

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheide und Begründungen der Steuergruppe bzw. Arbeitsgruppen
SBB-12	25000 25011 25003	0 (zB. 5.3.1, d, ex .5.2.1, d))	Diverse, Änderungs- linien	E	Es sind div. Textpassagen zur heutigen RTE 25011 ebenfalls geändert/angepasst/gestrichen/verschoben worden, aber nicht als solche erkennbar bzw. mit Änderungslinien markiert.	Da viele wichtige Änderungen zur heutigen RTE 25011 sowie auch in der RTE 25003, Kap 1 und 2 (noch nicht vorliegend) erfolgt sind, bitte bei wirklich allen Passagen, auch bei erfolgten Streichungen, die Änderungslinien eintragen. Beispiele: heutige Zif	Z	RTE 25000: Die Änderungsstriche werden erst nach der 2. Lesung gesetzt. Sie bezeichnen in der nächsten Ausgabe die Differenz zur Ausgabe 11.
SBB-14	25000	0	Uebergeordnete Bestim. Allgemein		Die definitiven Entwürfe der FDV 2020 und AB-EBV / EBV 2020 liegen uns nicht vor.	Den Abgleich zu / Zitaten / Ziffern / Artikel der Herleitungen Anforderungen zu den jeweiligen RTE 250xx – falls nicht bereits erfolgt – mit den definitiven Versionen der FDV 2020 und AB-EBV / EBV 2020	Z	RTE 25000: Abgleich mit AB-EBV 2020 und FDV 2020 ist eines der Hauptziele der Aktualisierung mit Ausgabe 12.
SBB-06	25000 25024	2	--	E	Keine Bemerkungen mehr. Die Anträge der Fachredaktion VöV / SBB und der PR0075 SBB sind berücksichtigt.	Danke.		Zur Kenntnis genommen
SBB-01	25000 (25025)	3.2		E	Es fehlen im ganzen Dokument die Striche rechts auf der Seite, um eine Änderung anzuzeigen.	Bitte nachführen.	Z	RTE 25000: Die Änderungsstriche werden erst nach der 2. Lesung gesetzt.
SBB-11	25000 25053	A2 A3 A4		E	A3 fängt auf einer neuen Seite an. A4 aber nicht.	Vereinheitlichen.	Z	RTE 25000: Das Layout wird nach der 2. Lesung geprüft und angepasst.
SBB-15	25003 25032	1.3 1.4		T	Was ist der Unterschied zw. einer Karrenüberfahrt und einem Dienstübergang? (SBB_I-AT-SAZ_Wittwer_01)	Begriffe genau definieren.	Z	RTE 25000 Beide Begriffe werden in 25003 einzeln definiert.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheide und Begründungen der Steuergruppe bzw. Arbeitsgruppen
SBB-02	25003 (25011)	4	Text	T	Präzisierung der Begriffe zum Hinweis in blau zu den weiteren Begriffen. Da das geänderte RTE 25003 nicht Bestandteil der VNL ist, bitte Textvorschlag dazu überprüfen ob bereits so oder ähnlich beschrieben	Textvorschlag: «Gleichzeitige Fahrten aus unterschiedlicher Richtung in verschiedene Zielgleise mit einem gemeinsamen Gefahrenpunkt (klassische gleichzeitige Einfahrten) Gleichzeitige Fahrten aus gleicher Richtung in verschiedene Zielgleise mit einem gemeinsamen Gefahrenpunkt (Parallelfahrten) Gleichzeitige Fahrten aus unterschiedlicher Richtung auf dasselbe Zielgleis (Gegenfahrten)»	A	Die Begriffe sind länger schon etabliert. Die Vorschläge überzeugen nicht, deshalb bleiben die bisherigen Festlegungen.
SBB-18	25003 25011	5.2.2 5.2.2.5	5	E	In der Überschrift ist die Abkürzung ZBMS erwähnt.	Eindeutig Hinzufügen was die Abkürzung ZBMS bedeutet	Z	RTE 25000: Abkürzung wird im Text bei der ersten Verwendung ausgeschrieben.
SBB-19 SBB 16	25003 25011	5.2.2.4 5.2.2.5		E/T	Erklärung der Abkürzungen für die Zugsicherungssysteme: ETCS L1LS ZUB ZBMS ZSL-90 fehlen!	Bitte im Abkürzungsverzeichnis RTE 25003, Zif 2) neu aufführen bzw. checken, ob aufgeführt (Das RTE 25003 fehlt noch im Entwurf).	Z	RTE 25000: Die Abkürzungen werden in RTE 25003 eingefügt.
