nachgedacht werden, ob die Regelungen nicht schon vor der Lesung professionell übersetzt werden (inkl. Gegenlesung), Mehrsprachigkeit hat einen Preis... Ansonsten sollte zumindest klar deklariert werden, dass die Lesung nur die DE-Fassung betrifft.	Bereits die Lesung Mehrsprachig durchführen oder in der FR-Einladung noch klarer ausformulieren, dass es sich um eine Lesung der DE-Fassung handelt, dass jedoch als Hilfestellung eine automatisch generierte Übersetzung erzeugt wurde.	D	Möglicherweise 2. Lesung
TPF-02	0	Generell	E	An verschiedenen Orten wird auf Kapitel 0 verwiesen (z.B. Abs. 1.2.2, 5.1)	Verweise prüfen und korrigieren	Z	Verweise werden überprüft und aktualisiert

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
TPF-03	0	Generell	E	In der Regelung werden auf Bahnseite mehrere Begriffe für dieselbe Entität verwendet (Eisenbahninfrastrukturbetreiberin, Infrastrukturbetreiberin, Bahnunternehmen, Eisenbahnunternehmen, Bahn). In RTE-Regelwerk wird bahnseitig meist Infrastrukturbetreiberin (ISB) verwendet. Die Verwendung von ISB könnte aber in dieser RTE verwirrend sein, da der Begriff nicht nur Bahnseitig (in dieser Regelung als Eisenbahninfrastrukturbetreiberin), sondern auch Strassenseitig (Kap. 4: «Infrastrukturbetreiber von Strassen und Wegen») verwendet wird. So ist schon jetzt im Abs. 11.2 nicht klar, ob nun die strassen- oder bahnseitige ISB gemeint ist. Wird auf Strassenseite wirklich von Infrastrukturbetreibern gesprochen?	Da Infrastrukturbetreiber strassenseitig im Text nur ein einziges Mal vorkommt (Kap. 4), sollte im vorliegenden Dokument bahnseitig immer Infrasturbetreiberin (ISB) verwendet werden.	Z	Bahnseitig wird der Begriff Eisenbahninfrastrukturbetreiberin (ISB) verwendet, strassenseitig der Begriff Strasseneigentümer Begriff und Abkürzung aufnehmen in Definitionen und Abkürzungsliste
SBB-130	0	Inhaltsverzeichnis	E	Der Einzug der 3. Kapitel Struktur ist weiter eingezogen als die vorherigen Unterkapiteln.	Alle Kapitel Strukturen auf einer Ebene	Z	Formatierung wird überprüft und angepasst, mit VOEV
CFF-10	0	Lectorat Page 4		Mettre le / les noms des lecteurs de la version FR		D	Möglicherweise 2. Lesung
MBC-20	0	Plusieurs endroits dans document	R	déneigement	Devrait être : dégagement?	D	Möglicherweise 2. Lesung

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
CFF-02	0	Remarques générales	R	<p>Tous les SSV doivent être remplacés par OSR</p> <p><b>C'est quoi CG-CFB ? CG-OCF? CG-CFF? CG-CF?</b></p> <p>FG pour piéton – à remplacer partout.</p> <p>FGS pour passage pour piétons</p> <p>Signaleurs = signaux</p> <p>Bue = PN</p> <p>LSA = Installations de signaux lumineux</p> <p>FDV = PCT</p> <p>EBV = OCF</p>		D	Möglicherweise 2. Lesung
VSS-02	1		E	VSS-Normen haben in der Regel die Untertitel 1.1 Geltungsbereich, 1.2 Gegenstand, 1.3 Zweck. Bei der gültigen VSS 71 512 ist es anders.	Kein Antrag	Z	
SBB-01	1.1		T	Die Abgrenzung zum tieferliegenden Aufbau sollte klarer sein.	Das Dokument legt einheitliche Regeln für die Projektierung, die Realisierung (exkl. Tiefbau) sowie den Betrieb...	Z	<b>Gültigkeitsbereich erweitert</b>
SBB-132	1.1 5.3		E	<p>Könnte man Kinder und Erwachsene nicht durch Menschen ersetzen, so wie in Kap. 5.3, 2. Absatz resp. Kinder und Erwachsene löschen, da sie in den Menschen enthalten sind. Betagte ersetzen durch Menschen im fortgeschrittenen Alter</p> <p>Zudem stimmt die Formulierung nicht. (sowohl im Kap. 1.1 als auch im Kap. 5.3)</p>	<p>Kinder und Erwachsene löschen.</p> <p>Formulierung ändern auf (Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, mit Sehbehinderungen, im fortgeschrittenen Alter)</p>	Z	<b>Formulierung ändern</b>

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SBB-07	1.1	2. letzte Aufzählung	E/T	Sehbehinderte und Betagte sind auch Mobilitätseingeschränkte Personen. Es ist unklar, warum Erwachsene separat erwähnt werden.	Textvorschlag: «- die Benützung durch Fussgänger mit und ohne Mobilitätseinschränkung, Kinder etc. sicher ermöglichen»	Z	Formulierung ändern
CFF-12	1.1	Page 9	R	Supprimer le Z		D	Möglicherweise 2. Lesung
SBB-08	1.2.1	1. Abschnitt	E/T	Erster Satz umformuliert und vereinfacht	Textvorschlag: «Das vorliegende Dokument dient der Projektierung, Realisierung und dem Unterhalt von niveaugleichen Kreuzungen von schienengebundenen Bahnen mit Strassen und Wegen auf schweizerischem Hoheitsgebiet.»	A	Der Begriff niveaugleich steht nicht im Vordergrund in der neuen RTE-Fassung
SBB-99	1.2.1 oder 8		E	Auf RTE 24900 verweisen	An einer geeigneten Stelle (ev. 1.2.1 oder Kap. 8) ist der Hinweis zu geben, wie (u.a. unter Mitberücksichtigung des RTE 24900, der PFL- Betrachtungen bezüglich Breite der Fussgängerbereiche und Grösse der Wartezonen, Begegnungsfälle nach SN 640238) «der Zugang übers Gleis» resp. die gemeinsame Mitbenutzung eines BUE als Perronzugang zu planen/projektieren sind.	Z	Verweis wird aufgenommen
HBS1	1.2.2			Es unübersichtliche Kapitel	Struktur anpassen und Verweisfehler korrigieren	Z	Wird überarbeitet
SBB-03	1.2.2		T	Die Abgrenzung zum tieferliegenden Aufbau sollte klarer sein.	...Kapiteln 7 Signalisation sowie 9 Bauliche Gestaltung (exkl. Tiefbau). Der Betrieb...	Z	Wird überarbeitet
SBB-133	1.2.2		T	Das Kapitel ist noch nicht sauber formatiert. Es enthält unverständlichen Text mit falschen Referenzen (Kap. 0)	Kapitel nochmals komplett überarbeiten. Automatische Verweise im gesamten Dokument korrigieren / aktualisieren.	Z	Wird überarbeitet

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
TPF-04	1.2.2		E	Die Formatierung passt nicht, vermutlich da bei den Referenzen nicht nur die Kapitelnummer, sondern auch der Abschnitttitel eingefügt wurde. Dabei wurde zwischen Kapitelnummer und Titel immer ein Zeilensprung eingefügt. Im 5. Absatz wird auf Kapitel 0 verwiesen, dabei sollte es verm. Kapitel 8 sein. In der drittletzten Zeile ist «Der» vermutlich nicht in der richtigen Schriftgrösse	Zeilensprünge entfernen, Referenzierung prüfen, Schriftgrösse korrigieren.	Z	Wird überarbeitet
AB-1	1.2.2	1	R	Der Dokumentaufbau lehnt an das Phasenmodell zur Planung, Ausführung und Betrieb von Infrastrukturanlagen an.	Der Dokumentaufbau lehnt sich an das Phasenmodell zur Planung, Ausführung und Betrieb von Infrastrukturanlagen an.	E	Wird überarbeitet
SBB-54	1.2.2	1. Abschnitt	E	Referenzieren, welches Phasenmodell genau gemeint ist	“...an das Phasenmodell (gemäss CENELEC EN 50128)...”	Z	Wird überarbeitet
AB-2	1.2.2	2	R	Alternativen zu Bahnübergängen beschreibt die Randbedingungen, unter welchen bestehende Bahnübergänge aufgehoben und durch Über- oder Unterführungen ersetzt werden.	Alternativen zu Bahnübergängen beschreiben die Randbedingungen, unter welchen bestehende Bahnübergänge aufgehoben und durch Über- oder Unterführungen ersetzt werden.	E	Wird überarbeitet
AB-3	1.2.2	2	E	Abhängig von der Betriebsart (Eisenbahn vs. Strassenbahn) folgt die Projektierung den Vorgaben gemäss Kapitel 0	Kapitel 0 gibt es nicht	E	Wird überarbeitet
AB-4	1.2.2	2	R	Vorgaben zur Gestaltung und Instandhaltung von Bahnübergängen der Bahnübergänge finden sich in den Kapiteln 7	Vorgaben zur Gestaltung und Instandhaltung von Bahnübergängen der Bahnübergänge finden sich im Kapitel 7	E	Wird überarbeitet
AB-5	1.2.2	2	E	Ganzes Unterkapitel neu formatieren, Absätze, Zeilenwechsel usw. stimmen nicht  Es ist allgemein fraglich, ob es dieses Kapitel benötigt. Es wiederholt eigentlich nur das Inhaltsverzeichnis mit ein paar Wörtern mehr. Meiner Meinung nach kann das Unterkapitel 1.2.2 komplett gelöscht werden	Kapitel löschen	Z	Wird überarbeitet

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



Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
BAV-ea-01	1.2.2	Aufbau des Dokuments	E	Komische Darstellung vom nachfolgenden Abschnitt: Vorgaben zur Gestaltung der Bahnübergänge finden sich in den Kapiteln 7 Signalisation sowie 9 Bauliche Gestaltung. Der Betrieb	Abschnitt korrekt gliedern.	E	Wird überarbeitet
SBB-55	1.2.2	Ganzes Kapitel	E / T	Nicht "reviewbar", da der Text praktisch gänzlich fehlt, unverständlich oder grammatikalisch falsch ist.	Komplette Überarbeitung	Z	Wird überarbeitet
SBB-09	1.2.2	Kapitel	E/T	Das Kapitel ist unvollständig.	Bitte vervollständigen und klar strukturieren.	Z	Wird überarbeitet
MBC-01	1.2.2	p.10	R	Mise forme pas claire après texte/lien "...chapitres 7 "	Aligner mots/phrases	Z	Wird überarbeitet
MBC-02	1.2.2	p.10	R	Syntaxe pas claire "Dans le chapitre 12 explique l'autorisation"	Le chapitre 12 explique l'autorisation... ou Dans le chapitre 12 est expliquée l'autorisation...	Z	Wird überarbeitet
CFF-13	1.2.2	Page 10	R	Le renvoi aux différents chapitres est incohérent. Les polices de caractères sont incohérentes. Si un titre de chapitre est cité, il doit être défini par « titre »		Z	Wird überarbeitet
SZU-1	1.2.2	Seite 14	E	Das «Der» im zweitletzten Satz hat eine andere Formatierung als der restliche Text.	Formatierung und Grösse anpassen.	E	Wird überarbeitet
SBB-108	2		E	«Grundsätzlich gilt die aktuelle Version der Grundlagen.» Letztendlich sind die Grundlagen Dokumente, daher besser auch als solche benennen.	Textvorschlag: «Grundsätzlich gilt die aktuelle Version der Grundlagendokumente.»	A	Begriff Grundlagen ist umfassender
VSS-03	2		E	Es ist nicht sinnvoll, Daten anderer Grundlagen anzugeben, die während der Gültigkeit des Dokuments ändern können. Bei älteren VSS-Normen wird die Version durch einen Buchstaben nach der Nummer angegeben (uneinheitlich klein oder gross).	Rechte Spalte "Stand ..." weglassen.  Buchstabe bei VSS-Normnummer weglassen.	A	Umsetzung gemäss Gestaltungsvorgaben VOEV  Bezeichnung gemäss VSS

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
CFF-14	2	Page 11	R	Cette phrase ne veut rien dire : En principe, c'est la version actuelle des bases qui fait foi.		D	Möglicherweise 2. Lesung
SBB-10	2.1	Tabelle	T	Es fehlen die Ausführungsbestimmungen FDV der Bahnen (können ebenfalls Vorgaben zu BUe enthalten)	Ergänzen: Ausführungsbestimmungen FDV der betroffenen Bahnen (z.B. SBB: I-30111 AB FDV Infrastruktur)	A	Keine hoheitliche Regelung
SBB-134	2.1	Zweit letzter Zeile	E	Abstand zwischen Stand und dem Datum	Abstand löschen, sodass es überall gleich ist.	E	Wird überarbeitet
CFF-15	2.1 à 2.5 colonne 1	Page 11 à 16	T	La référence de tous les règlements techniques doit être en FR dans la première colonne du tableau.	Par ex : BFEG doit être en FR	D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-16	2.1 à 2.5 colonne 2	Page 11 à 16	T	La référence de tous les règlements techniques doit être en FR dans la deuxième colonne du tableau.	Par ex : PGV est en allemand	D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-17	2.1 à 2.5 colonne 3	Page 11 à 16	R	Remplacer Stand par « version » dans la colonne 3		D	Möglicherweise 2. Lesung
PVCH-01	2.2		T	In der Tabelle fehlt das Veloweggesetz.	Liste ergänzen mit: VWG, SR 705 / Bundesgesetz über Velowege / Stand 1.1.2023	Z	Wird aufgenommen
ASTRA-1	2.2	16	T	Die Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen (SR 741.211.15) wurde in der Zwischenzeit aufgehoben, sie ist nicht mehr anwendbar und wurde ersetzt durch die befristete Bestimmung in Art. 115a SSV.	Streichen	Z	Wird gelöscht
TPF-05	2.3		E	BAV/UVEK-Richtlinien (z.B. RL VPVE, CL Umwelt) sowie SN EN-Normen und SGK-Richtlinie sind weder RTE-Regelungen noch Regelungen der Bahnen und sind entsprechend im falschen Abschnitt.	BAV/UVEK-Richtlinien in Abschnitt 2.1 verschieben, SN EN-Normen in einen neuen Abschnitt «Normen der Bahnen» verschieben.	Z	Neu: Regelungen bahnseitig

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SBB-91	2.3	RTE-Regelungen etc.	T	Das R RTE 25000 Kompendium Sicherungsanlagen ist in der Version 13. Ausgabe in der 2. Lesung. Es ist hier zu erwarten vom VöV, dass die Ausgaben hier koordiniert werden und die R RTE 25931 bereits auf der Ausgabe 13 des R RTE 25000 basiert.	Kongruenz zu Ausgabe 13 des R RTE 25000 prüfen und als Grundlage die Ausgabe 13 angeben.	Z	Ausgaben werden koordiniert
SBB-56	2.3	Titel	E / T	Es werden auch Richtlinien und Normen aufgeführt	“2.3 RTE-Regelungen, Richtlinien, Normen und Checklisten der Bahnen”	Z	Neu: Regelungen bahnseitig
PVCH-02	2.4		T	In der Tabelle fehlt die Praxishilfe Velowegnetzplanung des Bundesamtes für Strassen und der Velokonferenz Schweiz.	Liste ergänzen mit: Praxishilfe Velowegnetzplanung, Materialien Langsamverkehr Nr. 165, Bundesamt für Strassen und Velokonferenz Schweiz, 1. Auflage 2024	Z	Wird ergänzt
VSS-04	2.4		E	Die Herausgeber der Normen sind teilweise in der mittleren Spalte erwähnt, teilweise nicht (z.B. VSS). Alle sollten erwähnt sein.	Herausgeber der Normen überall erwähnen (ASTRA, Schweizer Wanderwege, Hindernisfreie Architektur, VSS, etc), ev. in linker oder in separater Spalte.	Z	Gemäss Gestaltungsvorlage VOEV (alle oder keiner)
VSS-05	2.4		E	Die Ausgabedaten entsprechen teilweise nicht jenen auf den Dokumenten, LV V11 hat nur "2012", RL BGFW hat "Mai 2003".	Ausgabedaten gemäss Dokument aufführen.	A	Gemäss Gestaltungsvorlage VOEV
VSS-06	2.4		E	SN EN 13036-4: Der Normtitel ist unvollständig. SN 640 070 Fussgängerverkehr – Grundnorm VSS 40 022 ... ohne Lichtsignalanlage VSS 40 201 ... inkl. Anhänge 1 und 2 VSS 40 246 Anlagen des Fuss- und Veloverkehrs ...	Vollständige bzw. korrekte Normtitel aufführen.	Z	Wird geprüft und allenfalls korrekt aufgeführt
VSS-07	2.4		T	Die Norm SN 640 852 "Taktisch-visuelle Markierungen für blinde und sehbehinderte Fussgänger" fehlt.	Norm SN 640 852 ergänzen.	Z	Wird aufgenommen
SBB-57	2.4	Titel	E / T	Es werden auch Faktenblätter, Richtlinien und eine Vollzugshilfe aufgeführt	“2.4 Normen, Faktenblätter, Richtlinien und Vollzugshilfen der Strassen und Wege”	A	Titel für diese Dokumente in RTE lautet «Weitere, eingeschränkt verwendete Grundlagen»
VSS-08	2.5		T	Forschungsbericht "Sicherheit an Bahnübergängen", Phase 2	Warum ist der Bericht Phase 2 nicht aufgeführt?	A	Ergebnisse Phase 1 sind in Bericht Phase 2 aufgenommen

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SBB-58	2.5	Tabelle, Zeile 1 und 2	T / E	Referenz ist jeweils unvollständig. Z.B. fehlt der Verfasser / Herausgeber. So würde ich – als Ahnungsloser – die Quelle nicht finden bzw. Wüsste nicht, wo mit Suchen zu beginnen.	Komplette Referenzen mit Herausgeber, Ort usw. Ergänzen.	Z	Wird geprüft und allenfalls korrekt aufgeführt, Umsetzung gemäss Gestaltungsvorlage VOEV
CFF-18	2.5	Tableau	T	Aucune date « Stand » pour la dernière ligne.	S'agit-il de 2 lignes ou de 3 lignes dans le tableau du chapitre 2.5 ? améliorer la mise en page pour avoir une cellule sur une seule page.	Z	Wird angepasst
AB-6	3.1		R	Schweizerische Normen-Vereinigung	Schweizerische Normen-Vereinigung	E	Wird aufgenommen
BAV-ea-04	3.1	Abkürzung	E	SNV Schweizerische Normen-Vereinigung	Rechtschreibfehler bei Vereinigung: Normen-Vereinigung	E	Wird aufgenommen
AB-7	3.1		R	Kontrolllicht	Kontrolllicht	E	Wird angepasst
AB-8	3.2		E	Ein Deckungssignal ist nicht zwingend ein Hauptsignal, sondern kann auch ein KL sein. Im Text steht nichts von KL.	Hauptsignal zur Deckung von Anschlussgleisen, überwachten Bahnübergängen oder gefährdeten Abschnitten auf der Strecke, nicht in Blockabhängigkeit. Kontrolllicht zur Deckung von überwachten Bahnübergängen (FDV R 300.1, Ziffer 3.2).	A	Definition gemäss FDV gilt
AB-9	3.2		E	Eisenbahnbetrieb «die den Fahrweg aufgrund der gegenüber dem Strassenverkehr langen Bremswege sichern (Zugfahrten und Rangierbewegungen nach FDV).»	Der Vergleich mit den Bremswegen des Strassenverkehrs ist verwirlich. – weglassen	Z	Wird angepasst
AB-10	3.2		E	«Strasse» Muss dieser Begriff erklärt werden?	Weglassen	A	Wird beibehalten, da Definition umfassender als nur «Strasse» im landläufigen Sinn
AB-11	3.2		E	«Strassenbenützer» Muss dieser Begriff erklärt werden?	Weglassen	A	Siehe oben
AB-12	3.2		E	«Strassenfahrzeuge» Muss dieser Begriff erklärt werden?	Weglassen	A	Siehe oben

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
TPF-06	3.1		E	Prüfen, ob die aufgeführten Abkürzungen auch wirklich im Text vorkommen. DIN kommt z.B. nirgends im Text vor.	Nicht verwendete Abkürzungen, z.B. DIN löschen.	Z	Liste wird geprüft
VSS-09	3.1		T	EBU = EVB + ISB, ISB (Infrastrukturbetreiberin) fehlt	ISB ergänzen.	Z	Abkürzung wird ergänzt
SEAG-01	3.1	Abkürzungen	E	KL Kontrolllicht Drei III	KL Kontrolllicht oder löschen, da es im Kap. 3.2 nochmals vorkommt	Z	Wird angepasst
SEAG-02	3.1	Abkürzungen	E	SA Schaltanlage Abkürzung sollte für Sicherungsanlage	SA Sicherungsanlage oder löschen, da es im Kap. 3.2 nochmals vorkommt	Z	Wird angepasst
BAV-ea-03	3.1	Abkürzungen	T	Verwendung der Abkürzung «SA» für «Schaltanlage» nicht geeignet.	Die Abkürzung «SA» wird beim BAV für «Sicherungsanlagen» verwendet.  Bemerkung 1: Im Kapitel 2.3 wird unter anderem die RL SA = BAV-Richtlinie Nachweisführung Sicherungsanlagen erwähnt; hier ist SA = Sicherungsanlagen.  Bemerkung 2: Im Kapitel 3.2 ist Sicherungsanlage (SA) geschrieben.	Z	Wird angepasst
SBB-59	3.1	DC	E	“(Wechselstrom)” wird auf der gleichen Zeile dargestellt. Bei anderen Begriffen werden 2 Zeilen verwenden.	Bitte die Formatierung vereinheitlichen.	E	Formatierung prüfen
SBB-135	3.1	DC	E	Direct Current (Gleichstrom)	Klammerbegriff ohne Absatz sondern direkt nach Direct Current aufschreiben (so wie bei AC) oder umgekehrt, Hauptsache gleich	E	Formatierung prüfen
BAV-ea-02	3.1	Abkürzungen	E	AC Alternating Current (Wechselstrom)	Für eine einheitliche Darstellung sollte der Text in Klammer unterhalb vom Begriff angeordnet werden: AC Alternating Current (Wechselstrom)	E	Formatierung prüfen
MBC-03	3.1	p.17	R+T	Les abréviations sont au "format" DE	Mettre au format FR ex : LRP Profil d'espace libre devient PEL Profil d'espace libre	D	Möglicherweise 2. Lesung