SBB-17	25003	5.2.2.6	D-Wegta- belle für ZSL-90	E	Begriff ZSL-90 erklären	Erklärung / Abkürzung ZSL-90 erklären und für welche Spur diese gilt und in das Abkürzungsverzeichnis in der RTE 25003 aufnehmen..	Z	RTE 25000: Die Abkürzungen werden in RTE 25003 eingefügt.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Kategorien Beurteilung:

- Z Zustimmung freiwilliger Erklärungstext hinzufügen
A Ablehnung mit Begründung
V Verschiebung auf nächste Revision mit Begründung

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheidung und Begründung der Arbeitsgruppe
BAV 1	25011	0	allgemein	T	D-Wege werden bei den Meterspurbahnen unterschiedlich betrachtet. Sind die hier aufgeführten Werte mit den Meterspurbahnen abgesprochen? Seitens RhB existiert u.a. ein Konzept zu D-Wegen, das auf ihrem Netz angewendet wird. Welche Konsequenzen haben die Inhalte dieses RTE auf das o.g. Konzept der RhB?	Zu klären und ergänzen / anpassen.	-	- Der SF ZBMS / RhB ist Mitglied der AGr R RTE 25011, zudem MGB und RBS (ZSL-90). - Die reduzierten D-Wege im Entwurf R RTE 25011 wurden (im Unterschied z.B. zum genannten Konzept der RhB) aufgrund einer Risikoanalyse berechnet. Teilweise sind die so berechneten D-Wege länger als im RhB-Konzept. - Inwieweit die RhB dennoch die bisherigen Werte weiterverwenden darf, ist bilateral zwischen BAV und RhB zu klären, und nicht innerhalb der AGr RTE.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
BAV 2	25011	0	allgemein	T	<p>Hat ein Abgleich zwischen Industrie (Siemens, Systemführer ZBMS) und Anwender (Projektierer / Projektleiter) stattgefunden? In erster Linie interessiert es den Projektierer / Projektleiter, wo er das entsprechende Signal platzieren muss. Er muss auch entscheiden können, ob ggf. auf besondere Verschlüsse verzichtet werden kann (→ z.B. gleichzeitige Einfahrten). Ein Verzicht von BV könnte möglicherweise negative Auswirkungen auf die Sicherheit von Zugfahrten haben.</p> <p>Nachtrag aufgrund Rückmeldung BAV-st vom 12.02.2020: Das BAV wünscht weiterhin eine Überprüfung der Logik bezüglich der Notwendigkeit von besonderen Verschlüssen. In Absprache mit Steuergruppe Kompodium wird dieses Thema jedoch nicht im Rahmen des R RTE 25011 D-Weg, sondern ggf. in einem anderen Teil des Kompodiums behandelt werden.</p>	Zu klären und ergänzen / anpassen.	A / ev. V	<p>- Auf Empfehlung von BAV-st sind SF ZBMS, SF ETCS, SBB I-NAT-SAZ sowie SR40 in der AGr vertreten. Eine gemeinsame Sicht war eine der Forderungen.</p> <p>- Die Logik bezüglich der Notwendigkeit von besonderen Verschlüssen wird mit dem neuen Entwurf nicht angetastet; daher müsste dieses Thema, falls überhaupt, andernorts diskutiert werden (allenfalls auch in Themenspeicher setzen für nächste Revision)</p> <p>Steuergruppe R RTE 25000: RTE 25011 hält die einzuhaltenden Werte für die Durchrutschwege fest, das sind Vorgaben. Die Aspekte der besonderen Verschlüsse bei ungenügendem Durchrutschweg sind in R RTE 25054 behandelt.</p>

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
BAV 3	25011	0	allgemein	T	Wurden die Sicherheitsbetrachtungen für die reduzierten Werte durch unabhängige Stelle überprüft? Präzisierung des BAV vom 12.02.2020: Sofern das RTE freigegeben wird bevor die geforderte unabhängige Prüfung erfolgt ist, sieht das BAV die Erfüllung der Ziffer 4.3.3, AB 39.3.a, AB-EBV in Bezug auf die darin erwähnte «Sicherheitsbeurteilung» noch nicht als hinreichend gegeben an. Konsequenterweise muss ein ISB, der seine Anlagen mit den in diesem RTE angegebenen DW projektiert, anhand einer zusätzlichen und spezifischen unabhängigen Prüfung die geforderte «Sicherheitsbeurteilung» gegenüber dem BAV im Rahmen des entsprechenden PGV-Verfahrens aufzeigen. Aufgrund dieses Sachverhalts erachtet es das BAV als nicht zielführend, wenn das RTE vor dem Vorliegen einer positiven unabhängigen Prüfung freigegeben wird.	Zu klären und ergänzen / anpassen.	-	Die unabhängige Begutachtung wird durch die Steuergruppe RTE 25000 in Absprache mit dem BAV separat beauftragt.
BAV 4	25011	0	allgemein	T	Wurden die Durchrutschwege ZSL90 nach gleichen Kriterien wie bei den anderen Systemen hergeleitet?	Zu klären und ergänzen / anpassen.	-	Ja, siehe Grundlagenbericht Kap. 17.1 Allfällige Fragen zu den in der Risikoanalyse angewendeten Annahmen und Parametern wären im Rahmen der Begutachtung zu behandeln.
BLS-14	25011	0	allgemein	E	Zama: In welcher Form und zu welchem Zeitpunkt ist eine Anpassung der AB-EBV geplant. Es wäre sinnvoll dies mit dem RTE Aktualisierung abzustimmen.		-	Entwurf nicht direkt abhängig von einer AB-EBV-Ausgabe. Inkrafttreten AB-EBV 2020 und Publikation R RTE 25000:2020 werden nur wenige Wochen auseinander liegen.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
BLS-15	25011	0	allgemein	T	Zama: Wo werden die Risiken aus unerlaubter Abfahrt oder Vorbeifahrt mit ReleaseSpeed behandelt? Bis anhin waren solche Risiken implizit zum Teil auch mit dem Durchrutschweg mitigiert. Würde dies nicht auch eine Aktualisierung des RTE 25036 mit sich ziehen?		-	Dazu müsste eine separate Risikoanalyse gemacht werden; ist nicht im vorliegenden Projekt möglich gewesen; siehe Grundlagenbericht Kap. 10.1. In diesem Zusammenhang hat die AGr entschieden, zur noch besseren Klärung, wofür der D-Weg ist, den Kommentar zum Begriff D-Weg in Ziffer 4 folgendermassen zu ergänzen: «Definitions-gemäss ist der Durchrutschweg wo nötig nach dem Ende einer <u>eingestellten Fahrstrasse</u> vorgeschrieben. Ist keine Fahrstrasse eingestellt, gibt es keinerlei Durchrutschweganforderungen. Risiken, die von irrtümlich (ohne Zustimmung zur Fahrt) abfahrenden Zügen ausgehen, müssen gegebenenfalls mit anderen Mitteln abgedeckt werden (z.B. Abfahrverhinderung, Flankenschutz).»
SBB-91	25011	4		E	Neigungen werden in Promille angegeben; Steigungen sind positiv, Gefälle negativ.	Neigungen werden in Promille angegeben; Steigungen sind positiv, Gefälle sind negativ.	Z	
SBB-92	25011	4		E	Die weiteren Begriffe (gleichzeitige Fahrten, parallele Fahrten, ...) sind in R RTE 25003 eingefügt.	Die weiteren Begriffe (gleichzeitige Fahrten, parallele Fahrten, etc.) sind in R RTE 25003 eingefügt.	Z	
SBB-93	25011	4	2.	E	Satzkosmetik Vorschlag (I-AT-SAZ-SIH-SOA-BS-08)	statt eingefügt wäre festgehalten, definiert, ersichtlich oder möglich.	Z	«definiert»
SBB-95	25011	5.2		T	Es muss präzisiert werden, dass die Zielgeschwindigkeitsüberwachung am vorherigen Signal projiziert werden muss. (I-AT-SAZ-AZS-FDY)		A	Der Begriff Zielgeschwindigkeitsüberwachung ist im RTE 25003 (Begriffe & Abkürzungen) bereits klar definiert. Wie sie technisch projiziert werden muss, ist nicht Gegenstand des RTE 25011.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
SOB-03	25011	5.2		T	Wann was angewendet werden darf, erscheint etwas konfus, allenfalls wäre hier ein kleiner Entscheidungsbaum angebracht.	Entscheidungsbaum erstellen und einfügen.	A	Kein genügend konkreter Antrag
SBB-94	25011	5.2	Titel	T	Titel mit «reduziert» ergänzen und gleichzeitig vereinfachen (sonst zu schwefällig, Präzisierung erfolgt im Text)	Textvorschlag Titel: «Reduzierte Durchrutschwege nach Hauptsignalen mit Zielgeschwindigkeitsüberwachung»	Z	Sehr guter Vorschlag!
BLS-16	25011	5.2.1			Zama: Gibt es eine Möglichkeit diese Risikoanalyse zu lesen? Wie wird mit solchen Quellen bei den RTE grundsätzlich umgegangen? Sind solche Quellen später für den Nutzer der RTE einfach einzusehen, resp. müssen solche Quellen bei zukünftigen Änderungen verfügbar sein.		-	Es ist ein Grundlagenbericht verfasst worden. Für RTE-Mitgliedsbahnen ist er verfügbar.
Sip-07	25011	5.2.1	1. Satz	E	Welches Netz umfasst die «generische netzweite Analyse»?	Falls zutreffend, «netzweit» durch «schweizweit» ersetzen. Falls netzweit = SBB-Netz: Einleitung weglassen oder in den Anhang A verschieben.	Z	Vorschlag: «... aufgrund einer generischen Risikoanalyse des gesamten schweizerischen Eisenbahnnetzes...»
SBB-97	25011	5.2.2	Grundsätzlich	T	Der Durchrutschweg wird grundsätzlich, geschwindigkeitsunabhängig auf 40 m festgelegt. Für Einfahrten mit 40 km/h ist das eine sehr hohe, für den Bau von Anlagen mit knappen Platz-Verhältnissen beschränkende, (d.h. für den Anlagebau teure Vorgabe) z.B. Falle Sursse, wo mitten im Perron 40m ungenutzte Perronkante vorhanden ist und damit das Perron gegen aussen verlängert werden muss.	Der Grundsatz 40 m sollte noch einmal unter diesen Einschränkungen resp. dem Release Speed bei L1LS diskutiert werden. Differenzierte Anwendungen für Anlagen mit P und G Regelverkehr wären gut handelbar.	A (ev. V)	Wurde durch die AGr diskutiert und abgelehnt, weil in der praktischen Anwendung zu kompliziert. Von den Ergebnisse der Risikoanalyse aber durchaus denkbar (daher ev. für spätere Revisionsrunde mit vertiefter Untersuchung nochmals aufnehmen)
SBB-98	25011	5.2.2 5.2.2.2	Text	E	Sind die neuen Durchrutschwege verkürzt (5.2.2.2) oder reduziert (5.2.2)? Bitte einheitliches Wording verwenden.	Antrag: «reduziert» (gegenüber den AB-EBV) verwenden	Z	ok

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
SBB-144	25011	5.2.2.	neue Ziffer ergänzen nach den einzelnen Kapiteln für Normal und Meterspur	T/E	Problematik Durchrutschwege auf «gemischten» Infrastrukturen Normal- und Meterspur (/ Spezialspur) auf 3 und 4-Schienengleisen. Eine Bestimmung ergänzen, dass in diesen Fällen für die Bestimmung der Signalstandorte die Anforderungen der Durchrutschwege für Normalspurbahnen gelten (Beispiele: Bahnhof Chur bis Domat-Ems oder Zentralbahnstrecken – und Bahnhöfe. Oder welche Anforderungen an die minimalen D-Wege wurden mit dem BAV und den betreffenden Bahnen für 3- und 4-Schienengleise festgelegt?	Ergänzendes Kapitel aufnehmen zwischen 5.2.2 und 5.2.3: Textvorschlag (oder sinngemäss)» «5.2.x Durchrutschwege auf «gemischten» Infrastrukturen Normal- und Meterspur (/ Spezialspur) auf 3- und 4-Schienengleisen Für die Festlegung der Signalstandorte gelten die Anforderungen an die längeren Durchrutschwege für Normalspur.»	A	Meinung AGr: Nicht übernehmen, da sehr speziell; sollte nicht auf Stufe RTE geregelt werden, sondern massgeschneidert je Fall.
SBB-120	25011	5.3.1	a	T	Ist auch in der neuen AB-EBV die «Einfahrtsgeschwindigkeit» massgebend? In der Praxis gehen wir gemäss der aktuellen Ziffer A1.1 im Kompendium davon aus, dass die Geschwindigkeit am Standort, wo die Warnung signalisiert wird massgebend ist (Vorsignal). Das ist in langen Bahnhöfen mit vielen Signalstaffeln oft eine andere Geschwindigkeit als die Einfahrtsgeschwindigkeit. Bis heute wurden wir vom BAV diesbezüglich nie gerügt, besser wäre aber eine korrekte und übereinstimmende Formulierung in AB-EBV und RTE. Eine Änderung dieser Praxis scheint mir aus technischer Sicht nicht nötig, schade wäre aus formellen Gründen unnötig Verschärfungen zu verursachen. (I-AT-SAZ-SIH-SOA-BS-11)	Falls noch möglich AB-EBV anpassen, sonst mit BAV klären, ob die bisherige Praxis im RTE festgehalten werden darf (in Abweichung von der AB-EBV): Bestehenden Anhang A beibehalten: A1.1 Grundsatz Für die Berechnung des Durchrutschweges ist die zulässige Geschwindigkeit am Vorsignal massgebend.	A (ev. V)	Bemerkung inhaltlich korrekt, betrifft aber den Text der AB-EBV und Antrag geht daher ans BAV. In der AB-EBV steht der Begriff «Einfahrtsgeschwindigkeit», also sollte man ihn im RTE (vorläufig) nicht ändern.