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
CFF-19	3.1	page 17 Abréviations	T	<b>Toutes les traductions des Abréviations sont fausses</b>	<b>Reprendre 1 :1 de la versions 2.</b>	D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-20	3.1	page 17 Abréviations	T	Des textes sont écrits à double. par exemple Commission électrotechnique internationale (Commission électrotechnique internationale)	Corriger et garder le texte d'origine dans le texte entre parenthèses	D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-21	3.1	page 17 Avant dernière ligne	T	Que signifie Versus à cet endroit ?  UPS Alimentation électrique sans interruption <b>vs versus</b> VSS Association suisse des professionnels de la route et des transports		D	Möglicherweise 2. Lesung
SBB-60	3.1	RÜ	E	BahnÜbergang wird ohne "Ü" abgekürzt (BUe). Bei der SBB machen wir es bei der RaumÜberwachung auch ohne Ü, also "RUe"	RÜ durch RUe im gesamten Dokument ersetzen	Z	RUe wird umgesetzt, siehe auch 10.2.6
RhB 01	3.1	S16	T	Abkürzung «SA» steht landläufig für Sicherungsanlage – nicht Schaltanlage (in der Begriffserklärung auf Seite 20 wird hinter Sicherungsanlage in Klammer korrekterweise die Abkürzung SA aufgeführt	Abkürzung SA für Sicherungsanlage	Z	Wird angepasst
SBB-109	3.1	SN EN	E	«Von der Schweiz übernommene, Europäische Norm»	Komma löschen	Z	Wird angepasst
HBS2	3.2			Verweise FDV falsch	Verweis FDV 2.5.2	Z	Verweise werden nachgeführt
VBZ-01	3.2		T	Strassenbahnbetrieb (SB) Die Schienenfahrzeuge verkehren mit Fahrt auf Sicht. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird durch die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin mit Rücksicht auf die Fahr-zeuge und örtlichen Verhältnisse festgelegt (FDV R 300.1, Ziffer 4.4).	Das ist vermutlich eher die FDV R 300.6 Ziff. 4.4	Z	Verweise werden nachgeführt

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

Stand: 12.09.2024

VBZ-02	3.2		T	Strassenbahnbetrieb (SB)	<p>Die "Fahrt auf Sicht" ist gemäss FDV R 300.1 Ziff. 2.5.2 mit <math>V_{\max}</math> 40 km/h definiert. Im Trambereich sind aber im "Fahrt auf Sicht" Bereich Geschwindigkeiten bis 60 km/h akzeptiert und theoretisch auch höher erlaubt.</p> <p>Meine Annahme ist, dass in der Definition Strassenbahnbetrieb somit die zulässige Höchstgeschwindigkeit &gt; 40 km/h angepasst wird und nicht höher, sonst haben die FDV ins ich selbst einen Konflikt.</p> <p><b>Vorschlag:</b> Anpassung der Begriffe gemäss den FDV 2025, wo es einen Strassenbahnbetrieb für die Eisenbahnen und einen Trambetrieb für die Trambahnen gibt (Begriffshygiene).</p> <p>Der Unterschied ist massgeblich in der Raumüberwachung. Im Strassenbahnbetrieb ist die Fahrstrasse eisenbahntechnisch abgesichert, sie müssen auf IV und MIV achten, aber nicht auf andere Züge. Im Trambetrieb muss der Fahrweg auch hinsichtlich liegengebliebenen Tram und theoretisch auch Gegenfahrten durch den Tramführer überwacht werden. Das ist nicht dasselbe.</p> <p>Ein Strassenbahnbetrieb mit Fahrt auf Sicht <math>V_{\max}</math> 40 km/h lässt sich im Trambetrieb nicht umsetzen.</p> <p>Es ist dann allerdings zu überlegen, wie weit man die Unterschiede abbilden will. z.B. unter 8.2.2 sind Bahnseitig die Signale 216 vorgelagert. Das braucht es beim Tram nicht. Die einfachste Lösung wäre, die RTE 25931 für Tram im "Fahrt auf Sicht" Bereich als nicht gültig zu erklären. Radikaler Ansatz, aber ansonsten muss man den Begriff Trambetrieb und in</p>	V	
--------	-----	--	---	--------------------------	---	---	--

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



Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
					<p>der Konsequenz die speziellen Bedingungen des Trambetriebs im Dokument abbilden. In der Konsequenz des Ausschlusses müssten die Trambahnen dann eine eigene RTE erarbeiten. Es braucht etwas, das weiss ich aus eigener Erfahrung, vor allem gegenüber der Strasse.</p> <p>In meine Augen wäre da die Ergänzung der RTE mit den Trambedingungen die bessere Variante, da die RTE auch eine VSS-Norm ist.</p> <p>Zürich (nicht nur VBZ, sondern Tiefbauamt, Dienstabteilung Verkehr und VBZ) ist momentan dran, eine Regelung für Querungen im UBK-Tram zu erarbeiten, welche genau diese Themen abdeckt, einfach mit Fokus Tram und nicht Strassenbahn. Es geht dabei in erster Linie um die Erhöhung der Sicherheit für Tram und Querende.</p>		
SBB-40	3.2		E	z.B. Gleisschaltmittel = Gleisfreimeldeeinrichtung (GFM)	Bitte die Begriffe aus dem FDV verwenden.	A	Aussage stimmt nicht
SBB-45	3.2		E	Begriffe «Anschlussgleise», «Bahnhof», «Block», Deckungssignal» «Eigensichere Bahnübergangsanlage», «Fahrt auf Sicht», «Haltstelle» «LSA», «Nebengleise», «Rangierbewegung» «Sicherungsanlage» «Strecke» «Zugfahrt»: Der Verweis – unter Klammern - auf FDV hat sich geändert. (neu ab 01.07.2024)	Bitte Verweis anpassen: Richtige Referenz ist: FDV R 300.1, Ziffer <b>2.5.2.</b>  Alternative: Sind Begriffe in anderen (übergeordneten) Vorgaben definiert, wäre lediglich auf dieses Dokument verweisen (ohne Angabe der genauen Ziffer), da man sonst bei Neuausgaben immer wieder anpassen / überarbeiten muss.	Z	Wird geändert
BAV-ea-05	3.2	Begriffe	T	Der Begriff «Bahnhof» ist noch gemäss FDV Stand 2020 definiert und nummeriert statt gemäss Stand 01.07.2024.	Der Begriff «Bahnhof» ist in der FDV Stand 01.07.2024 wie folgt definiert: Anlage zur Regelung des Zugverkehrs und der Rangierbewegungen meistens mit Publikumsverkehr	Z	Wird geändert

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



Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
					- innerhalb der Einfahrssignale oder - wo solche fehlen innerhalb der Einfahrweichen oder - wo vorhanden innerhalb der Bahnhofanfang- und Bahnhofendetafel (FDV R 300.1, Ziffer 2.5.2)		
BAV-ea-06	3.2	Begriffe	T	Der Begriff «Haltestelle» ist noch gemäss FDV Stand 2020 definiert und nummeriert statt gemäss Stand 01.07.2024.	Der Begriff «Haltestelle» ist in der FDV Stand 01.07.2024 wie folgt definiert: Anlage mit Publikumsverkehr auf der Strecke (FDV R 300.1, Ziffer 2.5.2)	Z	Wird geändert
SBB-46	3.2			Strassenbahnbetrieb: Verweis auf FDV Ziffer 4.4. : Dieser Ziffer ist nicht mehr vorhanden, bzw. ehemaliger (bis 30.06.2024) Ziffer 4.4 war «Begleitung der Züge.»	Wenn Thematik «Begleitung der Züge» wirklich betroffen wäre: FDV R 300.1 Ziffer <b>2.6.1</b>	Z	Gemeint ist FDV R 300.6 Ziffer 4.4 Wird angepasst
SBB-49	3.1		T	Begriffe IOP- und NIOP-Netz einfügen. Diese Unterscheidung ist wichtig für die Projektierung der Anlagen	Begriff und Definition gem. EBV art.15a / Richtlinie BAV ad Art. 15a EBV	Z	Abkürzungen und Begriffe werden aufgenommen; Im Text ergänzen
SBB-110	3.2		T	Diverse Begriffsdefinitionen, die aus den FDV übernommenen wurden, entsprechen nicht dem Wortlaut in den FDV 2024. Beispiel: Bahnhof	Aus Grundlagendokumenten, z.B. FDV übernommene Begriffe korrekt zitieren oder nur eine Referenz machen.	Z	Wird geprüft und angepasst
VSS-11	3.2		T	Lichttraumprofil: VSS 40 200 und VSS 40 201 (nicht SN)	Normnummern korrigieren.	Z	Wird geprüft und angepasst
VSS-12	3.2		T	SN 640 832: Lichtsignalanlage " Betriebseinrichtungen zur Steuerung des Verkehrs ...	"Verkehrsregelung im Strassenverkehr" durch "Steuerung des Strassenverkehrs" ersetzen.	Z	Wird geprüft und angepasst
VSS-13	3.2		T	Eine Umlaufsperrung ist für Velos und Fussgänger (vgl. Ziffer 9.5)	"insbesondere Radfahrer" durch "Velos und Fussgänger" ersetzen.	A	Begriff Velo wird nicht verwendet, Fussgänger ja
ASTRA-2	3.2	33	E	Bei den Strassenfahrzeugen wird der Begriff Behindertenfahrstühle nicht mehr verwendet, sondern motorisierte Rollstühle oder Rollstühle ohne Motor gemäss VTS.	Hier Rollstühle ohne Motor.	Z	Wird angepasst

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
BAV-02	3.2	Anschlussgleise	E	«FDV R 300.1, Ziffer 3.2).» Diese Ziffer gibt es in den FDV Ausgabe 2024 nicht mehr.	Gesamte RTE auf korrekte Verweise und Begriffe zur FDV Ausgabe 2024 prüfen. Das BAV behält sich vor noch eine detaillierte Stellungnahme zu den Begriffen abzugeben. Sollte die Analyse von der Agr RTE zeitnah erfolgen, so wäre das BAV dankbar diese zu erhalten	Z	Wird geprüft und angepasst
TPF-07	3.2	Anschlussgleise, Bahnhof, Block, Deckungssignal usw.	E	FDV R 300.1, Ziffer 3.2 gibt es nicht	Verweis prüfen. evt. FDV R 300.1, Ziffer 2.5.2?	Z	Wird geprüft und angepasst
SBB-92	3.2	Begriffe	E	Nebengleise ist in Mehrzahl geschrieben, die Begriffsbeschreibung dann aber in Einzahl.	Harmonisieren, entweder beides in Mehrzahl oder beides in Einzahl	Z	Wird angepasst
VSS-10	3.2	Begriffe	T	Verweise auf FDV R 300.1, Ziff 3.2 überprüfen. In der aktuellen FDV, Stand 01.07.2024 wurden die Kapitel und Ziffern geändert.	Prüfung und allenfalls Anpassung auf aktuelle FDV - Struktur	Z	Wird geprüft und angepasst
SBB-62	3.2	Berechtigte	T	Es ist unklar, zu was werden die Personen konkret autorisiert.	“...schriftlich zur Bedienung einer Bahnübergangsanlage autorisierte Person....”	Z	Wird angepasst
SBB-63	3.2	Eisenbahnbetrieb	T / E	“(FSS; in diesem Dokument nicht behandelt)” bedeutet, dass das RTE25931 nicht für FFS-Strecken anwendbar ist / nicht gilt ODER dass für FFS-Strecken weitere / andere Vorgaben gelten? Steht in einem gewissen Widerspruch zu 1.2.1: “Bei Eisenbahnanlagen mit Führerstandssignalisierung...” bzw. Für mich ist nicht ganz klar, was bei FFS-Strecken nun genau anzuwenden ist / gilt. Nebensatz zudem schwer verständlich (“..., die den Fahrweg aufgrund...”)	Klammerbemerkung in 3.2 zu FSS löschen oder in 1.2.1 präzisieren.  Textvorschlag:  “Die Schienenfahrzeuge verkehren nach ortsfesten Signalen oder nach Führerstandssignalisierung, welche durch die Sicherungsanlage gesteuert werden. Diese sichern Zugfahrten und Rangierbewegungen gegen Gefährdungen (z. B. auf Grund der langen Bremswege).”	Z	Bemerkung in der Klammer wird gelöscht, Satz wird angepasst Textvorschlag wird nicht übernommen
CFF-25	3.2	Gare ferroviaire		Reprendre le texte de (PCT R 300.1, chiffre 3.2).		D	Möglicherweise 2. Lesung

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
HBS9	3.2	Gleisfreimeldeeinrichtung			Ergänzen: Einrichtung zur Detektion von Schienenfahrzeugen	Z	Begriff ergänzt mit Definition gemäss FDV
HBS7	3.2	Gleisschaltmittel		Einrichtung zur Detektion von Schienenfahrzeugen.	Einrichtung zur Einschaltung von Bahnübergängen (Schienenschalter)	A	Definition Gleisschaltmittel ist korrekt
HBS3	3.2	Halbschrankenanlage		Die Schlagbäume sperren <b>nur</b> die Strassenzufahrt zum Bahnübergang.	Nur entfernen, da sonst Widerspruch bei den Trottoirs	Z	Wird angepasst
SBB-12	3.2	Halbschrankenanlage	E	Abkürzung der AB-EBV: Bindestrich fehlt	(AB-EBV zu Art....)	Z	Wird angepasst
TPF-08	3.2	Halbschrankenanlage	E	Im Verweis auf die AB-EBV fehlt der Bindestrich	Bindestrich einfügen	Z	Wird angepasst
SBB-13	3.2	Hauptsignal	T	Ergänzen mit ETCS-Haltsignal (EHS) und ETCS-Standortsignal (ESS)	Textvorschlag Ergänzung: «Auf FSS-Strecken zählen die ETCS-Haltsignale (EHS) und ETCS-Standortsignale (ESS) zu den Hauptsignalen»	A	Keine Anpassung wegen Abgrenzung gemäss Kap. 1.2.1
HBS4	3.2	Kontrolllicht		Ist nicht Begriffserklärung sondern Funktionsbeschreibung	KL deckt Bahnüberübergang	Z	Wird angepasst
CFF-30	3.2	LRP	T	LRP est la traduction de LichtRaumProfil en DE	Il faut reprendre la version 2.	D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-31	3.2	LSA	T	LSA n'est pas correcte,	se référer au CG-CF pour l'art. 37c, CG 37c.3, ch. 2.6) pour la version FR correcte	D	Möglicherweise 2. Lesung
MBC-04	3.2	p.18	R	Formulation pas claire "Automatique Barrière à la demande" idem " Manuel Barrière à la demande"	En groupant à la suite en commençant par " Barrière à la demande " puis les 2 modes, la définition des 2 typologies sont consécutives et améliore la clé de lecture	D	Möglicherweise 2. Lesung
MBC-05	3.2	p.20	R	Dispositif de contrôle ... "...Elle signale le bon fonctionnement..."	Devrait être : Dispositif de contrôle ... "...Il signale le bon fonctionnement..."	D	Möglicherweise 2. Lesung
MBC-06	3.2	p.21	R	Clarifier ... sont détectés. voitures et motos sont détectés.	Chapitre semble interrompu	D	Möglicherweise 2. Lesung
MBC-07	3.2	p.22	R	"Non surveillé Passage à niveau" Terme non officiel et "Passage à niveau surveillé"	En groupant à la suite en commençant par " Passage à niveau " la définition des 2 typologies sont consécutives et améliore la clé de lecture	D	Möglicherweise 2. Lesung

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
CFF-26	3.2	Passage à niveau (BUe)		L'acronyme pour passage à niveau est « PN » en français		D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-27	3.2	Passage à niveau - zone de passage à niveau (BUeB)		L'acronyme pour passage à niveau est « PN » en français . .		D	Möglicherweise 2. Lesung
SBB-64	3.2	Raumüberwachung	T / E	“Massnahmen” erscheint hier als ein unpräziser Begriff. Man kann sich überlegen, ob man hier definieren soll, was genau detektiert werden kann/muss oder nicht.	“Anlage zur Erkennung von Objekten wie z.B. Motorwagen oder Motorräder auf dem Bahnübergang.”	Z	Wird angepasst
CFF-32	3.2	RÜ	T	RaumÜberwachung est la version DE	Utiliser SE pour Surveillance de l'Espace	D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-33	3.2	SA	T	SA est en DE, IS est en FR.		D	Möglicherweise 2. Lesung
HBS5	3.2	Spurrille		Verweis falsch AB-EBV zu Art. 31, AB 31, Ziff. 11.3	AB-EBV zu Art. 31, AB 31, Ziff. 11.4	Z	Wird angepasst
SBB-65	3.2	Strassenbahnbetrieb	E	“...mit Rücksicht...” ist hier evtl. nicht korrekter Begriff.	Textvorschlag: “... die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin unter Berücksichtigung der Fahrzeuge und örtlichen...”	A	Definition gemäss FDV
HBS6	3.2	Strassenbahnbetrieb (SB)		Verweis falsch FDV R 300.1, Ziffer 4.4	FDV R 300.6, Ziffer 4.4	Z	Wird angepasst

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SBB-11	3.2	Tabelle Eisenbahn-betrieb (EB)	T	Aussensignalisierung statt ortsfeste Signale (FSS kennt auch tw. ortsfeste Signale wie ETCS-Rangiersignal etc.) Hinweis auf FSS, dass dies im vorliegenden Dokument nicht behandelt wird. à widerspricht der Aussage im Kapitel 1.2.1, dass «Bei Eisenbahnanlagen mit Führerstandssignalisierung ETCS Level 2 <u>zusätzlich</u> die bahnseitigen Projektierungsrichtlinien der Systemführerschaft verbindlich anzuwenden sind»	Bitte schärfen, welche Vorgaben für FSS-Strecken gelten oder welche nicht. Abgesehen von der bahnseitigen Signalisierung sind die Vorgaben an die BUE identisch für LSS- und FSS-Strecken	A	Keine Anpassung, siehe auch Kap. 1.2.1
CFF-22	3.2	TOUS	T	Tous les chapitre du 3.2 sont FAUX	Il faut reprendre la version 2.	D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-23	3.2	Tous	T	Les référence des documents doivent être repris en FR.  (CG-CFF ad art. 37c, CG 37c.3, ch. 2) n'est pas juste !	DE-OCF ?  Reprendre les termes de la version 2 !	D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-28	3.2	Tous	T	(CG- CFB ad art. 37c, CG 37c.3, ch. 1 et art. 37c, al. 4, let. a, OCE).	N'est pas correcte	D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-29	3.2	Tous	T	(FDV R 300.1, chiffre 3.2)	<div><div><b>Bloc</b></div><div>Élément du poste d'aiguillage destiné à la protection technique des trains contre les trains suivants et les trains de sens inverse (FDV R 300.1, chiffre 3.2).</div></div> <div><div><b>Signal de couverture</b></div><div>Signal principal destiné à couvrir des voies de raccordement, des passages à niveau surveillés ou des sections dangereuses de la ligne, pas en fonction du canton. (PCT R 300.1, chiffre 3.2).</div></div>	D	Möglicherweise 2. Lesung

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
HBS10	3.2	Umlaufsperr			Begriff mit Umlaufschranke und Schikanenelement ergänzen. Verweis für Planung auf SN 521 500 «Schikanenelement» ergänzen.	Z	Schikane als Begriff ergänzen
HBS11	3.2	Umlaufsperr		Eine Umlaufsperr bildet mit Hilfe von Geländern einen horizontalen Versatz (Abschnitt 7.5).	Text streichen	Z	Text wird gelöscht
SBB-66	3.2	Unbewachter Bahnübergang	E	“inoffizieller Begriff” erscheint hier irreführend, da in RTE 25931 festgelegt.	“inoffizieller Begriff” löschen und / oder in Tab. 6-4 aufnehmen, ergänzen / erklären. Alternativ klären, ob mit “unbewachtem BUe” etwas anderes gemeint ist; z.B. ein BUe auf einem Privatgelände mit Anschlussgleis o.ä.	Z	Begriff wird aus Tabelle gestrichen
HBS12	3.2	Viertelschrankenanlage			Begriff mit einseitige Halbschrankenanlage ergänzen Verweis auf EBV Art. 37c, Ziff. 3.a ergänzen	A	Definition entspricht EBV
CFF-24	3.2	Voies de raccordements	T	Si un document externe est référencé, il est obligatoire de reprendre le même intitulé 1 :1 et ne pas traduire le texte de son côté : Voie <b>reliée</b> à une infrastructure ferroviaire et servant généralement au transport de marchandises. Ces voies sont signalées par <b>le panneau de signalisation correspondant</b> . (PCT R 300.1, chiffre 3.2).	Copier l'extrait des PCT 1 :1 :  voie de raccordement <b>la</b> voie raccordée à une infrastructure ferroviaire et servant généralement au transport de marchandises. Ces voies sont signalées <b>par des indicateurs correspondants</b>	D	Möglicherweise 2. Lesung
SBB-39	3.2.		E	Die Begriffe, welche im FDV definiert sind, sollten hier zur Übersichtlichkeit des Dokuments nicht noch einmal aufgeführt werden. Z.B. Definition Deckungssignal ist 1:1 aus dem FDV übernommen.	Bitte gesamte Ziffer in der R RTE überprüfen.	A	Begriffe sind bewusst in RTE aufgeführt und 1:1 zitiert
CFF-35	4	20100	T	Reprendre le titre exact du RTE 20100		D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-34	4	24900	T	Reprendre le titre exact du RTE 24900		D	Möglicherweise 2. Lesung