SBB-121	25011	5.3.1	a, b, d	T	Die entsprechenden Abschnitte beziehen sich auf die Durchrutschwege gemäss AB-EBV und nicht auf die reduzierten Durchrutschwege gemäss Kapitel 5.2. (SBB SAF_14)	Die Ergänzungen a, b und d sollen vor das Kapitel 5.2 verschoben werden.	V	In der jetzigen Revision nicht; gäbe Aufwand und neue Unsicherheiten. Ev. in einer späteren Runde, wenn das BAV auch den entspr. AB-EBV-Text angepasst haben wird; wir befinden uns ja ohnehin in einer Übergangsphase.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
BLS-22	25011	5.3.1	a, d	T	Wib: Abschnitte widersprechen sich	a wie bisher belassen	A	Nein, wurde bewusst zwecks Gültigkeit auch für Meterspur so geändert, wo es nicht immer eine Zugreihe R gibt, aber ev. andere Unterscheidungen.
BAV 5	25011	5.3.1	b	T	Im Zusammenhang mit dem einleitenden Satz unter Buchstabe b Fahrbegriffstiefhaltung ist der Folgensatz unverständlich oder kann falsch interpretiert werden. «Veränderungen der Durchrutschwegsicherung, z.B. in Folge der Auflösung einer feindlichen Fahrstrasse, dürfen nur unter Beibehaltung oder Aufwertung des Fahrbegriffs erfolgen.»	Text in diesem Kontext verständlicher schreiben oder beschreiben, was <u>nicht</u> zulässig ist.	A	Konkreter Vorschlag? Der alte Text lautete: «Veränderungen der Durchrutschwegsicherung, z.B. in Folge der Auflösung einer feindlichen Fahrstrasse, dürfen nur erfolgen, wenn dies an keiner Stelle ein Tiefschalten von Fahrbegriffen zur Folge haben müsste.» Beschluss: AGr findet neuen Text besser, weil positiv formuliert. Nachtrag 12.02.2020 siehe unter BAV 14
BAV 6	25011	5.3.1	b	T	Fahrbegriffstiefhaltung: Beschreiben, wie diese zu bestimmen ist oder zumindest konkret referenzieren. Ergänzter Vorschlag des BAV in E-Mail vom 12.02.2020. Der Begriff «Fahrbegriffstiefhaltung» soll im 25003 ergänzt werden mit dem Zusatz: «Eine Abwertung des angezeigten Fahrbegriffs ist nicht erlaubt.». Im 25011 in 5.3.1.b soll dafür nur noch stehen: «2. Fahrbegriffstiefhaltung Die Funktion Fahrbegriffstiefhaltung kann eingesetzt werden.»	Zu klären und anpassen.	V	Kein konkreter Antrag. Grundsätzlich ist das bestehende Text, kein Zusammenhang mit den jetzigen Arbeiten. Allenfalls in späterer Revision vertiefen. Steuergruppe RTE 25000 Die Ergänzung wird in R RTE 25003 aufgenommen.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
SBB-122	25011	5.3.1	d	T	Zum Wissenserhalt empfehle ich bei d eine kurze Begründung zu ergänzen. (I-AT-SAZ-SIH-SOA-BS-12)	Das Bremsvermögen von Neigezügen ist derart gut, dass die Werte der Reihe R auch für Züge der Reihe N genügen.	A	Vorschlag ist heikel; es betrifft ja auch die AB-EBV-Werte, und nicht die reduzierten. Der heutige Text ist auch nicht konsequent, daher wurde er ganz weggelassen. Dem Anliegen des Wissenserhalts (auch betr. Beurteilung der Bremssysteme) trägt der Grundlagenbericht viel besser Rechnung.
SBB-125	25011	5.3.1	d	T	Obsolet, da neu unter a) die höchste Zugreihe gilt	Antrag: Text löschen	A	Nein, d. ist die Ausnahme zu a.
RhB-01	25011	5.3.1	e	T	Die massgebende Neigung ist für Normalspurbahnen in der R RTE 29100 definiert. Dies muss jedoch nicht explizit für die Meterspurbahnen gelten. Die RhB hat in ihren Konzepten und bisherigen Planungsgrundlagen für die Berechnung der massgebenden Neigung (mittleres Gefälle resp. mittlere Steigung) die letzten 200m vor dem Signal definiert. Mehr Sinn macht jedoch die Berechnung „200m vor dem Gefahrenpunkt“, da aufgrund der Neigung dann erst der genaue Signalstandort berechnet werden kann.	Ergänzung Meterspurbahnen: Neigung Meterspurbahnen Das mittlere Gefälle resp. die mittlere Steigung wird in den 200m vor dem Gefahrenpunkt ermittelt.	A	Textentwurf 1. Lesung: «Die massgebende Neigung oder das mittlere Gefälle für die Bestimmung des Durchrutschweges ist identisch mit der massgebenden Neigung für die Bestimmung der erforderlichen Vorsignaldistanz auf das betrachtete Signal.» → wurde ganz bewusst so formuliert und macht technisch-physikalisch Sinn. Lässt gleichzeitig bewusst den Bahnen den Freiraum, eine bestehende Regelung weiter zu verwenden; muss aber in einer internen Regelung festgelegt werden. Hinweis: Es heisst «erforderliche», nicht «vorhandene» Vorsignaldistanz! Das kann gerade bei Ausfahrtsignalen ein grosser Unterschied sein. Aus letzterem Grund wurde noch ein Hinweis ergänzt.