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
RhB 02	4	S23 – 4. Abschnitt	T	«...Bahnnutzer und Strassennutzer sind gleichgestellt.» - dies gilt wohl nur für den Fall, dass eine Aussenperronanlage über einen BUe erschlossen wird, welche auch für den Strassenverkehr entsprechend ausgebaut ist. Bei Zugängen zu einem Mittelperron wird kaum Strassenverkehr erwünscht sein.	«...Bahnnutzer und Strassennutzer sind gleichgestellt (z.B. bei Erschliessungen von Aussenperrons über eine öffentliche Strasse).»	Z	Beispiel wird ergänzt
SBB-41	5.1		E	Es gibt kein Kapitel O.	Bitte ganzes Dokument prüfen.	Z	Wird angepasst
AB-15	5.1		E	Eine minimale Unfallwahrscheinlichkeit ergibt sich durch die räumliche Trennung der Verkehrswege (siehe auch Kapitel 0),	Kapitel 0 gibt es nicht	Z	Wird angepasst
SBB-136	5.1	2. Absatz	E	falsche Referenz (Kap. 0) führt aktuell zum Kap. 5.4	Richtig referenzieren	Z	Wird angepasst
SBB-14	5.1	2. Abschnitt	T	(siehe auch Kapitel 0) falsch	Verweis korrigieren	Z	Wird angepasst
SEAG-03	5.1	Allgemeines	E	Kapitel-Link zu 5.4 wird mit 0 angezeigt	5.4 anstelle 0	Z	Wird angepasst
CFF-37	5.1	Dernier parag.	R	La séparation dans l'espace ? les trains ne volent pas !		D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-36	5.1	Para 2 page 35	T	Une probabilité minimale d'accident résulte de la séparation spatiale des voies de circulation (voir aussi chapitre 0)	Le chapitre « 0 » n'existe pas	Z	Wird angepasst
SBB-137	5.2	1. Absatz	E	Art. 24 Abs. 3 EBG  Zudem ist es verständlicher, wenn zuerst das Gesetz kommt, also zuerst EBG und danach den Art. Und Abs.	Idealerweise binden, sodass Abs. 3 zusammensteht Art. 24 Abs. 3 EBG  Bitte EBG/EBV vor den Art. Und Abs. nehmen (so wie früher)	A	Vorlage VOEV
CFF-38	5.2	2ème par	T	poste d'aiguillage	enclenchement	D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-39	5.2	2ème par	T	BUe	PN	D	Möglicherweise 2. Lesung
MBC-08	5.2	p.25	R	Lorsque : – dont les installations...	Devrait être lorsque : – dont les installations...	D	Möglicherweise 2. Lesung

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



Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
PVCH-03	5.3		T	Im Text fehlt ein Hinweis auf Velowegnetze gemäss Veloweggesetz.	Zusätzlicher Abschnitt im Sinne von: "Velowegnetze sollen zusammenhängend und durchgehend sein (Art. 2 VWG) sowie sicher und attraktiv (Art. 6 VWG). Wenn in Plänen festgelegte Velowege durch die Schliessung eines Bahnübergangs aufgehoben werden, gilt eine Ersatzpflicht (Art. 9 VWG)."	Z	Wird ergänzt
SBB-138	5.3		E	1. Absatz - Welche genannten Prioritäten? - Zudem schreibt man das Programm "Via sicura"	Unverständlich. Bitte Verweis arbeiten oder wie beschrieben im Kap. Xx oder die Prioritäten effektiv auflisten.	Z	Wird angepasst
				2. Absatz - Formulierung ändern auf (Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, mit Sehbehinderungen, im fortgeschrittenen Alter)	Grosses S in kleines s ändern.	Z	Wird angepasst
				2. und 3. Absatz - Auch hier gehört das Gesetz vor den Abs.	BehiG Art 1. FWG Art 1. etc.. FWG Art. 2 bitten binden, sodass Art.º2 zusammensteht.	A	Vorlage VOEV
				4. Absatz - Strassen-ÖV? - Umformulierung des Satzes	ÖV ist nicht aufgeführt unter den Abkürzungen. Zudem würde ich es befürworten, wenn von Strassen-gebundenen öffentlichen Verkehr gesprochen wird statt Strassen-ÖV	Z	Neue Formulierung
SBB-15	5.3	2. Abschnitt	T	Sehbehinderte und Betagte sind auch Mobilitätseingeschränkte Personen	„Minimale, totale Sperrzeiten sowie kurze, einzelne Sperrzeiten verbessern die Umsteigebeziehung.“	Z	Satz wird gelöscht
					Textvorschlag: «Benachteiligungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen.»	Z	Wird angepasst

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



Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
ASTRA-3	5.3	38	T	Nebst den erwähnten Grundlagen wäre hier auch noch das neue Veloweggesetz zu erwähnen. Auch dieses Veloweggesetz mit einem geplanten Velowegnetz für die ganze Schweiz könnte gewisse Auswirkungen auf die Bahnübergangsthematik haben, Für Details wäre der Bereich LV zuständig.		Z	Wird aufgenommen
SBB-93	5.3	Letzter Absatz	E	Der zweite Satz ist schwer lesbar.	Bitte Satzstruktur wie vorgeschlagen ändern: «Oftmals <b>werden die Strassen</b> in der Umgebung von Anschlusspunkten von Buslinien benutzt, daher sollte dem Strassen-ÖV besondere Beachtung geschenkt werden.»	Z	Wird angepasst
SBB-100	5.4		E	Umweg-Bedingungen gelten nicht für Bahnübergänge, welche als Perronzugänge gemeinsam genutzt werden.	Es ist zu ergänzen, dass die genannten Umweg-Bedingungen zur Aufhebung eines BUe, welcher auch als Perronzugang gemeinsam genutzt wird, nicht gültig sind – Wir empfehlen unter Angabe der wichtigsten Dokumente Hinweise auf die hierbei geltenden wichtigsten Punkte aus dem BehiG und allfällig die Umsteigezeiten in der ÖV-Kette zu geben.	Z	Wird angepasst
CFF-42	5.4	(voir fig. 5-2)	R	Doit être concordant : (voir <b>fig. 5-2</b> ) vs <b>Illustration 5-2</b>		D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-40	5.4	1er par	R	(voir <b>fig. 5-1</b> ) : si la référence est une figure, le titre de l'image doit être référencée comme figure. Ici l'image est référence comme illustration :  <b>Illustration 5-1 :</b>  Ce n'est pas concordant		D	Möglicherweise 2. Lesung

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SBB-139	5.4	2. Absatz	E	Wäre es möglich, dass der 2. Absatz als Auflistung aufgeführt wird mit bullets points, dient zur Übersichtlichkeit.	Zumutbarer Mehrweg: - Fuss- oder Wanderweg maximal 500 m (AB-EBV zu Art. 37f, AB 37f, Ziff. 2a, bezugnehmend auf FWG) - Radweg (Radverkehr) maximal 2 km - Landwirtschaft maximal 3 km (siehe Entscheid der Rekurskommission UVEK vom 2.10.2001, 45/46-2000-30)	Z	Wird angepasst
CFF-43	5.4	Acronymes	R	Tous les acronymes sont à revoir, il faut reprendre les acronymes en FR	CG-CFB → DE-OCF ??	D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-44	5.4	CL Environnement	T	LE terme CL Environnement n'est référencé nulle part. on ne sais pas ce que c'est .		D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-41	5.4	Illustration 5-2	T	Mettre la version FR de l'illustration	Reprendre de la version 2.	D	Möglicherweise 2. Lesung
PVCH-04	5.4	S. 26, unterhalb Abb. 5-2	T	Der Begriff "Radweg" ist nicht korrekt, weil hier nicht nur die mit dem Signal 2.60 "Radweg" signalisierten Wegabschnitte gemeint sind.	Wir schlagen vor, den Begriff "Radweg" durch den Begriff "Veloweg", analog der Verwendung im VWG, zu ersetzen.	Z	Satz wurde umformuliert
SBB-16	6	Generell	T	Mir fehlt ein Hinweis in allen Tabellen bezüglich Zulassung auf interoperablen Strecken. Z.B. sind Verschachtelungen von BUE und Micro-Anlagen (eigensicher) auf solchen Strecken nicht zugelassen	Bitte in den Tabellen mit den unterschiedlichen aktiven und passiven BUE mit und ohne Schranken jeweils die Kompatibilität mit der Interoperabilität einfügen (Umsetzung TSI!)	Z	Ergänzung Tabelle 6-8 in Kap. 6.2.3
SBB-140	6.1		E	Die Darstellung der Tabelle im pdf ist noch nicht sauber, mit der Linienführung.  Zudem wird aktuell auf das Kap. 3.2 Begriffe referenziert und nicht auf Definitionen	Tabelle nochmals neu zeichnen.  Referenzierung anpassen.	Z  A	Tabelle wird neu gezeichnet,  Die Definitionen sind im Kap. Begriffe enthalten
MBC-09	6.1	p.28	R	- Suffisamment de	Remplacer par : - Suffisant	D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-45	6.1	Tab. 6-1	R	- Exploitation ferroviaire (section 6.2) - exploitation de tramways (section 6.3)	Il faut mettre des majuscules partout.	D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-46	6.1	Tab. 6-1	R	Le terme BUE est à remplacer partout par PN		D	Möglicherweise 2. Lesung

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
CFF-47	6.1	Tab. 6-1	R	- Nœud proche - Nœuds avec/sans LSA	Revoir entièrement la traduction des termes Nœud. LSA est en allemand	D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-48	6.1	Tab. 6-1	R	Critères côté piste → Piste ? voie ?	Reprendre le tableau de la version 2	D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-49	6.1	Tab. 6-1	R	> 8 PA/h → en DE ,	utiliser EP en FR	D	Möglicherweise 2. Lesung
CFF-50	6.1	Tab. 6-1	R	- Suffisamment de	- Suffisamment de QUOI ?	D	Möglicherweise 2. Lesung
SBB-17	6.1	Tabelle BUe- Standort	T	Die Aufzählung mit den beiden Knoten ist unverständlich. Vor allem haben wir in den Bahnknoten andere Signale als die LSA, die hier gemeint sind...	Textvorschlag (Ersatz der beiden «Knoten»- Aufzählungen): - «Unmittelbare Nachbarschaft zu Bahnknoten, Bahnhöfen oder Haltestellen»	Z	Begriffe werden präzisiert
SBB-18	6.1	Tabelle BUe- Standort	T	Anschlussgleise fehlen	Ergänzen: «Anschlussgleise mit eigenem Bahnkörper»	Z	Wird ergänzt
MBC-18	6.10	Tableau 6- 10 p.45	R	Habiter	Comme plus haut devrait être Habitat	D	Möglicherweise 2. Lesung
HBS14	6.2.1			Ausschaltun	Ausschaltung	E	Wird korrigiert
HBS16	6.2.1			Schnittstellen zu LSA	Schnittstellen zu VRA	A	LSA ist im Strassenverkehr der gängige Begriff

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SBB-141	6.2.1		E	Tabelle anpassen	Bei allen Tabellen gleiche Schriftart verwenden	A	Nur Schriftgrösse anders, aus Formatierungsgründen
					Oberster grauer Balken ebenfalls mit senkrechten Strichen trennen, so wie in der Tabelle 4.	Z	<b>Wird umgesetzt</b>
					Einzug stimmt nicht: - Gleisschaltmittel, Stellwerk oder Fernsteuerung direkt oder via STG LSA - Steuergerät und/oder Verkehrsrechner, Verfügbarkeit gemäss Vorgaben Bahn	A	Formatierung gemäss VÖEV-Vorlage
					Zweit letzte Zeile hat es einen Abstand zu viel: Betrieb und Unterhalt Strasse, Anbindung Stellwerk/Fernsteuerung möglich	A	Formatierung gemäss VÖEV-Vorlage
				Auf Seite 30 1. Absatz "Wenn die strassenseitige Verkehrsbelastung schwach ist" verweisen auf das Kap. 6.1  2. Absatz umformulieren in: „Halbschranken können sinnvoll sein, um die Sperrzeiten insbesondere bei schiefwinkligen Kreuzungen von Strasse und Schiene zu reduzieren, sind aber bei Fussgängerverkehr nur möglich, wenn Fussgänger separat geführt werden.“  3. Absatz welche weiteren Massnahmen? Verweisen oder ausschreiben.  Bei der Aufzählung würde ich "Abbruch von Gebäuden" separat aufführen.		Z	<b>Wird umgesetzt</b>
						Z	<b>Wird umgesetzt</b>
						Z	<b>Wird umgesetzt</b>
						Z	<b>Wird umgesetzt</b>

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SEAG-05	6.2.1	6.3: Raumüberwachung	T	Raumüberwachungen können auch bei Blinklichtsignalanlagen bei ungenügenden Abstand zur nächsten Strasseneimündung (<20m) zum Einsatz kommen.	Zeile: Raumüberwachung Spalte Blinklichtsignale Anstelle «keine» soll «möglich» sein	Z	Wird umgesetzt
SEAG-04	6.2.1	6-2: Rotlichtüberwachung	E	Die Funktion «Rotlichtüberwachung» sollte unter Begriffe erklärt werden	Kap 3.2 Rotlichtüberwachung bezeichnet verschiedene Maßnahmen von Polizei und Ordnungsbehörden zur Überwachung der Beachtung des Rotlichtes einer Lichtzeichenanlage im Strassenverkehr mit Gefährdungspotenzial und Unfallschwerpunkt. (Quelle Wikipedia)	Z	Wird umgesetzt
SEAG-14	6.2.1	6-2: Steuerung bahnseitig	E	Einschaltung und Ausschaltung «g» fehlt	Einschaltung und Ausschaltung	E	Wird angepasst
SEAG-16	6.2.1	6-2: Steuerung bahnseitig	T	Eine Ein- und Ausschaltung eines Bahnüberganges mit aktiver Sicherung mit Lichtsignalen wird immer von einer bahnsicheren Steuerung angesteuert. Eine Schnittstelle zu einer LSA erfolgt nachgelagert. Daher ist der Zusatz «oder via STG LSA» irreführend und kommt nicht zur Anwendung. Dieser Zusatz kann gelöscht werden	Zeile Einschaltung und Ausschaltung: Spalten zusammenfügen und für alle: Gleisschaltmittel, Stellwerk oder Fernsteuerung	Z	Wird umgesetzt
SEAG-06	6.2.1	6-3: Steuerung bahnseitig	T	Eine Ein- und Ausschaltung eines Bahnüberganges mit aktiver Sicherung mit Lichtsignalen wird immer von einer bahnsicheren Steuerung angesteuert. Eine Schnittstelle zu einer LSA erfolgt nachgelagert. Daher ist der Zusatz «oder via LSA» irreführend und kommt nicht zur Anwendung. Dieser Zusatz kann gelöscht werden.  Alternativ kann das Andreaskreuz in der Grafik entfernt werden.	Zeile Einschaltung und Ausschaltung Spalte Lichtsignalanlage: Text: Gleisschaltmittel, Stellwerk oder Fernsteuerung direkt	Z	Wird umgesetzt

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SEAG-07	6.2.1	6-3: Symbolbild	T	Der Masten bei Micro-Anlagen wurde damals mit Rot-weiss Masten vom VÖV spezifiziert.	Grafik Micro-Anlage: Grauer Masten durch rot-weiss Masten ersetzen	A	Nur bei Blinklichtsignalanlagen
SBB-20	6.2.1	BUe mit Schranken Tabelle Steuerung bahnseitig	E	Schreibfehler 1 Spalte	Einschaltung und Ausschaltun <b>g</b>	E	<b>Wird angepasst</b>
SBB-21	6.2.1	BUe mit Schranken Tabelle Steuerung strassen- seitig	E	Einschub Zeile Störungsalarmierung / Spalte «Steuergerät und/oder...» zentralisiert	Einschub linksbündig	A	Formatierung im pdf nicht korrekt
AB-16	6.2.1	BUe ohne Schranken	T	Raumüberwachung bei Blinklichtsignalen.	Möglich, bei T-Einmündungen prüfen (Kriterien siehe Abschnitte 6.2.5 und 6.5.3)	Z	<b>Wird angepasst</b>
HBS15	6.2.1	Einschaltun g und Ausschaltun			GFM-Abschnitt ergänzen	A	GFM ist Gleisschaltmittel
MBC-10	6.2.1	p.30 + 32	R	Surveillance de la pièce	pièce?? Existe-t-il un terme plus adapté?	D	Möglicherweise 2. Lesung
MBC-11	6.2.1	p.33	R	en face et qu'ils doivent la contourner ou la contourner.	Supprimer ...ou la contourner... / compléter/corriger	D	Möglicherweise 2. Lesung
HBS13	6.2.1	Rotlichtüber- wachung		Begriff in Begriffserklärung aufnehmen	Begriff in Begriffserklärung aufnehmen	Z	<b>Wird angepasst</b>
SZU-2	6.2.1	Seite 42	T	Der Begriff «Rotlichtüberwachung» bezieht sich auf Lichtsignale und ist daher bei den Anlagen (Blinklichtsignale und Automat. Bedarfsschranke) mit «Keine» versehen. Die Wechsel blinker haben jedoch auch rote Lampen, die in der BUe-Steuerung überwacht werden. Dies kann für den Leser verwirrend sein.	Dies sollte wie folgt präzisiert werden. «Rotlichtüberwachung <b>Lichtsignale</b> ».	A	Begriff Rotlichtüberwachung in Definition aufgenommen

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SZU-3	6.2.1	Seite 42	T	Die Abkürzung STG ist in Kapitel 3 (Abkürzungen und Begriffe) nicht beschrieben.	STG in Kapitel 3 beschreiben und erläutern, was dies bedeuten. Alternativ kann STG in diesem Abschnitt auch ausgeschrieben werden.	Z	Begriff entfällt
HBS17	6.2.1	Steuerung strassenseitig			Unklare Aussagen Kombination Bahnsicherungsanlage (BSA) mit Verkehrsregelungsanlage (VRA) sollte anders beschrieben werden. Es sollte ersichtlich werden, dass die BSA immer Vorrang hat.	A	Spezialfälle werden hier nicht alle abgedeckt
SBB-82	6.2.1	Störungsalarmierung Micro-Anlage	T	Der Begriff Störungsalarmierung wird nicht definiert. Es ist unklar, was hier gemeint ist. Eine Störung am Micro wird mittels SMS oder durch LSS-CH offenbart.	Bitte präzisieren, was mit Störungsalarmierung gemeint ist und ggf. die Art der Störungsalarmierung bei Micro-Anlagen ergänzen.	A	Begriff gilt strassenseitig und betrifft LSA
BAV-03	6.2.1	Störungsoffenbarung	E	«Kontrolleinrichtung, Fernsteuerung oder SMS» Wurde geprüft, ob «... oder SMS» konform zur AB-EBV ist? ev. «Störungsmeldung» verwenden.	Ist zu prüfen!	E	Begriff Störungsmeldung wird aufgenommen
ASTRA-4	6.2.1	Tabelle 6.2 Seite 42	E	Es wäre in der Tabelle, in der Spalte für Bahnübergangstypen mit Lichtsignalen (rot/gelb) bei Dreikammerampeln eher der mittlere Signalgeber für Gelb oder Gelbblinken wie bei Baustellen-LSA zu verwenden.	Anpassen	A	Wird abgelehnt, da nicht korrekt
SBB-51	6.2.1	Tabelle 6-2	E	Die Abkürzung STG ist in Kapitel 3.1 nicht definiert.	«STG» in Kapitel 3.1 erklären oder Die Abkürzung ersetzen.	Z	Begriff entfällt
SBB-81	6.2.1	Zeile Einschaltung und Ausschaltung	E	Abkürzung STG LSA: es ist unklar, was «STG» bedeutet.	STG LSA ins Abkürzungsverzeichnis aufnehmen.	Z	Begriff entfällt
BAV-04	6.2.1	Zeile: Einschaltung und Ausschaltung	E	«Gleisschaltmittel, Stellwerk oder Fernsteuerung direkt oder via STG LSA» Ist mit diesem Text z.B. Gleisschaltmittel via STG LSA auch möglich?	«direkt» muss sich auf alle drei Möglichkeiten beziehen.	Z	Begriff entfällt

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
BAV-ea-07	6.2.1	Tabelle 6-2	E	Auf Darstellung bei «Lichtsignale (rot-gelb)» in der Kopfzeile achten	Ungewünschte Darstellung: Lichtsignale (rot-gelb)  Gewünschte Darstellung: Lichtsignale (rot-gelb)	E	Wird angepasst
BAV-ea-08	6.2.2	Tabelle 6-5 Tabelle 6-6	E	Auf Darstellung der «Kopfzeile» sowie der «Rahmenlinien» achten bei den beiden Tabellen 6-5 und 6-6.	«Rahmenlinien» fehlen teilweise oder sind zu kurz.	E	Wird angepasst
HBS20	6.2.2			Überwachung	Überwachung <b>Rotlichtmissachtung</b>	Z	Wird präzisiert
HBS21	6.2.2			Risiko Fehlverhalten: mittel, gering	Risiko Fehlverhalten: gering, geringer	A	Begriffe werden beibehalten
HBS22	6.2.2			Vorteile:	Physische Sperre: Löschen, da bei allen gleich Geringes Risiko für strassenseitiges Fehlverhalten: Löschen, da in Absatz drüber schon beschreiben	Z	Wird gelöscht
HBS23	6.2.2			In städtischen Gebieten wird der generelle Einsatz von Schrankenanlagen mit Lichtsignalen empfohlen	In städtischen Gebieten wird der <b>generelle</b> Einsatz von Schrankenanlagen mit Lichtsignalen empfohlen	Z	Wird gelöscht
HBS24	6.2.2			Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (Bus, Strassenbahn) ist sichergestellt.	Löschen, da Aussage nicht korrekt	A	Aussage wird nicht gelöscht, aber präzisiert
HBS25	6.2.2			Blinklichtsignale	Blinklichtsignalanlage	A	Es geht um die Signale und nicht die Anlage
HBS26	6.2.2			Lichtsignale	Lichtsignalanlage	A	Es geht um die Signale und nicht die Anlage
HBS29	6.2.2				Vergleichen der Anlagentypen ergänzen - Schrankenanlage - Halbschrankenanlage - Viertelschrankenanlage - Blinklichtsignalanlage	A	<b>Tabellenbeschriftung</b> präzisiert

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



Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
BAV-06	6.2.2			BUe ohne Schranken mit Lichtsignalen. ev. Nachteil das die Einhaltung der AB-EBV AB39.3.f, Ziff. 3 schwieriger ist. Zudem muss das akzeptable Risiko ausgewiesen werden. Ausfall LSA zu Unzeit.	Nachteile ergänzen.	A	Wird nicht aufgenommen, unzeitiger Ausfall ist immer schlecht, unabhängig von der Anlage
VSS-15	6.2.2		T	Warum wurde das Entscheidungsschema "Wahl der Bahnübergangstypen für Eisenbahnbetrieb" gelöscht?	Entscheidungsschema wieder einfügen.	A	Diagramm hatte Fehler und konnte nicht lesbar korrigiert werden Alternativ wurden mehr Tabellen als Entscheidungshilfe erarbeitet
HBS18	6.2.2	Anzahl Gleise		Zusatztafel möglich	mehrere Gleise mit Zusatztafel möglich	Z	Wird ergänzt
VSS-16	6.2.2	Ehem. Abb. 3.3	T	Das gestrichene Flussdiagramm zur Wahl der Bahnübergangstypen war benutzerfreundlich.	Flussdiagramm beibehalten und aktualisieren.	A	Siehe VSS-15
HBS28	6.2.2	Nachteile		Weiterblinken in mehr-gleisigen Topologien nur mit Zusatztafel und/oder langsamem Bahnverkehr realisierbar	Es geht vermutlich um die «Tiefhaltung» Aussage mit AB.EVB AB- 37c.3 Ziffer 1.3 abgleichen	Z	Nachteil präzisiert
SZU-4	6.2.2	Seite 48	T	Die Sperrzeit wurde präzisiert auf soll ≤ 150 s bei Halb-/Viertelschranken soll ≤ 120 s  Im Kapitel 8.3.2 hingegen, wird dies wie folgt beschrieben. Die Sperrzeit einer Schrankenanlage soll möglichst kurz sein und in der Regel für eine Zugfahrt oder eine Rangierbewegung 150 Sekunden nicht überschreiten (AB-EBV zu Art. 37c, AB 37c.1, Ziff. 1.6).	Als Bahnunternehmen sind wir bestrebt, diese Zeiten einzuhalten. In diesem Zusammenhang ist auch die Formulierung «In der Regel» sinnvoller als eine harte Vorgabe. Bitte die Formulierung Gemäss Kapitel 8.3.2 wie folgt übernehmen und ergänzen. Die Sperrzeit einer Schrankenanlage soll möglichst kurz sein und in der Regel für eine Zugfahrt oder eine Rangierbewegung in der Regel ≤ 150 s bei Halb-/Viertelschranken soll ≤ 120 s	Z	Definition gemäss AB-EBV in Kap. 8.3.2 wurde angepasst Soll in Tab. entfällt
SZU-5	6.2.2	Seite 53	T	Entscheidungsbaum wurde gelöscht.	Entscheidungsbaum anpassen und bestehen lassen.	A	Siehe VSS-15

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
HBS27	6.2.2	Sperrzeit		Anlagespezifisch	Bei Eisenbahnbetrieb nicht korrekt (siehe AB-EBV AB 37c.4, Ziffer 1.1) Soll ≤ 30 s	A	Anlagespezifisch deckt die Anforderungen von MICRO-Anlagen ab
TPF-09	6.2.2	Tab. 6-5, 6-6	E	Die Darstellung der Tabelle ist noch nicht optimal. Es fehlen z.B. horizontale Trennstriche.	Formatierung prüfen und anpassen	A	Formatierung im pdf nicht korrekt
ASTRA-5	6.2.2	Tabelle 6.6 Seite 34	E	Das Kriterium ist schwer verständlich. Was ist gemeint bei Blinklichtsignalen mit Weiterblinken in mehr-gleisigen Topologien nur mit Zusatztafel und/oder langsamem Bahnverkehr realisierbar? Erhöht sich da nicht das Risiko der Missachtung der Blinklichtsignale durch Strassenbenutzer?	Überprüfen	Z	Siehe HBS28
VSS-14	6.2.2	Tabelle 6.6	E	Fehlender Buchstabe im Wort Strecke im Feld Lichtsignale/Standort.	Buchstabe ergänzen.	E	Wird ergänzt
SEAG-08	6.2.2	Tabelle 6-5	E	Dass die einzelnen Spalten auch mit Schranken ausgestattet werden, ist vor der Tabelle erwähnt und nicht klar ersichtlich.	Vorschlag: Unter BUE-Typ neue Spalte einfügen. Inhalt: «Schrankenanlage»	Z	Tabelle wird ergänzt
SEAG-09	6.2.2	Tabelle 6-5	E	Unter Eigenschaften die Zeile «Überwachung» sollte vermutlich «Rotlichtüberwachung» benannt sein.	Zeile Überwachung Den Text «Überwachung» durch «Rotlichtüberwachung» ersetzen.	Z	Begriff wird präzisiert
SEAG-10	6.2.2	Tabelle 6-6	E	Unter Eigenschaften die Zeile «Überwachung» sollte vermutlich «Rotlichtüberwachung» benannt sein.	Zeile Überwachung Den Text «Überwachung» durch «Rotlichtüberwachung» ersetzen.	Z	Begriff wird präzisiert
SBB-52	6.2.2	Tabelle 6-6	T	Bei Blinklichtsignalen und Lichtsignalen wird unter "Anzahl Gleise" erwähnt, dass Zusatztafel möglich sind.	Hier wäre zu präzisieren, ob die Tafeln verpflichtend und wie sie definiert sind.	Z	Wird präzisiert

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SBB-118	6.2.2	Tabelle 6-6 "Anzahl Gleise"	E	Die Einträge "Zusatztafel möglich" ist unpassend/unklar/nicht vollständig.	Vorschlag: Mehrgleisig nur mit Zusatztafel möglich	Z	Wird präzisiert
				Weshalb sind gewisse Kriterien in Tabelle 5 und 6 unterstrichen?	Unterstreichungen löschen.	E	Wird geändert
				Unter den Eigenschaften Vor- und Nachteile, richtige Aufzählung verwenden, sodass ein Abschnitt generiert wird.	Richtige Aufzählung in der Tabelle verwenden.	A	Zu wenig Platz in Spalten
				Weshalb ist die Abbildung 3 entfallen, Entscheidungsbaum fehlt.	Entscheidungsbaum einfügen	A	Siehe VSS-15
SBB-23	6.2.2	Tabelle BUe aktiv ohne Schranken	T	Zeile Anzahl Gleise, Spalten Blinklichtsignale und Lichtsignale: «Zusatztafel nötig» ist als Antwort nicht eindeutig.	Anzahl Gleise beschreiben, Tafel als zusätzlicher Hinweis präzisieren.	Z	Wird präzisiert
BAV-05	6.2.2	Verkehrsbelastung	E	BUe ohne Schranken mit Lichtsignalen. «Strassenverkehrsknoten ...» Verkehrsbelastung schwach Ist das nicht ein Widerspruch?	Bei Standort eintragen: «Strecke und Bahnhof Nebenstrasse zu Strassenverkehrsknoten»	A	Hängt nicht vom Signaltyp ab, sondern vom Vorhandensein einer Schranke
HBS19	6.2.2	Wahl der Bahnübergangstypen		Bei Viertelschranke war die gängige Praxis vom BAV eine Maximale Sperrzeit von 60 Sekunden, da BUe von einer Seite als Blinklichtsignalanlage gilt	Aussage bitte mit BAV klären, so dass Rechtssicherheit besteht.	D	Woher kommt diese Aussage zur max. Sperrzeit?
SBB-142	6.2.3		E	Tab.6-8 ausschreiben und gleiches Layout verwenden	Tabelle 8	E	Wird ergänzt
					Grauer Balken einfügen in der obersten Zeile, wie bei allen anderen Tabellen auch.		
BAV-07	6.2.3	Mit Kontrolllicht und Zugbeeinflussung	E	Nachteile Darf auf Strecken zum interoperablen Hauptnetz nicht eingesetzt werden.	Nachteil ergänzen.	Z	Wird ergänzt

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
MBC-15	6.2.3	p.39	R	Surveillance de l'espace surveillance	2x surveillance ??	D	2. Lesung
SBB-24	6.2.3	Tabelle	T	Innerhalb von Bahnhöfen decken auch Zwergsignale BUe (also keine Hauptsignale)	Bitte ergänzen	Z	Wird ergänzt
SBB-25	6.2.3	Tabelle	T	Hinweis auf unerwünschte Doppelsignalisierung in Zeile «Nachteile», Spalte «Mit Kontrolllicht und ZuBe» ist nicht eindeutig beschrieben. Wenn es ein Signal hat, ist die Barriere ja gedeckt und benötigt kein Kontrolllicht	Bitte präzisieren und Schreibweise «Doppelsignalisierung» anpassen.	Z	Wird präzisiert
SEAG-11	6.2.3	Tabelle 6-8	E	Graue Hinterlegung Tabellenkopfzeile fehlt	Tabellenkopfzeile grau hinterlegen	E	Grau hinterlegt
AB-17	6.2.4		T	Dieser Abschnitt eher verwirrt beschrieben	Nicht nur auf die Verschachtelung eingehen, sondern auch andere komplexe Situationen abbilden und auch Lösungsmöglichkeiten aufzeigen auf Grund realisierter Anlagen.	Z A	Formulierung wird angepasst Nicht Aufgabe einer Norm, zu umfangreich
SBB-143	6.2.4	2. Absatz	E	Ein Abstand zu viel nach Hinweis:  EBV vor dem Artikel belassen.  Abbildung 6-9  Ziffer wurde auch schon abgekürzt geschrieben Ziff, idealerweise überall gleich handhaben.	Hinweis: Insbesondere  EBV Art. 15a  Abbildung 9	E A A A	Wird angepasst Nach Vorgabe VOEV Nach Vorgabe VOEV Nach Vorgabe VOEV
SBB-94	6.2.4	Zweiter Absatz	E	Fallfehler im ersten Satz: <i>Eine Kombination</i> ist Einzahl. Bitte gemäss Vorschlag korrigieren.	«Eine Kombination verschiedener Anlagentypen im selben Streckenabschnitt <b>ist</b> bei Störungen und Rangierbewegungen kaum beherrschbar.»	E	Wird angepasst
HBS30	6.2.4			Eine Raumüberwachung bietet bereits bei wenig Verkehr auf Strasse und Schiene Sicherheitsvorteile und sehr bald ein vorteilhaftes Kosten-Nutzen-Verhältnis.	Eine Raumüberwachung bietet bereits bei wenig Verkehr auf Strasse und Schiene Sicherheitsvorteile und <b>sehr bald</b> ein vorteilhaftes Kosten-Nutzen-Verhältnis	Z	Wird gelöscht

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
HBS31	6.2.5			Der Einbau einer Raumüberwachung wird bahnseitig empfohlen, wenn zum Beispiel auf Grund der eisenbahnseitigen Nutzung des Bahnübergangs das Risiko hoch ist.	Der Einbau einer Raumüberwachung wird bahnseitig empfohlen, wenn <b>zum Beispiel</b> auf Grund der eisenbahnseitigen Nutzung des Bahnübergangs das Risiko <b>von Kollisionen</b> hoch ist <b>und die Folgeschäden hoch wären</b> .	Z A	<b>Wird gelöscht</b>  Risiko beschreibt Ausmass und Häufigkeit, es gibt auch andere Risiken als Kollisionen, z.B. Verspätungen
AB-18	6.2.5		T	Direkter Hinweis auf eine T-Einmündung fehlt	Beispiel von T-Einmündung mit Skizze darstellen	A	Es gilt der Verweis auf 6.5.3 Knoten ist aussagekräftiger
SBB-144	6.2.5	1. Absatz	E	Ein Abstand zu viel nach Funktionsablauf:  Und einen zu wenig vor , dabei	Funktionsablauf. Die Bahn...  unterschieden, dabei	A	Formatierung mit Blocksatz, pdf verhunzt
VSS-17	6.2.5	1. Abschnitt	E	Diverse fehlende und doppelte Leerschläge	Leerschläge korrigieren.	A	Formatierung mit Blocksatz, pdf verhunzt
SBB-26	6.2.5	1. Abschnitt, letzter Satz	E	Leerschlag nach Komma fehlt (...unterschieden,dabei...)	Leerschlag einfügen	A	Formatierung mit Blocksatz, pdf verhunzt
SBB-27	6.2.5	Aufzählung	T	Ergänzung zum Schutz beider Seiten: Hinweis auf Strassensituation in unmittelbarer Nähe zum BUe. betrieblich-funktionale Anforderung	Textvorschlag: «Die strassenseitige Nutzung muss auf Gefahren überprüft werden, je nach Ergebnis muss eine Raumüberwachung installiert sein: - erschwerte Räumung von Bahnübergängen durch erhöhtes Strassenverkehrsaufkommen. - Strassensituation neben Bahnübergang mit Kreuzungen, Kreisverkehr und/oder Lichtsignalanlagen mit Rückstau Potenzial.»	A	Es gilt der Verweis auf 6.5.3
MBC-16	6.2.5	p.41	R	Choix d'une surveillance de salle	Salle est-il le terme le mieux adapté?	D	2. Lesung

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
MBC-17	6.2.5	p.42 + autres endroits dans document	R	de la surveillance des locaux	des locaux devrait être : locale ?	D	2. Lesung
HBS32	6.3			Ein Bahnübergang für Strassenbahn ist im Minimum mit dem Signal «Strassenbahn» SSV 1.18 auszurüsten und, ..	Ein Bahnübergang für Strassenbahn <b>betrieb</b> ist im Minimum mit dem Signal «Strassenbahn» SSV 1.18 auszurüsten und, ..	Z	<b>Wird umgesetzt</b>
HBS33	6.3			Lichtsignalanlagen sind nötig, wenn die Verkehrsbelastung auf der Strasse stark ist und die vorhandenen Sichtverhältnisse bahn- <b>und</b> strassenseitig	Lichtsignalanlagen sind nötig, wenn die Verkehrsbelastung auf der Strasse stark ist und die vorhandenen Sichtverhältnisse bahn- <b>oder</b> strassenseitig	Z	<b>Wird umgesetzt</b>
HBS34	6.3			Die Sichtweite ist abhängig von der Geschwindigkeit.	Die Sichtweite ist abhängig von <b>den</b> Geschwindigkeiten.	Z	<b>Wird umgesetzt</b>
VSS-19	6.3		T	Die Norm heisst VSS ... nicht SSV ....	SSV 40090B durch VSS 40 090 ersetzen.	Z	<b>VSS ja, auf B nicht verzichten</b>
SBB-145	6.3	2. Absatz	E	Idealerweise die Notwendigkeit mit Abschnitten verlinken	Verlinken	Z	<b>1 Link gesetzt</b>
VSS-18	6.3	4. Abschnitt	T	Sind Lichtsignalanlagen nur nötig, wenn beide Kriterien zutreffen?	Formulierung mit «und» prüfen und präzisieren.	Z	<b>Wird präzisiert</b>
SBB-95	6.3	Ganzer Abschnitt	T	Ab FDV 2025 wird in den hoheitlichen Vorgaben nach Strassenbahnbetrieb (Eisenbahn) und Trambetrieb (Tram) unterschieden. Frage: geht es in diesem Abschnitt nur um den Strassenbahnbetrieb oder ist auch der Trambetrieb gemeint? Da dies eben per 2025 ändert, wäre eine vorausschauende Formulierung wünschenswert.	Prüfen und wenn nötig «Trambetrieb» mit erwähnen.	A	Umsetzung bedeutet grosse Änderungen in Norm

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


Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
VSS-21	6.4		T	Die Regelung des Verkehrs durch Betriebspersonal/Mitarbeitende erfordert zusätzliches Personal, was gerade im Hinblick auf zukünftige Automatisierungen / Digitalisierungen nicht mehr verfügbar resp. unwirtschaftlich ist. Um aufwändige aktive Signalisationen zu reduzieren, sind klarere Ausnahmekriterien für die passive Signalisation von Bahnübergängen bei Anschlussgleisen wünschenswert. Anschlussgleise werden überwiegend mittels Rangierbewegungen bedient (Fahrt auf Sicht). Die max. bahnseitige Geschwindigkeit ist gemäss FDV 300.4, Ziff 3.6.5 auf 10 km/h beschränkt und die Verkehrsbelastung auf der Schiene ist gegenüber dem Eisenbahn- und Strassenbahnbetrieb sehr schwach. Vor dem Hintergrund schienenseitig sehr schwacher Verkehrsbelastung und sehr tiefer Geschwindigkeit (häufig Schrittempo) soll bei ausreichender Sicht auch bei starkem Strassenverkehr eine passive Signalisation ermöglicht und beschrieben werden.	Prüfung und allenfalls Ergänzung	A	Text lässt weitere Möglichkeiten offen
VSS-20	6.4	3. Abschnitt	E	Verweise auf Kap. 7.3.4 und 7.3.5 sind unlogisch.	Verweise prüfen und allenfalls anpassen.	Z	Link zu 7.3.4 gelöscht
VSS-22	6.4	4. Abschnitt	E	Betriebspersonal mit «/ Mitarbeitende» ergänzen, wie dies andernorts auch angefügt wurde.	Ergänzung. Prüfung, ob die Begriffe Betriebspersonal + Mitarbeitende im Kapitel 3.2 ergänzt und beschrieben werden sollen.	Z	Wird umgesetzt
MBC-12	6.4	Tableau 6-4 p.34	R	types de BUe avec fusible passif	Autre terme plus adapté pour fusible?	D	2. Lesung
MBC-13	6.4	Tableau 6-4 p.37	R	Moyens	Devrait être : Moyen	D	2. Lesung
MBC-14	6.4	Tableau 6-4 p.37	R	Coûts : Moyen à élevé // Faible	Devrait être : Moyens à élevés // Faibles	D	2. Lesung
AB-14	6.5.1		E	Abschätzung Verkehrspotenzial	Ein Berechnungsbeispiel wäre sinnvoll.	A	Tabelle liefert Beispiele

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



Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
CFF-51	6.5.1	Tab 6-11	R	Le tableau est en DE	Reprendre la version FR	D	2. Lesung
VSS-23	6.5.2		T	"Die Beobachtungsdistanz beschreibt die Distanz vom Fahrzeuglenker bis zum vorderen Rand der Halte- oder Wartelinie" ist in den Begriffen (Ziffer 3.2) definiert und muss hier nicht wiederholt werden. Die Klammerbemerkung (min. 2.5 m vor der Gleisachse) ist eine neue Aussage.	Klammerbemerkung in der Definition der Beobachtungsdistanz ergänzen, gesamte Definition hier löschen und auf Ziffer 3.2 verweisen.	Z	Verweis auf Begriffe, Absatz angepasst
SBB-146	6.5.2	1. Absatz	E	Darauf achten, dass immer die gleichen Anführungs- und Schlusszeichen verwendet werden. In der CH sind diese «» korrekt.  Zudem hat es auf Seite 40 ein Bulletpoint zu viel	Korrigieren	E	erledigt
SBB-28	6.5.2	Aufzählung	E	Überprüfung Sichtverhältnisse	Eine Leerzeile mit Aufzählzeichen löschen	E	erledigt
SBB-83	6.5.2	Erste Aufzählung	T	Die Beobachtungsdistanz wird innerorts und ausserorts definiert. Was gilt für alle anderen Strassen/Wege, bspw. Feldwege oder Privatzufahrten?	Falls ausserorts 5.0m gilt und überall sonst 3.0m: «Die Beobachtungsdistanz 5.0 m ausserorts, ansonsten 3.0 m.»	A	Verweis auf VSS-Norm
SZU-6	6.5.2	Seite 64	E	Zwischen den folgenden Bullet Points ist ein leerer Bullet Point zu viel. – Bei mehrgleisigen Bahnübergängen ist zu beachten, dass Schienenfahrzeuge die Sicht auf andere Schienenfahrzeuge behindern können und so die Sichtweite vermindern.  – Wenn das Sichtdreieck durch Bewuchs ausserhalb des Bahngrundstücks eingeschränkt werden kann, ist mit dem Grundeigentümer eine Vereinbarung zur Niederhaltung des Bewuchses zu treffen, damit die Sichtverhältnisse in jedem Fall genügen.	Bullet Point löschen	E	erledigt
BAV-ea-09	6.5.2	Bei der Überprüfung der	E	Es ist ein Aufzählungszeichen «->» zu viel	Aufzählungszeichen «->» löschen	E	erledigt

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
		Sichtverhältnisse...					
CFF-52	6.5.2	Tab 6-12	R	Le tableau est en DE	Reprendre la version FR	D	2. Lesung
CFF-53	6.5.2	Tab 6-13	R	Le tableau est en DE	Reprendre la version FR	D	2. Lesung
HBS35	6.5.3			Signalisation	Ist ein Titel	E	erledigt
SBB-42	6.5.3		E	Warum wird hier nicht Kapitel 8.1.3 geschrieben sondern Abschnitt?	Bitte vereinheitlichen (auch an anderen Orten)	A	Vorlage VOEV
VSS-24	6.5.3		T	Text am Schluss ("Signalisation"): Müsste dieser nicht am Anfang von Ziffer 7 stehen?	Ev. Absätze verschieben.	E	Siehe HBS35
SBB-147	6.5.3 7.2.1	1. Absatz	E	Darauf Achten das immer die gleiche Schreibweise für Sekunden verwendet wird,  Azf Seite 43 steht Signalisation alleine, handelt es sich hier um eine Kapitelüberschrift?	hier ändern auf 12s  Kap. überarbeiten	E	angepasst  Siehe HBS35
SBB-67	6.5.3	2-letzter Abschnitte	E	Gehört wahrscheinlich zum nächsten Kp. Signalisation.	Integration ins nächste Kapitel	E	Siehe HBS35
CFF-60	6.5.3	Évacuation difficile	R	Évacuation difficile	Dégagement difficile	D	2. Lesung
CFF-61	6.5.3	Évacuation difficile		– Accès ou départ de lieux de loisirs ou d'excursions touristiques avec des usagers de la route inexpérimentés attendus – l'accès ou le départ de zones nécessitant une connaissance de la situation routière locale – Comportement inadéquat prévisible de la part des usagers de la route (p. ex. périodes de fermeture prolongées connues)	Mettre des majuscules partout au début des phrases	D	2. Lesung
SOB-01	6.5.3	Ganzer Block	T	Die Vereinfachung mit den aufgelisteten Kriterien finde ich positiv. Für die Beurteilung und quantifizierbare Einschätzung der erschwerten Räumung war die Tabelle hilfreich.	Aufnahme der Tabelle aus der VSS 40022 oder eine Alternative für die Einschätzung der Strassenbelastung.	A	Zu starkes Ausschlusskriterium für RUe