MOB-03	25011	5.3.1	e	T	Suppression de la pente moyenne voie métrique	Ne pas supprimer le calcul de la pente moyenne des 200 derniers mètres. Ceci est utilisé comme base de planification.	A	Siehe Begründung zu RhB-01

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
SBB-117	25011	5.3.1	e	T	Referenz RTE 29100 hinzufügen (I-AT-SAZ-AZS-FDY)		A	Auf Verweisungen auf andere RTE-Regelungen wird i.d.R. verzichtet. Bahnen entscheiden für jede Regelung, ob sie verbindlich ist oder nicht. Hier wurde zudem bewusst darauf verzichtet, denn die Meterspur kennt kein dem 29100 entsprechendes RTE, hingegen bahninterne Vorgaben.
SBB-123	25011	5.3.1	e	T	Wenn schon die Beschreibung für die Berechnung der massgebenden Neigung gelöscht wird (Ziffer f.) dann bitte Hinweis auf RTE29100 einfügen. (I-AT-SAZ-SIH-SOA-WE-14)	Verweis auf RTE 29100 einfügen.	A	siehe SBB-117
SBB-118	25011	5.3.1	f, g	T/E	Erklärung zur Bestimmung des «massgebenden, mittleren Gefälles» fehlt neu. Wo sind diese Regelungen zukünftig festgelegt? Andere RTE? Suchaufwand! Vermeiden von Fehlprojektierungen.	Einen Verweis auf die betreffende Bestimmung einfügen (RTE, Regelung, etc) und ggf., wo diese gefunden werden kann.	A	siehe SBB-117
SBB-124	25011	5.3.1	ganzer Abschnitt	T	Ich würde das Kapitel in zwei Unterkapitel aufteilen. Eines für D-Wege gemäss Kapitel 5.1 (mit Fahrbegriffstiefhaltung) und eines für D-Wege gemäss Kapitel 5.2 (ohne Fahrbegriffstiefhaltung). (I-AT-SAZ-SIH-SOA-WE-13)	Für D-Weg gem. Kap. 5.1 können a. b. c. d. und e. aufgeführt werden. Für D-Weg gem. Kap. 5.2 können c. (ohne Fahrbegriffstiefhaltung) und e. aufgeführt werden.	V	In der jetzigen Revision nicht; gäbe Aufwand und neue Unsicherheiten. Ev. in einer späteren Runde, wenn das BAV auch den entspr. AB-EBV-Text angepasst haben wird; wir befinden uns ja ohnehin in einer Übergangsphase.
SBB-119	25011	5.3.1	Titel	T	Titel in Analogie zu den nachfolgenden Kapiteln vereinheitlichen	Textvorschlag: «Zugfahrt gegen Zugfahrt»	Z	ok

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
BAV 7	25011	5.2.2.1		T	Für den Störfall sind die betrieblichen Bedingungen unter Ziffer 5.2.3 aufgeführt. Anhand der Beschreibungen (Ziffer 5.2.2) sollte jedoch nicht der Eindruck erweckt werden, dass ein Zugbeeinflussungssystem (SIL 0) Sicherheitsverantwortung übernimmt. Die Sicherheit ist durch die Sicherungsanlage zu gewährleisten.	Evtl. diesen Grundsatz in der RTE 25011 auführen.	A	Die AGr hat etwas Mühe mit dem hinter der Bemerkung stehenden Verständnis von «ein System übernimmt Sicherheitsverantwortung»: Sicherheit ist doch (im Sinne des Grundgedankens von Risikoanalysen) das Resultat aus allen zusammenwirkenden Faktoren, also der SA, aber durchaus auch des ZB-Systems!
SBB-99	25011	5.2.2.1	Text	T	Ganze Einführung zu den neuen reduzierten Durchrutschwegen ist unklar beschrieben und muss mehrmals gelesen werden, bis man den Sinn erfasst hat.	Textvorschlag: « Die reduzierten Minstdurchrutschwege nach Hauptsignalen dürfen angewendet werden, wenn die Zugfahrten mit einer Zielgeschwindigkeitsüberwachung durch ein Zugbeeinflussungssystem kontrolliert werden. Es gelten grundsätzlich 40m Durchrutschweg bei 0% Neigung, unabhängig der Geschwindigkeiten. Die neigungsabhängigen Werte sind den entsprechenden Kapiteln je nach Zugbeeinflussungssystem zu entnehmen (5.2.2.4 bis 5.2.2.6). Bei Zügen ohne Zielgeschwindigkeitsüberwachung (Bremskurvenüberwachung) sind die reduzierten Höchstgeschwindigkeiten gemäss Kapitel 5.2.3 zu befolgen.»	Z (aber mit anderem Text)	Gut gemeint, aber teilweise falsch (es sind nicht grundsätzlich 40m, das ist nur bei ETCS L1LS so). Ein kurzer Einführungs-Text im 5.2.1 wurde aber ergänzt: «Die reduzierten Durchrutschwege sind unabhängig von der Geschwindigkeit. Die Neigungsabhängigkeit bleibt bestehen, ist jedoch geringer als nach AB-EBV. Da die reduzierten Durchrutschwege eng mit der Funktionalität des Zugbeeinflussungssystems verknüpft sind, existieren drei verschiedene Tabellen (ETCS L1LS bzw. ZUB / ZBMS / ZSL-90). Wenn auf einer Strecke mit reduzierten Durchrutschwegen Züge ohne Zugbeeinflussungseinrichtung mit Zielgeschwindigkeitsüberwachung verkehren, ist zwingend Ziffer Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. einzuhalten.» Dafür wurde in 5.2.2.1 der Satz wegen den 3 verschiedenen Tabellen gelöscht.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
BAV 8	25011	5.2.3		E	«Für Züge, die technisch keine Zielgeschwindigkeitsüberwachung (Bremskurvenüberwachung) haben»	Text anpassen: «Für Züge ohne technische Zielgeschwindigkeitsüberwachung...»	A	siehe BAV 11
BAV 9	25011	5.2.3		T	«Für Züge, die technisch keine Zielgeschwindigkeitsüberwachung (Bremskurvenüberwachung) haben, sei es weil diese fehlt oder vorübergehend defekt ist, gilt». Massgebend ist die Zugbeeinflussungseinrichtung des zugführenden Fahrzeuges. Terminologie an die FDV R300.1 Ziffer 3.2 anpassen.	Satz anpassen: «Für Züge deren führendes Fahrzeug über keine Zugbeeinflussungseinrichtung mit Zielgeschwindigkeitsüberwachung (Bremskurvenüberwachung) verfügt oder wenn dessen Zugbeeinflussungseinrichtung ausgeschaltet bzw. gestört ist, gilt». Siehe auch Rückmeldung zu Technischem Bericht Durchrutschweg 0.4 vom 01.10.2019	Z	ok
BLS-17	25011	5.2.3		T	Zama: Welche risikominimierende Wirkung wurde der betrieblichen Einschränkung (reduzierte Geschwindigkeit, einzuhalten durch den Lf) zugerechnet? Resp. in wieviel Prozent der Fälle von nicht funktionierender Zugbeeinflussung auf dem Fahrzeug wird die hier definierte reduzierte Geschwindigkeit eingehalten? Ich gehe davon aus, dass diese Anforderung den Lf in einer Ausnahmesituation (Ausfall Zugbeeinflussung auf dem Spitzenfahrzeug, FDV R300.9, Kapitel 10.3) zu stark fordert und somit nicht konsequent umgesetzt wird. Vor allem auch deswegen, weil diese Einschränkung nur auf gewissen Strecken anzuwenden ist (zusätzlicher Parameter in den Streckenkenntnissen).	Antrag: Risikoanalyse und damit Durchrutschwege so rechnen, dass auf diese betriebliche Einschränkung verzichtet werden kann. Resp. Aufzeigen, welche Risikoerhöhung oder Durchrutschwegerhöhung beim Verzicht dieser Bedingung entstehen würde.	A	Würde eine total neue Runde in der RA erfordern; Begründung ist im Grundlagenbericht beschrieben. Neuberechnung dieser Variante in dieser Überarbeitungs-runde zeitlich nicht möglich.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
BLS-18	25011	5.2.3			Zama: Mit diesem Abschnitt in einem technischen Regelwerk werden Anwendungsbedingungen an andere Vorschriften via Netzzugangsbedingung an andere Mitarbeitergruppen gestellt. Damit wird das System nicht einfacher. Ist dies eine Neuheit in den RTE oder gibt es vergleichbare Forderung von Anwendungsbedingungen?		-	RTE 25000: Die ISB erlassen u.a. „AB FDV – Infrastruktur“. Dort finden sich verschiedene Vorgaben an die EVU. Z.B. Angaben für den Einsatz des Sanders. Hier soll ein Hinweis stehen, dass ISB entsprechende Vorgaben auch erlassen.
BAV 10	25011	5.2.3		T	Wie wird in einem Defektfall des Zugbeeinflussungssystems sichergestellt, dass die in Tabelle 6 aufgeführten Geschwindigkeiten eingehalten, resp. nicht überschritten werden?	Zu klären und ggf. anpassen (z. B. Verweis auf FDV).	A	Grundsatz regeln in den AB-FDV Infra. Genaue Ausführung kann nicht Gegenstand des Kompendiums sein.
SBB-116	25011	5.2.3		T	Dieser Artikel ist betrieblich nicht umsetzbar. Ich gehe davon aus, dass die Strecken, welche so projiziert werden in der Anzahl Jahr für Jahr mehr werden. Selbst wenn die ISB diese Strecken in ihren AB publiziert, ist es illusorisch zu meinen, dass die Lokführer im Falle des Ausfalls eines Zugbeeinflussungssystems genau wissen, mit welcher vmax sie nun weiterfahren dürfen.	Artikel 5.2.3 ist zu streichen. Falls die reduzierten Durchrutschwege ohne den Artikel 5.2.3 nicht verwendet werden dürfen, ist das ganze Kapitel 5.2 zu streichen.	A	Bitte Augenmass. Grundsatz regeln in den AB-FDV Infra, das gibt es schon in anderen Zusammenhängen seit Jahrzehnten (zB Fahren ohne Sicherheitssteuerung etc.). Genaue Ausführung kann nicht Gegenstand des Kompendiums sein.
SBB-96	25011	5.2.3		T	Sind die Betriebsvorschriften der richtige Ort, um dies vorzuschreiben ? Diese werden nicht durch die Infrastrukturbetreiberin aktualisiert und gelten nicht für alle EVU. Sollte es nicht die lokalen Bestimmungen I-30121 sein ? (I-AT-SAZ-AZS-FDY)		Z	Gemeint sind AB-FDV Infra z.B. 30111 oder 30121. Sie gelten für alle EVU. Begriff «Betriebsvorschriften» also ersetzen durch «Ausführungsbestimmungen zu den Fahrdienstvorschriften» (darunter fallen auch die lokalen Bestimmungen).

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
SBB-108	25011	5.2.3	-	T	Es ist anzunehmen, dass die neue Regelung breit angewendet wird, insbesondere bei Umbauten, wo auch heute bereits reduzierte Durchrutschwege existieren. Die reduzierten Höchstgeschwindigkeiten bei fehlender oder defekter Zugbeeinflussungsausrüstung müssen somit zumindest im SBB-Netz generell vorgeschrieben werden, sonst sind sie kaum wirksam (streckenspezifische Vorschriften sind nur dann sinnvoll, wenn es sich um wenige betroffene Abschnitte handelt). (SBB SAF_08)	Die Konsequenzen dieser Vorschrift müssen im Detail untersucht und beurteilt werden. Bis dies erfolgt ist, sollte die generische Sicherheitsbeurteilung zumindest bei den SBB nicht angewendet werden dürfen.	A	Nicht Gegenstand des Kompendiums. Jede ISB kann selber entscheiden, ob die reduzierten D-Wege angewendet werden sollen oder nicht, es ist ja eine «kann»- und keine «muss»-Vorschrift.