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SBB-29	6.5.3	Kapitel unter Signalisatio n	E	Signalisation sollte die Nummer 6.5.4 tragen	Umwandeln «Signalisation» in Unterkapitel 6.5.4	Z	Siehe HBS35
SBB-30	6.5.3	Kapitel unter Signalisatio n	E/T	Rollenbezeichnungen den neuen Vorgaben anpassen (Fahrdienstleiter, Lokführer, Rangierleiter). In den FDV Ausgabe 2024 wird die männliche und weibliche Bezeichnung mit einheitlicher Abkürzung beschrieben (FDL, LF, RL)	Aufnahme der Rollen und Abkürzungen im Glossar, Verwendung der Abkürzungen FDL, LF und RL im Text (inkl. übriges Dok), analog FDV	Z	Wird umgesetzt
SBB-119	6.5.3 (7)	Letzte zwei Absätze	E	Die letzten zwei Absätze unter "Signalisation" gehörten wohl unter das nächste Überkapitel 7	Abschnitte verschieben	Z	Siehe HBS35
SBB-68	6.5.3	Letzter Abschnitt	E	Gehört wahrscheinlich in ein anderes Kapitel	Richtige Zuordnung.	Z	Siehe HBS35
MBC-21	6.5.3	p.48	R	à l'intersection d'une route prioritaire et d'une route prioritaire	à l'intersection d'une route prioritaire et d'une route ??	D	2. Lesung
MBC-22	6.5.3	p.49	R	d'utilisation d'une surveillance de pièce	Pièce est-il le terme le mieux adapté?	D	2. Lesung
SZU-7	6.5.3	Seite 66	E	Der folgende Einschub Signalisation ist im Kapitel 6.5.3 Erschwerte Räumung beschrieben.  Signalisation Dieses Kapitel bezieht sich auf die hoheitlich festgelegte Signalisation. Die Bezeichnung in Plänen und die Kennzeichnung der Komponenten in den Aussenanlagen wird in Kapitel 10 behandelt. Zur Beherrschung aller möglichen Bewegungen von Schienenfahrzeugen über Bahnübergänge, insbesondere auch bei Störungen, sind alle Bahnübergänge dem Fahrdienstleiter, dem Lokführer und dem Rangierleiter über Kennzeichnung und geeignete Medien (z.B. Streckentabellen, BUe-Verzeichnisse) bekannt zu machen.	Die Einleitung Signalisation soll dem Kapitel 7 Signalisation zugeordnet werden.	Z	Siehe HBS35

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
BAV-08	6.5.3	Signalisation	E	Am Ende von Kap. 6.5.3 dieser Inhalt gehört zu Kapitel 7.	korrigieren	Z	Siehe HBS35
HBS36	7			Signalisation	Titel kommt schon früher	Z	Siehe HBS35
SBB-50	7		T	Sind noch bei neuem Anlagen (oder bei Umbauen) Zonen mit Verschachtelung von BUe auf IOP-Netz zulässig?	Mit BAV abstimmen, ob bei neuem Anlagen (oder bei Umbauen) Zonen mit Verschachtelung von BUe auf IOP-Netz zulässig sind.	A	Sollte nicht mehr betroffen sein
PVCH-05	7.1		T	In Tabelle 7.1 fehlen die Signale, die bei Radwegen oder Fuss- und Radwegen üblich sind: Signale 2.61 "Radweg", 2.63 "Fuss- und Radweg mit getrennten Verkehrsflächen, 2.63 "Gemeinsamer Rad- und Fussweg", 2.13 "Verbot für Motorwagen und Motorräder", 2.14 "Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder"	Ergänzung der Tabelle mit den nebenstehenden Signalen	A	Die Signale 2.13, 2.14 sind im Text nicht enthalten und werden daher nicht aufgeführt.
CFF-54	7.1		T	Signaux ferroviaires pour les mouvements de manœuvre :  Les signaux de manœuvres couverts par les triangles blanc ne sont pas couverts dans ce tableau. Il faut les rajouter		D	2. Lesung
VSS-25	7.1		E	Strassenseitige Signale: Bei der Zusatztafel SSV 5.07 ist die Bezeichnung "Richtungstafel" erwähnt, bei SSV 5.01, 5.02 und 5.12 nicht.	Bezeichnung bei jeder oder bei keiner Zusatztafel erwähnen.	Z	Wird angepasst

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
VSS-26	7.1		T	Strassenseitige Markierungen: Es gibt weder in der SSV noch in der VSS-Norm SN 640 850 eine Haltelinie für Fussverkehr. Diese müsste wohl eher gelb als weiss sein. Das Aufmerksamkeitsfeld ist auch visuell und würde meines Erachtens ohne Haltelinie genügen. Die Klammerbemerkung "Aufmerksamkeitsfeld beidseitig Haltelinie Fussgänger (taktil)" ist unklar. In der Grafik ist sie nur einseitig gezeichnet. Die Haltelinie mit Aufmerksamkeitsfeld fehlt auf dem anderen Trottoir unten in den Grafiken. Ein Aufmerksamkeitsfeld ist immer taktil.	Ev. Haltelinie auf dem Trottoir weglassen. Text "Aufmerksamkeitsfeld ... (taktil)" ersetzen durch "Aufmerksamkeitsfeld gemäss SN 640 852. Aufmerksamkeitsfeld auf dem anderen Trottoir ergänzen.	A	Skizze sinngemäss
SBB-88	7.1	Letzter Absatz Seite 46	E	Hier wird «Bahnübergang» im Zusammenhang mit den FDV (Begriff!) erklärt. Gemäss FDV gibt es als offiziellen Begriff nur die Bahnübergangsanlage.	Bahnübergangsanlage (siehe FDV R 300.1 Ziffer 2.5.2 / Ausgabe 01.07.2024).	Z	Wird angepasst
MBC-19	7.1	p.47	R	trajet/temps VS distance/temps	Aligner les termes	D	2. Lesung
RhB 03	7.1	S46 Tab 7-1	E	Die Strassenbahnsignale werden in der Spalte links in aufsteigender Reihenfolge erklärt, die Abbildung der Strassenbahnsignale ist jedoch in absteigender Reihenfolge dargestellt	Signalbilder ebenfalls in aufsteigender Reihenfolge darstellen	Z	Wird angepasst
SBB-31	7.1	Tabelle	E	Reihenfolge der Bezeichnungen sollte mit der Reihenfolge der Abbildung identisch sein (bei Strassenbahnbetrieb und Rangierbewegungen)	Bitte anpassen	Z	Wird angepasst
SBB-32	7.1	Tabelle	T	Es fehlen die ETCS L2-«Hauptsignale» (als BUe-Deckung im Störfall): ETCS Haltsignal (EHS, FDV Bild 604) und ETCS Standortsignal (ESS, FDV Bild 605)	Bitte ergänzen	A	Explizit ausgeklammert in Kap. 1.2.1

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SBB-112	7.1	Tabelle 7.1,	T	Die Kennzeichnung Zone mit Verschachtelung von BUe (FDV 300.2, 2.6.11 / Bild 289) und die bahnseitigen Signale für den Strassenbahnbetrieb (FDV 300.2, 2.8.1 / Bilder 216 – 216.2) sind gemäss FDV 2024 nur auf NIOP-Strecken zulässig. Siehe FDV 300.1, Anlage 2, 4.2	Entsprechende Hinweis hier und/oder anderer geeigneter Stelle ergänzen, z.B: 7.2.2 für die Signale des Strassenbahnbetriebs. Zur Ergänzung der Begriffsdefinitionen IOP, NIOP unterstützen wir Kommentar SBB-49. Hinweis: Im Entwurf der FDV 2025 wird die Beschränkung auf den NIOP-Bereich (resp. dann NIOP*) auch auf das Hilfssignal L mit Zusatzsignalisierung bei gestörter Bahnübergangsanlage (FDV 300.2, 8.2.3 / Bild 810 ausgedehnt	A	Hinweis auf IOP an anderer Stelle gemacht Grundlage ist FDV 2024
ASTRA-6	7.1	Tabelle 7.5 Seite 51	T / E	Bei den Markierungen ist zu prüfen, ob eine Ergänzung mit einem Aufstellbereich für Radfahrer (ausgeweiteter Radstreifen) an Bahnübergängen möglich und sinnvoll ist. Ist diese Konstellation denkbar, wenn direkt nach dem Bahnübergang eine Verzweigung folgt? Auch die Frage der Durchmarkierung von Radstreifen im Bahnübergangsbereich könnte gestellt werden, da ja der BUe meistens frei ist (eher nicht).	Prüfen	A	Skizze sinngemäss
SBB-120	7.1	Tabelle 7-4 (SSV 5.12)	E	"«" zu viel.	"«" löschen.	E	Wird angepasst
HA-DSF-1	7.1	Tabelle 7-5 Zeile 1	T	<i>Das Aufmerksamkeitsfeld beidseitig:</i> taktil-visuelle Markierung ist nach SN 640 075, Anhang Ziffer 8.3 auszuführen und es muss an beiden Trottoirs eingezeichnet werden, da der Fussverkehr nicht richtungsgetrennt verläuft	Skizze ergänzen mit einer taktil-visuellen Markierung nach SN 640 075, Anhang Ziffer 8.3 und im Text auf die Norm verweisen.	A	Skizze sinngemäss

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
HA-DSF-2	7.1	Tabelle 7-5 Zeile 2	T	taktil-visuelles Aufmerksamkeitsfeld in Text und Skizze ergänzen	Aufmerksamkeitsfeld beidseitig Haltelinie Fussgänger (taktil) nach SN 640 075, Anhang, Ziffer 8.3 Sowie in der Skizze auf der anderen Fahrbahnseite auf dem Trottoir ergänzen.	A	Skizze sinngemäss
CFF-59	7.1	Tableau	T	Toutes les références de tous les tableaux sont en DE. Il faut reprendre les références des règlements en FR.		D	2. Lesung
BAV-ea-10	7.1	Gefahrenhinweis Hochspannung Zusatztafel	T	Es handelt sich nicht um einen «Gefahrenhinweis Hochspannung», sondern um einen «Gefahrenhinweis aufgrund vorhandener Hochspannungs- / Niederspannungsanlagen»	Textvorschlag: Gefahrenhinweis aufgrund vorhandener Hochspannungs- / Niederspannungsanlagen (AB-EBV zu Art. 44, AB 44.c, Ziff. 10 / D RTE 27960 Abschnitt 6.3.2.3)	Z	Wird angepasst
SBB-115	7.2.1		T	«Die Standarddistanz von 20 m kann reduziert werden, beispielsweise aufgrund der Eigenschaften der Zugbeeinflussung»  Was ist hier genau gemeint / Anwendungsfall?	Bitte präzisieren resp. eine Beispiel ergänzen.	A	Es gibt kein typisches Beispiel, im Einzelfall zu prüfen, Lösungsweg mittels Risikoanalyse
BAV-09	7.2.1	- Zwergsignale ...	E	Abschnitt und Zusammenhang mit RTE 25023 nicht ganz einfach. Zudem im gleichen Punkt «Kontrolllichter ...»	korrigieren	Z	Wird angepasst
SBB-111	7.2.1	3. Anstrich	E	Besteht aufgrund paralleler Gleise Verwechslungsgefahr ... (AB-EBV zu Art. 39, AB 39.3.b, Ziff. 2.3.1. Dies ist neu Ziff. 2.3.2	Korrigieren	Z	Wird angepasst
SBB-121	7.2.1	4	T	Die Legitimation für die Unterschreitung der 20m gem. RTE 25027 §3.4.5 wird infrage gestellt.	Entweder muss klar definiert werden, unter welchen Umständen die 20m zwischen HS und BUE unterschritten werden dürfen, oder die neue Textstelle wieder löschen.	Z	Wird angepasst

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SBB-123	7.2.1	5	T	Bahnübergänge können auch mit Rangierbewegungen befahren werden, daher ist der Zusatz: "deren Bahnübergangsanlage bei Halt am Hauptsignal den Strassenverkehr nicht sperren," zu löschen.	"Zwergsignale vor Bahnübergängen sind gemäss R RTE 25023 (Zwergsignale) bzw. deren Verweis auf 25021 (Gleisfreimeldeeinrichtung) aufzustellen."	Z	Wird angepasst
SBB-122	7.2.1	5/6	E	Der Absatz zu "Kontrolllichter" ist in den Absatz der "Zwergsingale" gerutscht.	Die beiden Themen "Kontrolllichter" und "Zwergsingale" trennen.	Z	Wird angepasst
SBB-33	7.2.1	Aufzählung	E	Abschnitt mit den Kontrolllichtern (angeklebt an die Zwergsignale) verschoben	Formatierung anpassen	Z	Wird angepasst
SZU-8	7.2.1	Seite 80	T	Vierter Bullet Point. Das RTE 25027 Kapitel 3.4.5 sieht keine Reduzierung der 20 m vor, aufgrund der Eigenschaften der Zugbeeinflussung. In diesem Punkt würden sich somit die Regelwerke widersprechen.	Der Abschnitt, welcher die Reduzierung der 20m beschreibt soll gelöscht werden. Die 20m werden durch das RTE 25027 gefordert.	Z	Siehe SBB-121
SBB-47	7.2.3		T	Gem. BAV darf das Strassenbahnbereich auf IOP-Netz (ink. Nebengleisen) nicht mehr projektiert werden.	Text anpassen.	Z	Wird angepasst
VSS-27	7.2.3	1. Abschnitt	E	«... kann in Anschluss- und Nebengleisen.. »	Anpassung, da Begriff Anschluss-Nebengleis nicht definiert ist.	Z	Wird angepasst

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
RhB 04	7.2.3	S53	T/E	<p>«Über Bahnübergänge in Anschluss-Nebengleisen, welche nur von Rangierbewegungen im Strassenbahnbetrieb befahren werden, ist bahnseitig darauf zu achten, dass in den entsprechenden Gleisabschnitten die allfällig vorhandenen Signale (siehe Tab. 7-1) nur <b>Fahrbeurteilungen</b> zeigen, welche das Fahren mit den Sichtverhältnissen angepasster Geschwindigkeit (Fahrt mit Vorsicht FDV 233) voraussetzen.»</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Begriff «Fahrbeurteilung» wird in den FDV ausschliesslich für Zugfahrten angewendet – nicht für Rangierbewegungen, da mit einem Fahrbeurteilung eine konkrete Geschwindigkeitsvorgabe enthalten ist. In der Tabelle 7-1 wird bei den Signalen für Rangierbewegungen der Begriff «Signalbild» verwendet.</li> <li>• Der Text ist ausschliesslich anwendbar auf Anlagen mit Zwergsignalen (das Bild 233 ist ein Zwergsignal) – bei allen anderen Signalen für Rangierbewegungen trifft dies so nicht zu.</li> <li>• Anschlussgleise sind Nebengleise, Nebengleise sind aber auch Gleise in Bahnhöfen ohne Zugfahrten. Begriff «Anschluss-Nebengleise» ist daher nicht eindeutig. Im Titel wird korrekterweise «Anschluss- und Nebengleise» aufgeführt.</li> </ul>	<p>Über Bahnübergänge in Anschluss- <b>und</b> Nebengleisen, welche <del>nur</del> von Rangierbewegungen im Strassenbahnbetrieb befahren werden, ist bahnseitig darauf zu achten, dass <b>Zwergsignale</b> in den <b>betreffenden entsprechenden</b> Gleisabschnitten <b>Fahrt mit Vorsicht (FDV 233) signalisieren, die allfällig vorhandenen Signale (siehe Tab. 7-1) nur Fahrbeurteilungen zeigen</b>, welche das Fahren mit <del>der</del> den Sichtverhältnissen angepasster Geschwindigkeit (<del>Fahrt mit Vorsicht FDV 233</del>) voraussetzen.</p> <p>Ebenfalls im ersten Satz in Ziffer 7.2.3 Text anpassen:        «Auf eine Signalisierung des Strassenbahnbereichs kann in Anschluss- <b>und</b> Nebengleisen, welche ...»</p>	Z	Wird angepasst
HBS37	7.3.1			... 4.50 m über der Fahrbahn liegen Auf Ausnahmetransportrouten ...	... 4.50 m über der Fahrbahn liegen. Auf Ausnahmetransportrouten ...	E	Wird angepasst
VSS-28	7.3.1		T	<p>Neuer Satz: "Auf Ausnahmetransportrouten sind die entsprechenden Vorgaben hinsichtlich lichter Höhe (4.80 m / 5.20 m) zu beachten."          Folgesatz: "In diesen Fällen ..."</p>	<p>Statt der Höhen, die ändern können, soll in der Klammer die Quelle, in der diese Höhen angegeben sind (SVG?), erwähnt werden.          In welchen Fällen? Bitte präzisieren.</p>	A	Höhe wird durch Kantone bestimmt, kein Verweis möglich. Standard ist 4.8m und 5.2m

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



Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
VSS-29	7.3.1		T	"Um Unfälle und Ereignisse besser bewältigen zu können, kann es zweckmässig sein, die Bahnübergänge strassenseitig zu kennzeichnen. Die Bezeichnung muss so definiert werden, dass Missverständnisse unter den involvierten Organisationen (Fahrdienst, Blaulichtorganisationen, Technische Dienste, ...) vermieden werden.	Es ist unklar, was für spezielle Bezeichnungen gemeint sind. Bitte präzisieren.	A	Ist aus Sicht AGr ausreichend definiert
SBB-124	7.3.1	3	T	Im Abschnitt wird auf "Ausnahmetransportrouten" verwiesen. Wo sind diese ersichtlich.	Verweis auf Informationsquelle: <i>"Auf Ausnahmerouten, gemäss xxxx, sind die entsprechenden..."</i>	A	Siehe VSS-28
SBB-69	7.3.1	Abschnitt nach 2. Aufzählung	E	Punkt nach «..liegen» fehlt.	«Bei Überkopfsignalen muss die Unterkante bei Trottoirs mindestens 2.50 m und bei Strassen mindestens 4.50 m über der Fahrbahn liegen. Auf Ausnahmetransportrouten...»	E	<b>Wird angepasst</b>
SBB-70	7.3.1	Abschnitt nach 2. Aufzählung	E	"In diesen Fällen ist zu prüfen" bezieht sich durch hinzufügen des vorherigen Satzes nun auf "Ausnahmetransportrouten".	Als Fussnote einfügen: "Auf Ausnahmetransportrouten sind die entsprechenden Vorgaben hinsichtlich lichter Höhe (4.80 m/5.20 m) zu beachten."	A	Satz bezieht sich auf Ausnahmetransportrouten und ist somit korrekt.
CFF-58	7.3.1	Art. 103 OSR	R	Il est nécessaire de reprendre le texte original de l'OSR art 103 dernière version 2024		D	2. Lesung
ASTRA-7	7.3.1	Seite 53, Zweites Lemma	E	Satz ergänzen mit Benützern fahrzeugähnlicher Geräte, die den Fussgängern gleichgestellt sind.	Ergänzen bei dem Fussweg und allg. Fahrverbot	A	Abgedeckt durch SSV Art. 33 und VRV Art. 50
VSS-30	7.3.2		T	Bei Blinklichtsignalen und Andreaskreuzen fehlen die SSV-Nummern (3.20, 3.21, 3.22, 3.24).	Bei allen SSV-Signalen im Text die SSV-Nummern ergänzen).	A	Definiert z.B. in Tab 7-2
VSS-31	7.3.2			Schlagbäume, neuer Satz: "Der Abstand zwischen den Schlagbaumenden ist so zu wählen, dass ein Durchkommen erschwert ist."	"... Durchkommen zu Fuss ..." ergänzen.	A	Gilt für alle Verkehrsteilnehmer, z.B. Velo
AB-20	7.3.2	Akustische Signale	T		Der Signalgeber soll auf die Mitte des Bahnüberganges ausgerichtet werden.	A	Ausreichend präzise beschrieben (stark bei BUe, schwach in Umgebung)

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SBB-113	7.3.2	Blinklichtsignale	T	Bei der Projektierung sollte beachtet werden, dass rot blinkende Lichter im Blickfeld des Lokpersonal dieses irritieren können und daher vermieden werden sollten. Bitte einen entsprechenden Passus ergänzen.	Blinklichtsignale sind so aufzustellen / zu orientieren oder mit Schuten abzudecken, dass das Blinklicht nicht im Blickfeld des Lokpersonals liegt.	A	Kann nicht immer erfüllt werden
ASTRA-8	7.3.2	Lichtsignal	E	Wann sind separate Lichtsignale mit Fussgängersymbolen für die Fussgänger am BUe zu installieren? Wann ist dies zwingend? Wahrscheinlich abhängig vom Fussgängeraufkommen und der Präsenz von Trottoirs oder Fussgängersstreifen. Gibt es hier Abweichungen zu den Vorgaben der VSS-Normen?	Punkt ergänzen	Z	Wird angepasst
AB-19	7.3.2	Lichtsignale	T	Hier wird auf eine Abbildung verwiesen (Abb. 8-4), welche keine Lichtsignalanlage enthält	Richtiger Hinweis erstellen oder entsprechende Abbildung erstellen	Z	Verweis angepasst
SBB-117	7.3.2.	Signale bei Eisenbahnbetrieb	E	Allgemein, Schlagbäume, Blinklichtsignale, Lichtsignale, Andreaskreuze, Akustische Signale, Strassenseitige Vorseignale (hier noch Doppelpunkt zu viel) sollten dies eigene Unterkapitel sein?	Ggf. Unterkapitelnummern einfügen	A	Keine Unterkapitel vorgesehen
HBS38	7.3.3			Um die Aufmerksamkeit der Langsamverkehrsteilnehmenden zu erhöhen, können Lichtsignalanlagen mit einem akustischen Signalgeber ergänzt werden	Hier ist eine klarere Regelung wünschenswert Bsp.: Unterscheidung von Eisenbahn, welche im Strassenbahnbetrieb fährt und Tram	A	Unterscheidung gegeben durch Zuordnung zu Kap. «Signale bei Strassenbetrieb»
VSS-32	7.3.4		E	"Betriebspersonal/Mitarbeitende": was ist der Zweck der neuen Ergänzung "/Mitarbeitende"? Genügt "Betriebspersonal" nicht?	"/Mitarbeitende" streichen.	A	Bezeichnung Betriebspersonal in FDV, Bezeichnung Mitarbeitende in SSV
SBB-89	7.3.4	FDV-Ziffer	E	Die abgebildete FDV (R 300.4) Ziffer 2.7.2 ist aus meiner Sicht falsch oder veraltet.	Gemäss FDV 2024: R 300.4 Ziffer 2.7.3	A	Verweis nimmt Bezug auf Betriebspersonal/Mitarbeitende
VSS-33	7.3.5		E	«... Hauptstrasse in Anschluss- und Nebengleisen ist... »	Anpassung, da Begriff Anschluss-Nebengleis nicht definiert ist.	Z	Wird angepasst

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
RhB 05	7.3.5	S57	E	«...Anschluss-Nebengleise»	«Anschluss- und Nebengleise...»  Evtl. noch weitere Stellen im Dokument anpassen	Z	oder
HBS39	7.3.6			Bei Strassen mit Trottoir ist der Gehbereich in Fortsetzung des Trottoirs nach Möglichkeit mit Markierungen (z.B. Fussgängerlängsstreifen, Randlinie) zu kennzeichnen.	Bei Strassen mit Trottoir ist der Gehbereich in Fortsetzung des Trottoirs nach Möglichkeit mit Markierungen (z.B. Fussgängerlängsstreifen, Randlinie) zu kennzeichnen. Eine Beispielzeichnung wäre wünschenswert.	E  A	Wird angepasst  Gibt keine generell gültige Beispielzeichnung
VSS-34	7.3.6		T	"Steht auf der Fahrbahn des angrenzenden Knotens eine genügende Breite zur Verfügung, können separate Abbiegestreifen markiert werden (siehe Abb. 8-5 und 8-6a). Gemäss der Norm VSS 40262 ist dies mit einer Gesamtbreite von 10.80 m (ausnahmsweise 10.30 m) ausserorts und 10.00 m (ausnahmsweise 9.30 m) innerorts der Fall. Allfällige Radstreifen sind in diesen Breiten nicht enthalten." Diese Zahlen stehen so nicht direkt in der Norm, sondern sind Summen von Fahrstreifenbreiten.	Zahlen, die ändern können, löschen, nur Verweis auf die Norm (ev. auf Abb. 2 und Tab. 3) erwähnen.	Z	Wird angepasst
HA-DSF-3	7.3.6	Ergänzender Absatz	T / E	T: Sofern kein niedriger Randabschluss am Trottoir vor dem Schlagbaum, ist eine taktil-visuelle Markierung anzubringen. (im Text ergänzen) E: Abstand zwischen ...Belagsband) oder...	Bei Schrankenanlagen mit angrenzendem Trottoir ist eine Markierung gemäss Abbildung 9-1 vorzusehen, sofern kein niedriger Randabschluss das Ende des Trottoirs vor dem Schlagbaum kennzeichnet.	Z	Wird angepasst

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SBB-101	7.3.6	Letzte zwei Absätze	E	Korrigierter Textvorschlag für letzte zwei Absätze	Textvorschlag:  «Bei Schrankenanlagen mit angrenzendem Trottoir, mit Nutzung im Zugang zur Bahn (auf der lückenlosen Führungskette), respektive als Perronzugang nach RTE 24900 insbesondere mit langem Räumweg, ist für sehbehinderte Personen nach Möglichkeit die Wegführung im Bereich der Querung gemäss SN 6400075 A1 zu gestalten. U.a. betrifft dies die Gestaltung der Warteposition; Hängegitter im Fussgängerbereich; Vermeidung, resp. Absicherung allfälliger in den Fussgängerbereich einragender Elemente; Führungselemente (z.B. ertastbarer Fahrbahnrand, Belagswechsel, Belagsband) oder taktil-visuellen Leitlinien <sup>5</sup> zu gestalten (siehe SN 640075 A1). <i>(Verzicht auf neuen Absatz – mit Zeilenschaltung direkt anschliessen, da die Vorgaben des vorangehenden Absatzes im folgenden Fall ebenso gelten)</i> Bei Strassen mit Trottoir im Bereich des Bahnübergangs oder bei Nutzung im Zugang zur Bahn ist der Gehbereich, in Fortsetzung des Trottoirs, respektive in für die Personenflüsse ausreichender Breite nach Möglichkeit mit Markierungen <sup>6</sup> (z.B. Fussgängerlängsstreifen, Randlinie) von der Strassenfahrbahn abzutrennen zu kennzeichnen.»	Z	Wird teilweise angepasst
SBB-84	7.3.6	Letzter Absatz	E	Es fehlt die Klammer am Ende des Satzes	(z.B. Fussgängerlängsstreifen, Randlinie zu kennzeichnen.)	E	Wird angepasst
SBB-148	7.3.6	Letzter Abschnitt	E	Klammer schliessen	(z.B. Fussgängerlängsstreifen, Randlinie zu kennzeichnen).	E	Wird angepasst

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
CFF-03	7.3.6	Page 68	T	L'art 75 al 2 de l'OSR ne parlent que de la ligne d'arrêt à ne pas dessiner sur une route sans revêtement, et les figures montrent les différents marquages possibles uniquement	Être plus spécifique sur le fait que ce sont tous les marquages qui doivent être évités sur les routes non-revêtus	D	2. Lesung
HA-DSF-4	7.3.6	Zweitletzter Absatz	T / E	T: Im Test ergänzen, insbesondere bei schräg zu den Gleisen verlaufenden Übergängen mit Führungselementen oder taktil-visuellen Leitlinien gekennzeichnet werden muss, denn bei schrägem Verlauf kann die Person die Gehrichtung nicht an den Gleisen ablesen. Taktil-visuelle Markierungen setzen einen Fussgängerlängsstreifen voraus. Es ist zu prüfen, ob dieser Absatz nach den letzten Absatz betreffend die Markierung in Verlängerung des Trottoirs verschoben werden soll. E: Klammer schliessen.	<i>Bei Schrankenanlagen mit angrenzendem Trottoir, insbesondere mit langem Räumweg <b>und bei schräg zu den Gleisen verlaufender Gehrichtung</b> ist für sehbehinderte Personen nach Möglichkeit die Wegführung im Bereich der Querung mit Führungselementen (z.B. ertastbarer Fahrbahnrand, Belagswechsel, Belagsband) oder mit taktil-visuellen Leitlinien<sup>5</sup> zu gestalten (siehe SN 640075 A1)).</i>	Z	Wird angepasst
ASTRA-9	8.1	Abb. 8-3e	E	In der Legende der Abb. 8-3e muss es heissen Nebenstrasse, weil aufgrund der Signalisation eine Verzweigung vorliegt.	Nebenstrasse	Z	Wird angepasst
HBS40	8.1.1			Abbildung 8-1a: Mehrgleisig mit Schrankenanlage Anstelle von Blinklichtsignalen sind nach Möglichkeit Lichtsignale einzusetzen.	Abbildung 8-1a: Mehrgleisig mit Schrankenanlage Anstelle von Blinklichtsignalen sind nach Möglichkeit Lichtsignale einzusetzen.	E	Wird angepasst
VSS-35	8.1.1	Abb. 8.1.a	T	Bei der Abbildung fehlt Haltebalken.	Ergänzung notwendig	Z	Wird angepasst
SBB-71	8.1.1	Abb. 8-1	T	“Anstelle von Blinklichtsignalen sind nach Möglichkeit Lichtsignale einzusetzen”: Dies könnte bedeuten, dass in Zukunft im Regelfall Lichtsignale anstatt Blinklichtsignale eingesetzt werden. Wenn ja, müssen die neuen Produkte bei der SBB eingeführt werden (allenfalls mittels Ausschreibung, Produktkatalog erweitern, Logistik, SA-Techniker schulen etc.)	Bitte um entsprechende Präzisierung und Antwort.	D	Ja, neue Produkte müssen eingeführt werden
SBB-34	8.1.1	Abbildung 8-1a	E	Eventuell fehlt an der Strasse unten die Stopplinie für den Strassenverkehr.	Bitte prüfen und bei Bedarf ergänzen	Z	Wird angepasst

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SBB-125	8.1.1	Abbildung 8-1a	T	Aus welchem Grund wurde in Abbildung 8-1a im unteren Bereich auf die Strassenmarkierung verzichtet?	Bild mit Strassenmarkierung ergänzen.	Z	Wird angepasst
RhB 06	8.1.1	S59	T	Die Abbildungen zeigen bahnseitige unterschiedliche Formen an Signalisationen vor dem BUE. Beispielsweise wird in Abb 8-1b die Schrankenanlage mit Kontrolllichtern (KL) gesichert. Betrieblich bevorzugen wir jedoch klar Deckungssignale (analog der Darstellung in Abb. 8-1a). Hingegen wird in Abb. 8-1d die Blinklichtsignalanlage mit Deckungssignalen gesichert, wobei in solchen Fällen eher auf Kontrolllichter gesetzt wird (Deckungssignale sind aus Sicht Lokpersonal immer die bessere Lösung). Die Darstellungen sind in dieser Form nicht absolut verbindlich, sondern lassen in der Umsetzung verschiedene Möglichkeiten zur bahnseitigen Absicherung zu (sogar ohne Signale und nur mit ZBE wäre eine zulässige Möglichkeit). Auf die verschiedenen Möglichkeiten ist im Text hinzuweisen.	Nach den Abbildungen 8-1a bis 8-1e ist ein Hinweistext zu ergänzen:  «Die bahnseitige Signalisation kann gegenüber den in den Abbildungen 8-1a, b und d (bzw. auch c falls keine eigensichere Ausführung) enthaltenen Darstellungen situativ abweichen.»	A	Hinweis, dass alle Abbildungen schematisch sind, ist in den Anwendungsbedingungen
SBB-149	8.1.2	2. Abschnitt	E	In der Änderung Version wird auf Abschnitt 0 verwiesen in der pdf Version allerdings auf 8.1.3	Nochmals kontrollieren.	E	Wird angepasst
HBS41	8.1.3			Räumungslichtsignalanlage	In Begriffserklärung aufnehmen	Z	Wird angepasst, Definition aufgenommen
HBS42	8.1.3			Damit die Benutzer richtig zu den versetzten Übergängen geführt werden, ist eine Umlaufsperr von Vorteil (siehe Abb. 8-8).	Lösung ist keine Umlaufsperr	Z	Wird angepasst
VSS-36	8.1.3		T	Text unter Abb. 8-3: Der Begriff der Norm VSS 40 241 ist "Fussgängerschutzinseln".	"Fussgängerinseln" durch "Fussgängerschutzinseln" ersetzen.	Z	Wird angepasst
SBB-126	8.1.3	7	E	"Wenn strassenseitig keine Lichtsignalanlage notwendig ist, ..."	Einzahl/Mehrzahl einheitlich formulieren.	A	Korrekt formuliert

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SBB-73	8.1.3	Abb. 8-3	T	Die Darstellung der Raumüberwachung unter den Schranken ist unglücklich. Eigentlich muss der Raum zwischen den Schranken überwacht werden. Mit Laser-Lösungen ist dies möglich.	Graue Fläche zwischen den Schranken platzieren (nicht unterhalb).	A	Schematische Darstellung, weitere Infos siehe Kap. 9.7
ASTRA-10	8.1.3	Abb. 8-6a und b	T/E	Die dargelegten Fälle 8-6 sind etwas widersprüchlich, da bei a trotz starkem Verkehr auf der Nebenstrasse eine situativ geregelte LSA mit rot/gelb (mit Schranken) zur Räumung verwendet wird, obwohl die Verzweigung selber wohl eine dauernde Regelung mit LSA rot/gelb/grün erfordern würde. Fall b hat eine dauernde Regelung mit LSA (ohne Schranken), obwohl die Nebenstrasse nur schwachen Verkehr aufweist. Aus Sicht des Strassenverkehrs etwas problematisch.	Überprüfen bzw. Fälle intervertieren.	Z	<b>Bild anpassen (huk)</b> , Text anpassen (jed)
SBB-150	8.1.3	Abbildung 8-3  Abbildung 8-3e  Abbildung 8-4	E	Vor der Raumüberwachung hat es ein graues Feld  Ein zu grosser Abstand/Einzug  Kein Abstand  Zudem muss nur einmal FGS ausgeschrieben werden, danach kann die Abkürzung verwendet werden. Siehe 2. Bulletpoint	Bitte auf Referenzfehler prüfen.  Abbildung 8-3e: Einmündung  Abbildung 8-4: Warteraum	A  E  E  E	Das graue Feld stellt die Raumüberwachung dar <b>Wird angepasst</b>  <b>Wird angepasst</b>  <b>Fussgängerstreifen wird immer ausgeschrieben</b>
SBB-85	8.1.3	Aufzählung nach Abb. 8-4	T	Dazu sind Signalgeber rot/gelb oder rot/gelb/gelb anzuordnen --> es ist wohl rot/gelb/grün gemeint?	Anpassen	A	Aussage im Text stimmt, falls Einsatz von 3-Kammer-Ampeln erforderlich
CFF-04	8.1.3	Page 76	R	Il manque une parenthèse pour la référence DE-OCF relatives à l'art. 39, DE 39.3.f	Ajouter la parenthèse	D	2. Lesung
CFF-05	8.1.3	Page 76	T	Reference pour le premier bullet point : Art.37c, al 4 ? ou plutôt DE37c.4 ?	Revoir les 2 références et voir laquelle répond le mieux	D	2. Lesung
CFF-06	8.1.3	Page 76	T	Reference pour le deuxième bullet point : OCE ? ou OCF ?	Voir si OCE est vraiment un acronyme, ou bien c'est une faute de frappe	D	2. Lesung

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



Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SBB-102	8.1.3	S.66, erster Abschnitt	E	Es ist unklar, was die speziellen Fälle Sind. «in speziellen Fällen auch gegenüber dem Bahnverkehr»	Ausformulieren, Beispiele nennen. Abhängigkeiten zu RTE 24900 (zu prüfen und erwähnen)	Z	Aussage wird gelöscht
HA-DSF-5	8.1.3	Seite 62	T	Der letzte Satz lässt offen, welche Massnahmen geprüft werden sollen, wenn der Platz für den Wartebereich nicht vorhanden ist. Dies ist eine sicherheitsrelevante Frage, die für Fussgängerinnen und Fussgänger mit körperlichen Einschränkungen eine hohe Bedeutung hat. Es ist mindestens zu präzisieren, welche Massnahmen in diesem Fall geprüft werden sollen.	Wenn die Platzverhältnisse einen Warteraum nicht zulassen, sind situationsbezogen <b>folgende Massnahmen zu prüfen</b> : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lichtsignalregelung über Strasse und Bahnübergang</li> <li>- Weitere ???</li> </ul>	A	Massnahmen sind im Rahmen der Projektierung zu prüfen, z.B. LSA, BUE aufheben, Unterführung, Verlegen von Gleis oder Strasse etc.
HA-DSF-6	8.1.3	Seite 63	T	Eventuell sollte an dieser Stelle auch der Knoten zwischen Strasse / Bahn und Fussgängerquerung aufgeführt werden (vgl. Kommentar zu Seite 62)?	Wenn kein Warteraum für Fussgänger zur Verfügung gestellt werden kann, sind Bahnquerung und Strassenquerung mit Lichtsignal zu regeln. Das Signal entweder im Dauerbetrieb oder auf Anforderung zu betreiben und mit taktilen und akustischen Zusatzsignalen nach VSS 40 836-1 auszustatten.	A	Ausrüstung der Bahn- und Strassenquerung sind im Rahmen der Projektierung zu prüfen
HA-DSF-7	8.1.3	Seite 66, Absatz oberhalb Abbildung 8-8	T	Lichtsignale mit Zusatzsignalen für Sehbehinderte nach VSS 40 836-1 ausstatten	Bei kombinierten Bahn-/Strassenübergängen, welche durch Lichtsignale gesichert sind, <b>sind die Fussgängerübergänge mit taktilen und akustischen Zusatzsignalen nach VSS 40 836-1 auszustatten.</b> Nach Möglichkeit <b>sollen</b> die Lichtsignalgeber einen räumlichen Abstand voneinander haben. Der Abstand der Sichtachsen d muss mindestens 3 m versetzt sein, damit es nicht zu Fehlinterpretationen der angezeigten Signalisation kommt (Verwechslungsgefahr der Freigabesignalisation). Damit die Benutzer richtig zu den versetzten	Z	In Kap.7.4.2 aufgenommen
VSS-39	8.1.3 9.3.1		E	Bis Kapitel 7 wird der Begriff "Trottoir" verwendet, in den Ziffern 8.1.3 und 9.3.1 (Tabelle 9-5) der Begriff "Gehweg".	Überall den gleichen Begriff "Trottoir" oder "Gehweg" verwenden.	Z	Trottoir und Rad-/Fussweg verwenden

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



Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
HA-DSF-8	8.1.4	Absatz oberhalb von Abbildung 8-9	T	Damit die Fussgängerdrücker für Menschen mit Sehbehinderung auffindbar sind müssen sie möglichst einheitlich und direkt bei den taktil-visuellen Aufmerksamkeitsfeldern vor dem Schlagbaum angebracht werden.	<i>Zum Öffnen der Schlagbäume sind für den Strassenbenützer entsprechende Bedieneinrichtungen (Taster, Schlaufe, Funk, etc.)</i> <b>Anmeldetaster für den Fussverkehr sind gut auffindbar und frei zugänglich bei den taktil-visuellen Aufmerksamkeitsfeldern vor dem Schlagbaum zu positionieren.</b>	Z	Gut auffindbare Bedieneinrichtung
CFF-56	8.1.4	Figure 8-9	T	Sur l'illustration, Les signaux routiers sont placés à gauche de la route. Normalement ils doivent être placés à droite de la route	Placer les signaux routiers à droite de la route	A	Anordnung hinter dem Gleis wegen automatischer Bedarfsschranke korrekt
ASTRA-11	8.1.4	Letzter Satz, Seite 66	E	Im Abstand von 20 m zum Bahnübergang dürfen keine Parkplätze erstellt werden (siehe Art. 19 Abs. 2 e VRV). Meines Erachtens kann aus Art. 19 VRV dies nicht abgeleitet werden, denn Signale und Markierungen gehen den allgemeinen Verkehrsregeln vor. Es kommt durchaus vor, dass Parkfelder nahe am BUe auf einer Nebenverkehrsfläche oder zuführenden Strasse innerorts vorgesehen werden.	Näher als 20 m zum Bahnübergang sollten keine Parkfelder auf der zuführenden Strasse vorgesehen und signalisiert werden.	Z	Satz in RTE gelöscht, da Sicht auf Signale wichtig, was in Kap. 6.5.2 und 7.4 behandelt ist.
SBB-151	8.1.5.		E	Die Kapitelstruktur 8.1.5.1 ist im Inhaltsverzeichnis nicht ersichtlich  Zudem sollte Ausrüstung, Funktionsablauf, Viehbetrieb, Sicherheitsnachweis, Bedarfsschranke mit ungesichertem öffentlichem Fussgängerübergang wohl auch als Überkapitel erachtet werden.  Abbildung 8-10b ist sehr unschön und unübersichtlich.	Komplettes Kap. ist zu überarbeiten, 3 Abbildungen mit nur 2 Bildern sind hier nicht nachvollziehbar.	A	Inhaltsverzeichnis bildet nur 3 Ebenen ab.  Struktur beibehalten oder nicht?