SBB-109	25011	5.2.3	-	T	Die Einschränkung der Höchstgeschwindigkeit bedeutet, dass bei ausgefallener Zugbeeinflussung trotz zweimänniger Bedienung auch P-Züge auf den definierten Streckenabschnitten (resp. generell, siehe Kommentar SBB SAF_08) nur mit v _{max} = 80 km/h verkehren dürfen. Ist diese massive Verschärfung gegenüber den heutigen Vorgaben mit den EVU und dem BAV abgesprochen? (SBB SAF_09)	Die Konsequenzen dieser Vorschrift müssen im Detail untersucht und beurteilt werden. Bis dies erfolgt ist, sollte die generische Sicherheitsbeurteilung zumindest bei den SBB nicht angewendet werden dürfen.	A	Nicht Gegenstand des Kompendiums. Jede ISB kann selber entscheiden, ob die reduzierten D-Wege angewendet werden sollen oder nicht, es ist ja eine «kann»- und keine «muss»-Vorschrift.
SBB-110	25011	5.2.3	-	T	Diese Regelung führt dazu, dass auf Strecken wie beispielsweise der Seetalbahn (dort existieren bereits heute reduzierte Durchrutschwege) die Fahrzeit für einen Zug mit frisch ausgefallener Zugbeeinflussungsausrüstung massiv erhöht wird; bei Strecken, welche an ihrer Kapazitätsgrenze betrieben werden, führt dies unmittelbar zu Zugsausfällen oder Verspätungen, welche über Stunden propagieren. (SBB SAF_10)	Die Auswirkungen auf den Betrieb müssen zumindest grob quantifiziert und in der Kosten-Nutzen-Abwägung berücksichtigt werden.	A	Nicht Gegenstand des Kompendiums. Jede ISB kann selber entscheiden, ob die reduzierten D-Wege angewendet werden sollen oder nicht, es ist ja eine «kann»- und keine «muss»-Vorschrift. «Besitzstandsgarantien» für bestehende Fälle wie Seetal oder Schwarzenburger Linie sind ohnehin gesondert zu behandeln.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
SBB-111	25011	5.2.3	-	T	Die erstellte Risikoanalyse zur Festlegung der Durchrutschwege setzt voraus, dass beim jeweiligen Signal eine Zugbeeinflussung mit Abfahrverhinderung installiert ist, um die Risiken der unerlaubten Abfahrt sowie einer Fahrt im Release Speed zu beherrschen. Dies muss somit im RTE 25011 als Voraussetzung in Abschnitt 5.2.3 gefordert werden. (SBB SAF_11)	Ergänzung Text: Es darf keine Befreiungsgeschwindigkeit beim Signal projektiert sein oder es muss eine gegen unerlaubte Abfahrten wirksame Zugbeeinflussung beim Signal installiert sein.	A	«...setzt voraus, dass beim jeweiligen Signal eine Zugbeeinflussung mit Abfahrverhinderung installiert ist...» → falsch! Man konsultiere den Grundlagenbericht, wo die betrachteten Szenarien detailliert beschrieben sind. Szenario b ist dort explizit das Release speed Szenario.
SBB-112	25011	5.2.3	-	E	Mit dem gemäss SBB SAF_11 geforderten Zusatz sollte der Titel von Abschnitt 5.2.3 angepasst werden, da es nun auch technische Voraussetzungen gibt. (SBB SAF_12)	Anpassung Titel: Betriebliche und technische Bedingungen für die Anwendung der reduzierten Durchrutschwege gemäss Ziffer 5.2.2	A	«...setzt voraus, dass beim jeweiligen Signal eine Zugbeeinflussung mit Abfahrverhinderung installiert ist...» → falsch! Man konsultiere den Grundlagenbericht, wo die betrachteten Szenarien detailliert beschrieben sind. Szenario b ist dort explizit das Release speed Szenario.
SBB-113	25011	5.2.3	-	T	Für Fahrzeug- und Streckenvalidierungen sind heute Fahrten mit v _{max} + 10% notwendig, weshalb in der Regel die Zugbeeinflussung ausgeschaltet werden muss. Die jetzige Formulierung der Regel erfordert für solche Fahrten eine explizite Ausnahme. (SBB SAF_13)	Gewisse grundsätzliche Ausnahmen von der erwähnten Regel sollten bereits in der RTE direkt formuliert werden und auf diesem Weg in die Betriebsvorschriften einfließen.	A	Bedingungen für Probefahrten sind sowieso immer gesondert mit Ausnahmebewilligungen zu regeln und gehören nicht hierhin.
BLS-19	25011	5.2.3		T	Zama: Welche Anforderungen werden an den Ausfall der streckenseitigen Zielgeschwindigkeitsüberwachung gestellt? Ich lese die Bedingung so, dass die Einschränkung nur für die Nichtverfügbarkeit der Zielgeschwindigkeitsüberwachung auf Zügen gilt. Ich erwarte hier eine Aussage zur möglichen Unverfügbarkeit der streckenseitigen Zielgeschwindigkeitsüberwachung.	In Abhängigkeit des Monitorings der streckenseitigen Zugbeeinflussungssysteme soll eine Anforderung zur Reparaturzeit festgelegt werden. Wenn eine Reparatur innerhalb dieser Zeit nicht umgesetzt werden kann, muss wohl entsprechend eine Langsamfahrstelle eingerichtet werden.	A	Das wurde in der AGr tatsächlich nicht diskutiert. Nach Diskussion ist die AGr jedoch der Meinung, dies sei nicht auf Stufe Kompodium SA, sondern durch den ISB intern im Rahmen seines SMS zu regeln.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
SBB-114	25011	5.2.3	ganzer Abschnitt	T	Es ist zwar interessant für die Leserschaft des RTE, damit es im Betrieb umgesetzt wird (Lokführer/EVU) ist jedoch die Publikation in anderen Gefässen erforderlich. (I-AT-SAZ-SIH-SOA-BS-09)	Publikation in für EVU und Lokpersonal verbindlichen Dokumenten.	Z	Ist auch so gemeint; Grundsatz regeln in den AB-FDV Infra.