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
RhB 07	8.1.5.3	S70	T	<p>Dem Fahrdienstleiter kann keine Verantwortung übertragen werden, für etwas, was er nicht beeinflussen kann. Die Verantwortung liegt immer beim Berechtigten. Eine Rückfrage beim Fahrdienstleiter betreffend Zugslage ist so unverbindlich wie beispielsweise die Anfrage durch einen SiWä o.a. .</p> <p>Die Verantwortung für die korrekte Handlung vor Ort bleibt schlussendlich beim SiWä (o.a). Eine diesbezügliche Anfrage wird nicht mit einer CL bearbeitet. In einer RTE können keine fahrdienstlichen Prozesse verlangt oder auferlegt werden – dies müsste in den FDV abgebildet werden (RTE sind für Fahrdienstleiter nicht verbindlich).</p>	<p>Ziffer 8.1.5.3 streichen, andernfalls umformulieren:</p> <p>Der Berechtigte darf die Bedarfsschranke öffnen und den Bahnübergang ohne Gleissperrung benutzen, nachdem er sich beim zuständigen Fahrdienstleiter vergewissert hat, dass sich kein Zug oder keine Rangierbewegung dem Bahnübergang nähert. <b>Die Bedingungen für dieses Vorgehen sind mit dem Berechtigten zu vereinbaren und die zuständigen Fahrdienstleiter sind über die getroffene Vereinbarung betreffend Bedienung der Bedarfsschranken entsprechend zu instruieren. Die fahrdienstlichen Bedingungen zur Benützung der Bedarfsschranke sind, z.B. mit einer Checkliste, klar zu definieren.</b> Die Verantwortung für die korrekte Umsetzung der Prozesse liegt beim Berechtigten <b>und beim Fahrdienst.</b></p>	Z	<b>Abschnitt gestrichen</b>

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
RhB 08	8.1.5.5	S71	T	<p>Eine Bedienung einer Bedarfsschranke mit einer Gleissperrung ist nur zulässig, wenn der Berechtigte entsprechend geschult und geprüft wurde, da eine Gleissperrung eine sicherheitsrelevante Tätigkeit nach STEBV bzw. ZSTEBV darstellt. Beide Rechtsgrundlagen sind in Ziffer 2.1 nicht enthalten/aufgeführt, weshalb diese Vorgehensweise so nicht zulässig ist. Andernfalls muss klar in dieser RTE festgehalten werden, welche Voraussetzungen der Berechtigte für das Vorgehen gemäss Ziffer 8.1.5.5 erfüllen muss (sonst steht auch viel zusätzlich Wissenswertes in dieser RTE – das jedoch nicht)</p> <p>Ferner: Der Fahrdienstleiter kann das betreffende Gleis nicht sperren – nur sichern. Dies ist ein bestehender fahrdienstlicher Prozess. Es dürfen keine Massnahmen in einer RTE beschrieben werden, welche nicht den FDV entsprechen.</p> <p>Es ist nicht nur der Fahrdienstleiter für die korrekte Umsetzung des Sperrprozesses verantwortlich, sondern beide am Prozess Beteiligte.</p>	<p>Ziffer 8.1.5.5 streichen, andernfalls umformulieren:</p> <p><b>Damit der Berechtigte beim Fahrdienstleiter eine Gleissperrung beantragen kann, muss der Berechtigte über die erforderliche Ausbildung und Zulassung nach ZSTEBV verfügen.</b></p> <p><b>Die Verantwortung für die korrekte Einleitung des Sperrprozesses liegt beim Berechtigten.</b></p> <p>Der Berechtigte darf die Bedarfsschranke öffnen und den Bahnübergang benutzen, nachdem <del>ihm</del> der Fahrdienstleiter <b>die Sicherung des betroffenen Gleisabschnittes gemäss der dafür vorgesehenen CL die Wirksamkeit der Sperrung</b> protokollpflichtig bestätigt hat.</p> <p><del>Die Verantwortung für die korrekte Einleitung des Sperrprozesses liegt beim Berechtigten.</del></p> <p><del>Für die richtige Umsetzung des Sperrprozesses ist der Fahrdienstleiter verantwortlich.</del></p> <p>Für die rechtzeitige Fahrbarmeldung ist der Berechtigte verantwortlich.</p> <p>Bei nicht rechtzeitiger Fahrbarmeldung sind allfällige Konsequenzen wie Konventionalstrafen oder Aufhebung des Bahnübergangs in der Vereinbarung festzuhalten. Die Verantwortlichkeiten sind vertraglich festzuhalten.</p> <p>Ferner sind in diesem Falle unter Ziffer 2.1 als Rechtsgrundlage die STEBV und ZSTEBV aufzunehmen.</p>	A	<p>Keine Anpassung, da Textpassage nicht geändert wurde</p> <p>➔ Aufnahme in Themenspeicher für nächste Revision</p>
CFF-07	8.1.5.6	Page 82	T	Le RTE 20100 s'appelle « dispositions d'exécutions »	Changer le nom	D	2. Lesung

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SBB-35	8.1.5ff	Unterkapitel	E	Ausrüstung, Funktionsablauf, Viehtrieb, Sicherheitsnachweis, Bedarfsschranke mit ungesichertem öffentlichem Fussgängerübergang sollten eigene Unterkapitel sein	Bitte Unterkapitelnummern einfügen		Struktur beibehalten oder nicht?
SBB-48	8.2		T	Strassenbahnbetrieb ist auf IOP-Netz nicht mehr zulässig; das heisst, dass neue (oder umgebaute) Anlagen mit Strassenbahnsignale auf IOP-Netz nicht zulässig werden.	Hinweis in der Einleitung der Ziffer einfügen	Z	Wird angepasst
SBB-152	8.2	Tabelle 8-20	E	Beispiel für die Berechnung der effektiven Warnzeit (Massgebende Distanz inkl. Fahrzeuglänge)	Einzug ändern, sodass es auf einer Zeile Platz hat.	E	Wird angepasst
HA-DSF-9	8.2.1		T	gegenüber Menschen mit Sehbehinderung steht dieses Vortrittsrecht auf gleicher Ebene wie jenes der Betroffenen, die durch Hochhalten des weissen Stocks eine Überquerungsabsicht anzeigen	Eventuell präzisieren.	Z	Wird angepasst
RhB 09	8.2.2	S73	T	Strassenbahnbetrieb heisst Fahrt auf Sicht. Fahrt auf Sicht bedeutet, dass vor einem Hindernis (stehend, liegend) rechtzeitig angehalten werden kann. Nicht so aber vor einem dynamischen Hindernis, welches plötzlich das Lichtprofil der Bahn verletzt und deren Bremsweg verunmöglicht. Die Gefahr von Kollisionen zwischen Strassenverkehrsteilnehmenden und sich im Bereich des BUE kreuzenden Strassenbahnen ist zu gross.	Abb 8-11b löschen und Text ergänzen:  Bahnübergänge über zweigleisige Anlagen sind immer mit Lichtsignalen zu sichern.	A	Ist in städtischen Gebieten nicht unüblich
HA-DSF-10	8.2.3	Abbildung 8-15	T	Die Masten von Fussgänger-Lichtsignalen müssen nach den geltenden Normen nach Möglichkeit in der Mitte des Fussgängerstreifens am Fahrbahnrand positioniert werden. Andere Position sind für Menschen mit Behinderung (insbesondere bei Sehbehinderung aber auch mit Rollstuhl oder Rollator) äusserst schwierig zu nutzen	In allen Skizzen die Lichtsignalmasten am Fahrbahnrand, mittig der Fussgängerstreifen anordnen, damit sie den Vorgaben der Normen entsprechen.	A	Schematische Darstellung
HA-DSF-11	8.2.3	Abbildung 8-16	T		Position Fussgängerlichtsignal korrigieren	Z	Fussgängerlichtsignal Mitte FGS anordnen

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
HA-DSF-12	8.2.3	Absatz über Abbildung 8-17		Die Fussgängerphasen müssen an taktilen Signalgebern ertastet werden können oder es müssen über einen Anforderungstaster akustische Signale gem. VSS 40 836-1 aktiviert werden können.	<i>Kreuzungen von Strassenkreisel und Strassenbahnen (siehe Abb. 8-17) können wie folgt mit Lichtsignalen gesteuert werden. Ausserhalb der Bahnphase sind die Signalgeber dunkel. In der Bahnphase zeigen die Signalgeber für den Strassenverkehr und für die Fussgänger Rot. <b>Der Signalzustand muss für Fussgänger mit Sehbehinderung über einen taktilen Signalgebern auf Anforderung abgerufen werden können.</b></i>	A	Ist in Kap. 7.4.2 festgehalten
SBB-36	8.2.3	Bildunterschriften	E	Diverse Bildunterschriften 8-x verschoben (z.B. 8-17a/b)	Bitte korrigieren	E	Wird angepasst
HA-DSF-13	8.3.1	Erster Absatz	T	Fussgängerinnen und Fussgänger sind keine Strassenfahrzeuge, sie sind separat zu erwähnen.	<i>dass ein gesicherter Bahnübergang von einem Zug, einem Strassenfahrzeug <b>oder einem Fussgänger</b> nur dann befahren <b>bzw. begangen</b> werden kann, wenn bestimmte Kriterien erfüllt sind.</i>	Z	Wird angepasst
HA-DSF-14	8.3.1	Prinzip b)	T	Gelbblinken ist für zu Fuss gehende mit einer Sehbehinderung nicht erkennbar. Bei der Wahl, wie der sichere Zustand eingenommen wird, ist der Fussverkehr zu berücksichtigen. Vgl. VSS 40 836-1, Ziffer 16.5 «16.5 Besondere Gefahrensituationen Führen taktil-visuelle Markierungen zu Gefahrensituationen mit optischen Warnsignalen, sind Bedarfsanlagen für sehbehinderte Personen zu installieren. Diese signalisieren mit taktilen Freigabesignalen, ggf. zusätzlich mit akustischen Signalen, wann konfliktfrei gequert werden kann. Bedarfsanlagen für sehbehinderte Personen können auch unabhängig von optischen Signalen eingesetzt werden, wo dies für die Sicherheit sehbehinderter Personen erforderlich ist.»	... und mit Zusatzsignalen gemäss VSS 40 836-1 zu ergänzen.	A	Prinzip b) gilt nur bei Ausfall von eigensicheren BUE (MICRO) mit sehr schwachem Verkehr, in der Regel ausserorts auf der Strecke.

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
RhB 10	8.3.1	S77	T	Aufzählung 2. Punkt, ganz am Schluss «... Gelbblinken bei MICRO» Gelbblinken kennt der Automobilist gleichfalls von Strassenbaustellen. Der Automobilist wird damit der Gefahr einer Kollision mit dem herannahenden Zug ausgesetzt. Die MICRO-Anlage muss im Störfall Rot signalisieren.	«...Rot bzw. Halt bei MICRO»	A	Prinzip MICRO, SSV beschreibt dieses Prinzip
RhB 11	8.3.1	S77	T	Zweitletzter Abschnitt – letzter Satz: «... dabei steht Sperrzeitoptimierung vor Fahrplanoptimierung»:  Bei der Rhätischen Bahn ist das sicher nicht so, dass diesbezüglich Zugeständnisse zu Lasten Fahrplan gemacht werden.	Satzteil «dabei steht Sperrzeitoptimierung vor Fahrplanoptimierung» ersatzlos streichen.	Z	Wird angepasst
PVCH-06	8.3.1	Zweitletzter Absatz	E	Im Bereich von Bahnhöfen und Haltestellen ist die Einschaltung und Schliessung der Bahn-übergänge daher so zu optimieren, dass die Sperrzeiten von haltenden gegenüber durchfahrenden Zügen nicht unverhältnismässig verlängert wird (z.B. differenzierte Einschaltung durch den Zug in Abhängigkeit von Zuglenkkriterien oder manuellen Eingaben; dabei steht Sperrzeitoptimierung vor Fahrplanoptimierung).	"werden" statt "wird"	E	Wird angepasst
PVCH-07	8.3.2	Abb. 8-19	T	Spitzwinklige Querungen sind für Velofahrende gefährlich; sie fahren daher in Schlangenlinien über Gleise. Damit dies möglich ist, werden im Bereich des Übergangs Überbreiten benötigt, die in dieser Abbildung fehlen.	Darstellung von Überbreiten in der Abbildung, wie in Kap. 9.1, S. 86, erwähnt.	Z	Wird angepasst

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SBB-127	8.3.2	Funktionsablauf	T	Es wird ignoriert, dass gem. AB-EBV AB 37c "Sperrzeit" <i>"Für die maximale Sperrzeit ist die gemäss Betriebskonzept langsamste fahrplanmässige Zugfahrt oder Rangierbewegung massgebend."</i> Mit dem beschriebenen Vorgehen, wird nur der schnellste durchfahrende und der haltende Zug berücksichtigt. Es muss der gemäss Betriebskonzept langsamste fahrplanmässige Zugfahrt oder Rangierbewegung berechnet werden.	Vorgabe AB-EBV AB 37c "Sperrzeit" einhalten und Berechnung der gemäss Betriebskonzept langsamste fahrplanmässige Zugfahrt oder Rangierbewegung implementieren.	Z	Begriff «schnellste» wird gelöscht
SBB-114	8.3.2	Tbe Beobachtungszeit	T	Der Wert der Beobachtungszeit sollte nach Möglichkeit mit 10 Sekunden berücksichtigt, damit der Zug sicher nicht in eine Warnung am Vorsignal fährt. Wir sind immer wieder mit Lokführermeldungen konfrontiert, dass das Vorsignal erst in letzter Sekunde nachschaltet.	Den roten Text ergänzen: ... (mindestens 6 Sekunden gemäss AB-EBV zu Art. 39, AB 39.3.b, Ziff. 2.3, <b>nach Möglichkeit 10 Sekunden</b> ).	A	Min. 6s schliesst 10s nicht aus.
SBB-128	8.3.2	Weitere relevante Punkte	T	Neu wurde die "Mindestgrünzeiten bei LSA" aufgenommen. Wie lange diese "Mindestgrünzeiten" sind, ist im Dokument nirgends ersichtlich.	Vorgaben "Mindestgrünzeiten bei LSA" angeben oder Verweis wo diese zu finden sind.	Z	Wird angepasst
HBS43	8.3.2.	Sperrzeit		Die in der Abbildung 8-18 abgebildete Sperrzeit entspricht nicht der berechneten Sperrzeit. $t_{Sp} [s] = t_{Wa} + t_{Sch} + t_{Be} + t_{Ktr} + t_{BUe}$	Abbildung 8-18 anpassen: Die Öffnungszeit der Schranke entfällt	Z	Wird angepasst
SBB-43	8.3.3 9.6.1		E	Vor etc. sollte kein Komma stehen	Bitte korrigieren	Z	Wird angepasst
SBB-74	8.3.3	Letzer "Aufzähl-Strich"	E	Vor etc. kommt kein Komma	Komma löschen	Z	Wird angepasst

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



Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
RhB 12	8.3.5	S82	T	«- Meterspur, Richtwert für ganzen Geschwindigkeitsbereich: $a = 0.9 \text{ m/s}^2$ »  0.9m/s <sup>2</sup> ist ein sehr hoher Wert für diese Betrachtung – zu optimistisch. Bei der Fahrplanplanung verwenden wir 0.5 oder 0.6 m/s <sup>2</sup> . 0.9 m/s <sup>2</sup> ist je nach Fahrzeug/Last, je nach Adhäsion oder aber auch je nachdem in welchem Geschwindigkeitsbereich gar nicht möglich.	Wert auf 0.5 m/s <sup>2</sup> korrigieren.	A	Es handelt sich um einen Richtwert, letzter Satz lässt andere Werte zu
HBS44	8.4			Weg-Zeit-Diagramm eines Schrankenzyklus im Strassenbahnbetrieb	WZD ist nicht verständlich (Ablauf entspricht nicht 8.3.2) Es ist unklar, wo sich der BUe befindet.	Z	Wird angepasst
HBS45	8.4			Es ist unklar, nach welchen Kriterien BUe im Strassenbahnbetrieb ausgelegt werden müssen. Gemäss EBV Art. 37c, Ziff. 3.d kann interpretiert werden, dass für die BUe im Strassenbahnbetrieb die Strassenverkehrsverordnung gilt. Folglich müssten die BUe nach den VSS-Normen 40837 und VSS 40838 ausgelegt werden. Dies hat zur Folge, dass statt der Räumzeiten gemäss AB-EBV Zwischenzeiten angewendet werden müssten. Wenn die Bue jedoch mit Schranken ausgerüstet werden sollen, können die VSS- Normen nicht mehr angewendet werden.	Eine klare Vorgabe für das Auslegen der Bahnübergänge im Strassenbahnbetrieb ist wünschenswert.	Z	Wird angepasst
SBB-96	8.4	Ganzer Abschnitt	T	Siehe Kom SBB-95, gilt sinngemäss auch für diesen Abschnitt.	Prüfen und wenn nötig «Trambetrieb» mit erwähnen.	A	Siehe Kommentar SBB-95

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



Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SBB-103	9		E	Vorgaben zur BehiG-gerechten Detailgestaltung der Fussgängerbereiche	In Kapitel 9 Bauliche Gestaltung sind auch die Details / die Vorgaben zur BehiG-gerechten Detailgestaltung der Fussgängerbereiche zu führen oder es ist mind. auf die entsprechenden Dokumente und Vorgaben zu verweisen (u.a. zulässige Neigung des Normrollstuhls bei Übergängen, Spalten; Bedingungen an Längs- und Querneigungen bei Nutzung/Mitbenutzung im Zugang zur Bahn, Ausgestaltung allfälliger niedriger Randabschlüsse nach SN640075, Materialisierung der Beläge dieser Bereiche, taktile Markierungen, ...)	Z	Wird angepasst
SBB-104	9		E	Beispiel zur BehiG-gerechten Detailgestaltung der Fussgängerbereiche	Bei den Ausführungsbeispielen ist/sind auch das Bild / resp. die Bahnübergangsrelevanten Inhalte der «Abb. A1-4 aus dem RTE 24900» aufzunehmen, resp. es ist in einem zusätzliches Bsp. für einen Fall mit Mitbenutzung des BUE für den Zugang zur Bahn aufzunehmen	A	Im Kap. Grundsätze wird für Zugänge zum Perron auf die RTE 24900 verwiesen.
VSS-37	9.1			Lichtraumprofil Strasse, Abb 9.2: Die Abbildungen entsprechen nicht der Norm VSS 40 200 und VSS 40 201: die minimale Höhe ist 4.20 m (bei 30 km/h, 4.40 m bei 50 und 60 km/h, 4.50 m bei 80 km/h). Woher kommt das Mass 0.30 bis 0.50 m auf dem Trottoir mit Höhe LRP Strasse?	Masse gemäss Norm VSS 40 201 aufführen, z.B. Höhe LRP Strasse = 4.20 bis 4.50 m für v = 30 bis 80 km/h.	Z	Wird angepasst → meg
SBB-75	9.1	Abb. 9-2	T	Trottoir < 2m ist nicht ganz klar Wenn b<2m: Muss der Mast "genau" 20cm davon weg sein? Oder ist das ein Mindestmass?	Trottoir-BREITE < 2 m Ergänzung "<" oder ">" bzw. geltende Grenzwerte	Z	Wird angepasst → meg
CFF-08	9.1	Page 95-96-97	R	Plusieurs abréviations sont restées en allemand (AB, ZPT, LRP-B, NRA)	Changer les acronymes germanophones pour les acronymes francophones	D	2. Lesung

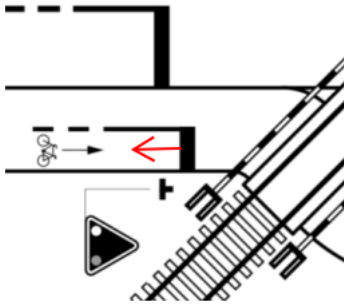
<sup>1</sup> Eingabe-Nummer mit Organisation <sup>2</sup> Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. <sup>3</sup> T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung <sup>4</sup> Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
HA-DSF-15	9.1	Seite 86 erster Punkt	E	strenger formulieren: ist nach Möglichkeit ... Die "soll"-Formulierung wirkt wie eine reine Empfehlung Die Sicherheitsrelevanz dieser Massnahme ist sehr hoch!	<i>Bei Parallelführung von Bahn und Strasse, ist nach Möglichkeit ein Warteraum für Fussgänger zwischen Bahn und Strasse vorgesehen werden.</i>	Z	Wird angepasst
HA-DSF-16	9.1	Seite 86 zweiter Punkt	T	bei nicht rechtwinkligen Übergängen, oder wenn die Orientierung beispielsweise aufgrund hoher Lärmbelastung oder der Länge der Querung (mehrgleisig) erschwert ist, ist im Bereich des Übergangs ein Fussgängerlängsstreifen gekennzeichnet und mit taktil-visuellen Leitlinien markiert werden.	<i>Wenn der Strassenbelag es erlaubt, kann der Fahrbahn- oder Trottoirrand zusätzlich markiert werden. Bei nicht rechtwinkligen Übergängen, oder wenn die Orientierung aufgrund hoher Lärmbelastung oder der Länge des Räumungsbereichs erschwert ist, ist im Übergangsbereich ein Fussgängerlängsstreifen ergänzt mit taktil-visuellen Leitlinien zu markieren.</i>	Z	Teilweise angepasst, Strassenbelag lässt Markierung nicht immer zu
BAV-ea-12	9.1	Im Bereich für BUe-Signale (BS)...	T	Die Abstände gemäss AB-EBV zu Art. 45, AB 45.3 entsprechen den Abständen für Arbeiten an elektrischen Anlagen oder in deren Nähe. Das bedeutet, dieser Text ist anzupassen.	Antrag: Für die bauliche Ausgestaltung gemäss Kapitel 9.1 ist der elektrische Schutzabstand gemäss AB-EBV zu Art. 44, AB 44.c, Ziff. 5.9 einzuhalten, wobei der Stromabnehmerraum unbedingt zu berücksichtigen ist.  Der korrekte Wortlaut ist durch die Arbeitsgruppe noch zu erstellen.	Z	Hausaufgabe jed, klären
BAV-ea-13	9.1	Im Bereich für BUe-Signale (BS)...	E	Beim RTE 27900 fehlt das «D»: Die Erdung der Komponenten hat gemäss RTE 27900 zu erfolgen.	Die Erdung der Komponenten hat gemäss D RTE 27900 zu erfolgen.	Z	Wird angepasst
VSS-38	9.2		T	Ist der Winkel eines Bahnübergangs für Fahrräder ungünstig, wäre ein Hinweis für die einheitliche strassenseitige Signalisation dieser Gefahrenstelle wünschenswert.	Prüfung und allenfalls Ergänzung	A	Liegt nicht im Einflussbereich RTE
HA-DSF-17	9.2	Abbildung 9-3	T	Niedriger Randabschluss oder taktil-visuelles Aufmerksamkeitsfeld auf dem Trottoir kennzeichnen (analog den Haltebalken für den Fahrverkehr)	Skizze ergänzen mit den taktil erfassbaren Haltelinien für den Fussverkehr	Z	Wird angepasst

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
PVCH-08	9.2	Erster Absatz, letzte Zeile	E	Wie bei Bemerkung 04 ist der Begriff "Radweg" nicht korrekt, weil hier nicht nur die mit dem Signal 2.60 "Radweg" signalisierten Wegabschnitte gemeint sind.	Wir schlagen vor, den Begriff "Radweg" durch den Begriff "Veloweg", analog der Verwendung im VWG, zu ersetzen.	Z	Wird angepasst
CFF-57	9.2	Illustration 9-3	T	Sur l'illustration 9-3, la ligne d'arrêt pour les vélos en bas à droite est située APRES le signal routier. Cela est faux. LA ligne d'arrêt doit être située AVANT le signal routier	 Illustration 9-3 : Guidage séparé	Z	Wird angepasst
TPF-10	9.3.1	2ème paragraphe	T	Dans la zone du passage à niveau, le ballast, normalement dimensionné pour un cycle donné de charges ferroviaire, doit aussi absorber les charges routières. Une dégradation prématurée de ce composant de la voie est donc prédictible. Dans les zones de passage à niveau avec trafic lourd, les dalles en béton envisagées, avec leur poids et en ajoute aux charges routières lourdes ne font qu'accélérer la dégradation prématurée du ballast.	Un système de protection du ballast, tel que les semelles sous traverses ou en alternative le tapis sous ballast, devrait être envisagé.	Z	Text ist angepasst und damit hat sich der Kommentar erledigt.
TPF-11	9.3.1	3ème paragraphe	E	Ce paragraphe devrait faire référence aux DE-OCF ad art.31, chiff. 11.3, qui traite de la hauteur du revêtement routier, et non au chiffre 11.5, qui traite de la profondeur d'ornièrè.	<i>Die Höhenlage der Strassenoberkante muss das Lichtraumprofil freigehalten und konstruktiv an den Gleisrost gebunden sein, sowie dauerhaft das Höhenniveau der Oberkante der Schienenlauffläche aufweisen (AB-EBV zu Art. 31, Normalspur, AB 31, Ziffer 11.53).</i>	Z	Wird angepasst

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
VSS-40	9.3.1	4. Abschnitt	E	Verweis auf AB-EBV zu Art. 31, Normalspur, AB 31, Ziffer 11.7 statt auf Ziff. 11.6	Anpassung	Z	Wird angepasst
TPF-12	9.3.1	4ème paragraphe	E	<i>Ce paragraphe devrait faire référence aux DE-OCF ad art. 31, chiff. 11.5, qui traite des ornières, et non au chiff. 11.3 (hauteur du revêtement) resp. au chiff 11.7 (remplissage d'ornière) et non 11.6 (configuration technique des ornières).</i>	<i>Die Geometrie der Spurrillen muss einen freien Durchgang der Schienenfahrzeugräder ermöglichen (AB-EBV zu Art. 31, Normalspur, AB 31, Ziffer 11.35). Elastische Einlagen in Spurrillen zur Vermeidung von Unfallgefahren für Zweiräder dürfen in der Regel nur auf Anschlussgleisen verwendet werden (AB-EBV zu Art. 31, Normalspur, AB 31, Ziffer 11.67).</i>	Z	Wird angepasst
HA-DSF-18	9.3.1	Seite 88 erster Absatz	T	Dies hat eine hohe Bedeutung für die sichere Durchfahrt mit Hilfsmitteln und das sichere ertasten der Situation mit dem weissen Stock. Daher ist auch im unmittelbaren Bereich der Annäherung an das Gleis eine Fahrbahnabdeckung erforderlich.	Bei reinen Wanderwegen ist eine Fahrbahneindeckung mindestens zwischen den <b>Schienen und im Annäherungsbereich auf einer Länge von mind. 0,90 m</b> einzubauen.	A	Die Annäherungsbereiche sind situativ gemäss der Beschaffenheit der Wanderwege zu gestalten
Zb-1	9.3.2	2. Absatz	T	Die Aussage in diesem Absatz widerspricht aus unserer Sicht der Aussage in 9.3.1 Absatz 4, und der Formulierung in der AB-EBV zu Art. 31, Normalspur, AB31, Ziffer 11.7	Rechtliche Grundlage für diesen Fall aufführen oder Absatz löschen.	A	Kein Widerspruch, da es sich bei diesen Spalten um solche entlang der Fahrtrichtung Strasse, also quer zur Bahn, handelt
PVCH-09	9.3.2	S. 90, Tabelle "Mögliche Kriterien..."	E	Wie bei Bemerkung 04 ist der Begriff "Radweg" nicht korrekt, weil hier nicht nur die mit dem Signal 2.60 "Radweg" signalisierten Wegabschnitte gemeint sind.	Wir schlagen vor, den Begriff "Radweg" durch den Begriff "Veloweg", analog der Verwendung im VWG, zu ersetzen.	Z	Wird angepasst
SBB-04	9.4	1.Absatz	T	Verweis auf RTE einfügen	...bei Fahrbahneindeckungen ist wie bei normalen Gleistrasse auszubilden (vgl. R RTE 21110). Bei Tragplattensystemen...	Z	Wird angepasst

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
TPF-13	9.4	2ème paragraphe	T	La phrase « <i>Le drainage des routes et des ornières doit s'effectuer en-dehors du lit de ballast afin de protéger le lit de ballast, l'infrastructure et le drainage des saletés</i> » présent au chapitre 7.4 de la version du 26.07.2019 a été rayée et n'est plus présent au chapitre 9.4 du projet de RTE 25931 du 11.07.2024. La version du 01.07.2024 des DE-OCF (DE31) ad art. 11.4 stipule que « <i>L'eau provenant du revêtement routier ou des ornières de guidage ne doit pas être dirigée dans le lit du ballast</i> ».	Bien que le drainage des eaux de la route, dans la zone des passages à niveau, est exigé en dehors du lit du ballast, à ce jour l'état de la technique n'a pas des solutions homologuées pour la récolte et la canalisation hors du lit de ballast des eaux des plaques de revêtement et des ornières de guidage du passage à niveau. Une précision est nécessaire concernant l'obligation (ou pas) du respect de l'art. 11.4 (DE31) concernant le drainage et la canalisation hors du lit du ballast dans les zones des plaques de revêtement et ornières de guidage. Si nécessaire, une solution technique est à rechercher avec les producteurs des systèmes de revêtement afin d'intégrer la solution dans leurs systèmes.	A	RTE gibt keine technischen Lösungen sondern beschreibt lediglich die Anforderungen
PVCH-10	9.5		T	Hier wird die Umlaufsperr für Fussänger und Radfahrer umschrieben und auf Norm VSS 40246A verwiesen. Diese scheint mit den aufgeführten Mindestmassen mit Lastenvelo oder Velo mit Anhänger teilweise kaum oder nicht durchfahrbar. Die Umlaufsperr ist sicher sinnvoll, damit langsam gefahren werden muss, sie sollte aber nicht dazu führen, dass Velo- bzw. Fahrradfahrer absteigen und durch die Umlaufsperr «manövrieren» müssen, wenn sie ein etwas spezielleres Velo nutzen (eben mit Anhänger oder Lastenvelo).	Ergänzung: «Die Mindestmasse sind situations- bzw. ortsbezogen angemessen zu erweitern, insbesondere damit Fahrräder mit Anhängern bzw. Lastenfahräder die Umgangssperre sicher und fahrend nutzen können.»	A	Wenn Umlaufsperr für Lastenvelos ausgelegt werden, besteht keine resp. Eine zu geringe Ablenkung für «normale» Velos ohne Anhänger

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
VSS-41	9.5		T	Durchgangsbreite b und Tiefe t ≥ 1.50 m. Die Norm VSS 40 075 verlangt 1.80 m.	Abmessungen gemäss der Norm VSS 40 075 aufführen.	A	VSS 40075 liegt uns nicht vor und VSS 640075 schreibt bei Wegbreite 1.5m Tiefe von 1.3m vor. Aufweitung hebt Ablenkung für Velos mehr oder weniger auf.
HA-DSF-20	9.5	Abbildung 9-5b	E	In der Abbildung eine Füllung mit einer kontrastierenden Markierung zeigen, z.B. Pfeile in die Richtung des Umlaufs. Dies ist sowohl für Velos wie auch für Menschen mit Behinderung wichtig.	Abbildung ergänzen	A	Im Text, 2. Absatz, wird auf die Möglichkeit zur Erhöhung der Sichtbarkeit eingegangen
HA-DSF-19	9.5	Zweiter Absatz	T	Mit einem Verweis auf die Norm Hindernisfreier Verkehrsraum ergänzen: Mit den in dieser Norm SN 640 075, Ziffer 11.4 festgelegten geometrischen Anforderungen wird sichergestellt, dass die Umlaufsperrn für Fahrhilfen für den Aussenraum geeignet sind.	<i>Die Geometrie wird durch die Normen VSS 40246A und SN 640 075, Anhang, Ziffer 11.4 sowie die Richtlinie BGFW und die Benützung durch Fahrräder mit Anhängern bestimmt.</i>	Z	Wird angepasst
SBB-76	9.6.1	2. Zeile	E	Vor etc. kommt kein Komma	Komma löschen	Z	Wird angepasst
SBB-77	9.6.2	Letzter Abschnitt	T	Dieser Abschnitt impliziert, dass i.d.R. Induktionsschleifen gebaut werden sollen. Heute stehen aber besser geeignete Systeme zur Verfügung, welche primär eingesetzt werden (sollten); z.B. Laser	Löschen des Abschnittes.	A	Es werden beide Systeme beschrieben, es gibt keine Empfehlung
SBB-129	9.7	Letzter Eintrag	T	Als mögliche Gegenmassnahmen ist der "Einsatz von Spannungssicherungen" angegeben. Die aktuellen Spannungssicherungen sind bei der SBB nicht mehr verfügbar und ein Ersatzprodukt gibt es nicht.	Abklären, ob es noch "Spannungssicherungen" gibt, die eingesetzt werden können. Ansonsten Eintrag löschen.	Z	Siehe BAV-ea-14
BAV-ea-14	9.7	Streuströme und galvanische Korrosion	T	Mögliche Gegenmassnahmen sind: - Sonderisolierung von Bauteilen - Einsatz von Spannungssicherungen  In der Schweiz verwenden wir den Begriff «Spannungssicherung» nicht, sondern üblicherweise	Der Begriff «Spannungssicherung» kommt vermutlich aus dem Erdungshandbuch der DB, in der Schweiz wird üblicherweise der Begriff «Spannungsbegrenzungseinrichtung (VLD)» verwendet (siehe SN EN 50122-1, Anhang G).	Z	Wird angepasst

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
				den Begriff «Spannungsbegrenzungseinrichtung (VLD)».	Abklärung durch die Arbeitsgruppe, welcher Begriff verwendet werden soll.		
SBB-44	9.8.		E	Hier werden die " verwendet. Im Rest des Dokumentes «	Bitte korrigieren	E	Wird angepasst
BAV-ea-15	9.8	Erdung und Berührungsspannung	T	Die Begriffe «Äussere Erdung (Zone 2)» sowie «Innere Erdung (Zone 1)» sind in der Bahnwelt nicht sehr gebräuchlich.	<p>Der Begriff «Äussere Erdung (Zone 2)» sollte durch den Begriff «Zone gleichzeitiger Berührbarkeit (Zone 2)» ersetzt werden. Für diesen Bereich gelten die AB-EBV zu Art. 44, AB 44.d, Ziff. 2.</p> <p>Der Begriff «Innere Erdung (Zone 1)» sollte durch den Begriff «Oberleitungs- und Stromabnehmerbereich (Zone 1)» ersetzt werden. Für diesen Bereich gelten die AB-EBV zu Art. 44, AB 44.d, Ziff. 4.</p> <p>Das Kapitel 9.8 sollte stärker an die Regelwerke AB-EBV zu Art. 44, AB 44.d, Ziff. 2+4 sowie SN EN 50122-1 und D RTE 27900 angelehnt werden.</p> <p>Bei der Aufzählung von «mögliche Gegenmassnahmen» sollte auf den Punkt «persönliche Schutzausrüstung (Unterhaltungspersonal)» verzichtet werden. Aber es darf der Punkt «Einsatz von Spannungsbegrenzungseinrichtungen (VLD)» ergänzt werden.</p> <p>Abklärung durch die Arbeitsgruppe, wie der Text im Kapitel 9.8 lauten soll.</p>	Z	Wird angepasst
BAV-ea-16	9.9	Fahrdrahthöhe	T	Wenige Korrekturen im Abschnitt: Die minimale Fahrdrahthöhe auf Strecken ohne unabhängigen Bahnkörper, auf öffentlichen Strassen, Verkehrsflächen, Bahnübergängen und	Die minimale Fahrdrahthöhe ( $hf_{min, absolut}$ ) auf Strecken ohne unabhängigen Bahnkörper, auf öffentlichen Strassen, Verkehrsflächen, Bahnübergängen und Freiverladeplätzen ist in den AB-EBV zu Art. 44, AB 44.c, Ziff. 5.2.1.1 definiert und beträgt 5.5 m.	Z	Wird angepasst

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



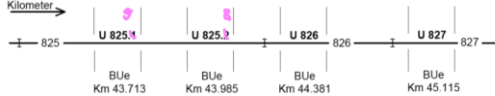
Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
				Freiverladeplätzen ist in der AB 44.c Abschnitt 5.2.1.1 definiert und beträgt 5.5 m.  Löschen der weiteren Abschnitte: - Kann die geforderte... - Der Mindestabstand... - Wir dieser vertikale... - Durch eine Reduktion	Wenn die geforderte Mindesthöhe nicht eingehalten werden kann, ist unter Berücksichtigung von VSS 40 201 nach SN EN 50122-1, Ziff. 5.2.5 zu verfahren.	A	Textabschnitte werden beibehalten (zu viele Verweise), dient als Hilfe
SBB-116	9.9		T	Ist die Angabe der Mindestfahrdrathöhe von 5.50m korrekt? In RTE 20600, A8.2.1.6 sind ist ein Wert von 4.80m (allgemein) erwähnt.	Angabe prüfen und allenfalls anpassen	A	Keine Änderung, gemäss AB-EBV
SBB-78	9.9	2. Abschnitt	E	Leerschlag nach "SN EN 50122-1" fehlt.	hinzufügen	E	Wird angepasst
AB-21	9.9	Fahrdrathöhe Seite 94	E	Schreibfehler: 4°m	4 m	E	Wird angepasst
ASTRA-12	9.9.	Seite 94	E	Das Signal «Höchsthöhe» muss gemäss Art. 107 Abs. 3 Bst. c SSV nicht verfügt und veröffentlicht werden.	Anpassen	Z	Wird angepasst
CFF-55	9-1	Illustration 9-1	T	Les textes de l'illustration sont en DE	Il faut les mettre en FR.	D	2. Lesung
SBB-37	10.1	3. Abschnitt	E	Es gibt kein Kapitel 0	Bitte korrigieren	E	Verweis wird gelöscht
SEAG-12	10.2.4	Bezeichnung der Gleise	E	Abbildung 10-331 gibt es im Dokument nicht	Ändern zu 10-3?	E	Wird angepasst

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



Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SZU-9	10.2.4	Seite 136	T	<p>Die Gleisbezeichnungen am Arbeitsplatz des Fahrdienstleiters sind gemäss Text und Bild in aufsteigender Kilometrierung wie folgt festgelegt. U 825.1 und dann U 825.2.</p> <p>In der Praxis haben diese BUe-Anlagen auf dem Streckengleis 825 überlagerte GFM-Abschnitte. Diese sind in RTE 25021 Kapitel 4.1.4 beschrieben und wie folgt definiert. Zuerst kommt der Abschnitt 825.9, dann 825.8.</p> <p>Dies führt zu der Unschönheit bzw. Verwirrung, dass bei den Bezeichnungen nach RTE 25931 Kapitel 10.2.4 aufwärts und nach RTE 25021 Kapitel 4.1.4 abwärts gezählt wird und sich diese Zählungen für den Fahrdienstleiter auf dem Bildschirm überkreuzen.</p>	<p>Die Bezeichnung der Gleise ist am Arbeitsplatz der Fahrdienstleitung anzuzeigen. Sind einem Gleisabschnitt zwei oder mehrere Bahnübergangsanlagen zugeteilt, so sind die Übergangsgleise auf der rechten Seite in Richtung der Kilometrierung, um einen Punkt und eine Ziffer <b>nahe 9 (im Normalfall 6 bis 9)</b> zu erweitern (siehe Abb. 31Abbildung 10-331). Die Bezeichnung setzt sich üblicherweise aus dem Grossbuchstaben U und nach einem Abstand der Gleisabschnittsnummer zusammen.</p> <p>Und</p> 	Z	Wird angepasst
SEAG-13	10.2.5	Bezeichnung der Kontrolllichter	T	<p>Diverse Privatbahnen bezeichnen die Kontrolllichter nach dem Hektometer vom Bahnübergang, da auf einem Gleisabschnitt meist mehrere BUe's sind. Bsp.  BUe km 12.450  BUe Bezeichnung: BUe124  KL aufsteigend: KL124A  KL absteigend: KL124B</p>	<p>Vorschlag</p> <p>Bei einfachen Betriebsverhältnissen kann auf die Kennzeichnung der KL in der Aussenanlage verzichtet werden <b>oder mit der Bahnübergangsbezeichnungsnummer versehen werden.</b></p>	A	Art der Bezeichnung ist im Kapitel bereits beschrieben. Dieser Abschnitt gilt nur für die Kennzeichnung der Aussenanlage

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
RhB 13	11.1	S98	T	<p>Letzter Satz: «Im Bahnübergangsbereich ist der Einsatz von Streusalz oder anderer chemischer Substanzen wegen Korrosion, Kurzschlüssen, etc. zu minimieren. Die Bahnübergangsanlagen sind möglichst schneefrei zu halten.»</p> <p>Formulierung verschärfen und somit den Interpretationsspielraum herausnehmen.</p>	«Im Bahnübergangsbereich ist <b>auf den Einsatz von Streusalz</b> oder anderer chemischer Substanzen wegen Korrosion, Kurzschlüssen, etc. zu <b>verzichten minimieren</b> . Die Bahnübergangsanlagen sind <b>möglichst</b> schneefrei zu halten.»	A	Nicht durchsetzbar
TPF-15	11.1.1	4. Abschnitt	T	Ein kleinerer Winkel zur Fahrtrichtung bedeutet ein grösseres Risiko (siehe auch Abs. 9.3.2).	Spalten und Absätze grösser oder gleich 20 mm in der Strassenfahrfläche mit Winkel <del>größer</del> <b>kleiner</b> oder gleich 30° zur Fahrtrichtung stellen für Fahrradfahrer ein Sturz- und Verletzungsrisiko dar und müssen dringlich beseitigt werden.	Z	Text und Abbildung wird angepasst
VSS-42	11.1.1	4. Abschnitt	T	Angabe grösser oder gleich 30° ist zu prüfen.	Anpassung auf «kleiner oder gleich 30°»	Z	Wird angepasst
Zb-2	11.1.1	4. Absatz	T	Die Aussage in diesem Absatz widerspricht aus unserer Sicht der Aussage in 9.3.1 Absatz 4, und der Formulierung in der AB-EBV zu Art. 31, Normalspur, AB31, Ziffer 11.7	Rechtliche Grundlage für diesen Fall aufführen oder Absatz löschen.	Z	Text und Abbildung wird angepasst
TPF-14	11.1.1	Abb. 11-2	E	Die Abbildung 11-2 ist an dieser Stelle leicht verwirrend. Sie soll Spalten und Absätze darstellen, dabei illustriert sie den Kreuzungswinkel. Dazu gibt es aber mit Abs. 9.2 einen separaten Abschnitt. Im Abschnitt 9.2 steht zudem, dass der Kreuzungswinkel > 45° sein sollte, eine Abbildung mit Kreuzungswinkel 30° könnte auch in diesem Zusammenhang verwirrend sein.	Abbildung anpassen, damit der Winkel zu einer Spalte resp. einem Absatz mit >=30° beschriftet werden kann.	Z	Text und Abbildung wird angepasst
SBB-53	11.1.1	Abbildung 11-2	T	Ergänzung zur SBB-05: Die Abbildung muss auch angepasst werden.	30° ≥ Winkel	Z	Wird angepasst
SBB-86	11.1.1	Abbildungen 11-1/11-2	E	Die Abbildungen werden im Text nicht referenziert. Bei Abbildung 11-1 fehlt die Beschriftung/Beschreibung	Anpassen	Z	Wird angepasst

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
SBB-05	11.1.1	Letzter Abschnitt	T	“Spalten und Absätze grösser oder gleich 20 mm in der Strassenfahrfläche <b>mit Winkel grösser oder gleich 30°</b> zur Fahrtrichtung stellen für Fahrradfahrer ein Sturz- und Verletzungsrisiko dar...”	“mit Winkel <b>kleiner</b> oder gleich 30°...”	Z	Wird angepasst
SBB-79	11.1.1.	Abb. 11-1	E	Eine Beschreibung zum Bild fehlt.	Hinzufügen von Bildbeschreibung	Z	Wird angepasst
SBB-80	11.1.1.	Ganzes Kp.	E	Es geht um die Inspektion des Oberbaus /Fahrwegs. Der SA-Teil wird nicht beschrieben.	Entweder Titel des Kp ändern (“Fahrbahnseitige Inspektion” o.ä.) oder SA-Teil (evtl. Auch von anderen Fachdiensten?) ergänzen.	V	Wird für Ausgabe 4 aufgenommen
RhB 14	11.2.2.	S100	T	«Das Eingleisen von Fahrzeugen auf Bahnübergängen führt insbesondere bei Systemen mit Achszählern zu Störungen der Sicherungsanlage und sollte möglichst vermieden werden.»  Formulierung verschärfen und somit den Interpretationsspielraum herausnehmen.	«Das Eingleisen von Fahrzeugen auf Bahnübergängen führt insbesondere bei Systemen mit Achszählern zu Störungen der Sicherungsanlage und sollte <b>möglichst</b> vermieden werden.»	A	Nicht umsetzbar
ASTRA	11.3	Seite 100	E	Vielleicht wäre es nützlich, auf die Wichtigkeit einer frühzeitigen und guten Zusammenarbeit zwischen den Bahnunternehmen und den strassenseitigen kantonalen Behörden bei BUe-Projekten und im Unterhalt hinzuweisen, da es sich um eine Verbundaufgabe handelt. Die mangelnde Koordination bzw. Kooperation wurde in der Vergangenheit schon bemängelt.	Ergänzen	A	Problem erkannt, eine entsprechende Arbeitsgruppe existiert.

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

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

Stand: 12.09.2024

Org-Nr. <sup>1</sup>	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid / Begründung PGr
RhB 15	A3.4.2	S108	T	«Laut Art. 25 Abs. 1 EBG hat der Eigentümer eines neuen Verkehrsweges sämtliche Kosten der neuen Kreuzungsstelle zu tragen, da er als Verursacher der Kreuzungsstelle gilt (sogenanntes Verursacherprinzip). Historisch bedingt gelten in den überwiegenden Fällen die Bahnunternehmen als ursprüngliche Verursacher, da im 19. Jahrhundert neue Eisenbahnverbindungen oft bestehende Strassenverbindungen kreuzten.»	Wir betrachten diesen Abschnitt als kritisch, da (bei uns) nicht generell gesagt werden kann, dass die Bahn als ursprünglicher Verursacher für einen Bahnübergang gilt. Auch hat dieser Satz eine deutliche Kostenverschiebung zu Lasten der Bahnen zur Folge. Wir schlagen vor, dass folgender Teil dieses Absatzes ersatzlos gestrichen wird: « <i>Historisch bedingt gelten in den überwiegenden Fällen die Bahnunternehmen als ursprüngliche Verursacher, da im 19. Jahrhundert neue Eisenbahnverbindungen oft bestehende Strassenverbindungen kreuzten.</i> »	Z	Wird angepasst

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