BAV 11	25011	5.2.3	Tabelle 6	E	Schreibfehler «Betriebliche Bedingung für reduzierte Durchrutschwege»	Korrigieren	Z	ok, bzw. durch Wegfall der Tabelle gegenstandslos geworden
BLS-21	25011	5.2.3	Tabelle 6	T	Gep: Für den v-Bereich 0 – 55 muss auch immer noch 15 abgezogen werden. Das ist falsch für Konstellationen Geschwindigkeit zu D-Weg, welche die D-Weg – Vorschrift der AB-EBV erfüllen. Hat man 40m – D-Weg, kann man gemäss AB-EBV 40 km/h beim Vorsignal fahren, auch ohne Bremskurvenüberwachung. Es gibt keinen Grund hier strenger als die AB-EBV zu sein und neu auf 25 km/h zu reduzieren.	Ich war Mitglied der Arbeitsgruppe und weiss aus div. Diskussionen, dass diese Tabelle ganz viele Fragen ausgelöst hat. Aus diesem Grund mache ich hier keine Vorschläge. Gehe davon aus, dass man diesen Teil der neuen RTE generell überarbeiten muss.	Z	Nach eingehender Diskussion hat die AGr beschlossen, auf die Tabelle zu verzichten und statt dessen folgenden Text vorzuschlagen: «Züge, deren führendes Fahrzeug über keine Zugbeeinflussungseinrichtung mit Zielgeschwindigkeitsüberwachung (Bremskurvenüberwachung) verfügt, oder wenn dessen Zugbeeinflussungseinrichtung ausgeschaltet bzw. gestört ist, müssen auf Strecken mit reduzierten Durchrutschwegen nach Ziffer 5.2.2 örtlich die Geschwindigkeit falls nötig so weit reduzieren, dass die Durchrutschwegbestimmungen nach Ziffer 5.1, also nach AB-EBV, eingehalten sind.» Diese Formulierung erlaubt den ISB eine grössere Freiheit in der konkreten Umsetzung, fallweise auch weniger restriktive Lösungen, als es eine allgemeingültige Tabelle ermöglicht. Die Art, wie es dem Lokpersonal vorgeschrieben wird, ist Gegenstand der AB-FDV und nicht des Kompodiums Sicherungsanlagen.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
SBB-115	25011	5.2.3	ganzer Abschnitt	T	SBB intern: Für eine umfassende Anwendbarkeit der neuen Regeln muss für alle Beteiligten im Unternehmen klar sein, auf welchen Strecken die betrieblichen Bestimmungen gemäss 5.2.3 gelten. (I-AT-SAZ-SIH-SOA-BS-10)	Für die SBB schlage ich vor, das ganze Netz ab sofort dieser Regel zu unterwerfen. Nur so kann ohne weitere Dokumentation überall jederzeit der reduzierte Durchrutschweg angewendet werden. Falls dies geschieht wäre es für die Projektierenden und Prüfenden hilfreich dies im Anhang SBB von RTE25011 zu publizieren.	A	Nicht Gegenstand des Kompodiums. Jede ISB kann selber entscheiden, ob die reduzierten D-Wege angewendet werden sollen oder nicht, es ist ja eine «kann»- und keine «muss»-Vorschrift.
SBB-126	25011	5.3.1.1	-	E	Die Formulierung «werden nicht berücksichtigt» ist unpräzise, heisst dies «sind erlaubt» oder «sind verboten»? (SBB SAF_15)	Sich kreuzende Durchrutschwege bei gleichzeitig eingestellten Fahrstrassen sind erlaubt.	A	Text wurde unverändert aus dem bestehenden Text übernommen, es sind keine Interpretationsprobleme bekannt.
RhB-06	25011	5.3.2		E	Der erste Satz ist schwer verständlich.	Die Formulierung soll optimiert werden: Der Mindestdurchrutschweg beträgt den Wert des Durchrutschwegs für zwei Zugfahrten, aber höchstens 20 m.	V	siehe Erläuterungen zu BAV 16
Sip-10	25011	5.3.2	--	T	Die Formulierung ist sprachlich mehrfach nicht korrekt und zudem missverständlich. Angenommen, bei einer ZSL-90-Bahn beträgt der Mindestdurchrutschweg aufgrund eines Gefälles von 10 Promille 4,7 m; sind dann die 20 m massgebend oder die 4,7 m? Was ist, wenn bei einer ZBMS-Bahn der D-Weg aufgrund des Gefälles von 40 Promille der Mindestdurchrutschweg 23,3 m beträgt: Gelten dann 20 m oder 23,3 m?	Die Formulierung ist generell sprachlich zu verbessern. Zudem ist festzulegen, ob der höhere oder der tiefere Wert gilt.	V	siehe Erläuterungen zu BAV 16
SBB-128	25011	5.3.2	1.	T	Der erste Satz ist grammatikalisch nicht korrekt und damit nicht verständlich.	Satz korrekt schreiben (z.B. «Der Durchrutschweg beträgt mindestens 20 m oder ist identisch mit dem Mindestdurchrutschweg für zwei Zugfahrten.»)	V	siehe Erläuterungen zu BAV 16

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
SBB-131	25011	5.3.2	1.	T	Zitat: Der Mindestdurchrutschweg ist das Minimum von 20 m oder dem Mindestdurchrutschweg für zwei Zugfahrten. Was ist genau gemeint? Ich sehe keinen Grund für Rangierbewegungen höhere Anforderungen zu definieren als für Zugfahrten. (I-AT-SAZ-SIH-SOA-BS-13)	Ist das hier gemeint? Der Durchrutschweg entspricht dem Mindestdurchrutschweg für zwei Zugfahrten, jedoch im Minimum 20m. andere Formulierung: Der Durchrutschweg beträgt im Minimum 20 m bzw. er erfüllt den Mindestdurchrutschweg für zwei Zugfahrten. Anderer Vorschlag: Es gilt der Mindestdurchrutschweg zwischen zwei Zugfahrten.	V	siehe Erläuterungen zu BAV 16
SBB-132	25011	5.3.2	1.	T	Die 20m Zf gegen Rf genügt in den meisten Fällen nicht mehr. Ist das so gewollt? Woher die schärferen Anforderungen? Macht die Projektierung einer Anlage massiv komplizierter. (I-AT-SAZ-SIH-SOA-WE-15)	Begründen oder 20m, wie bisher, verlangen.	V	siehe Erläuterungen zu BAV 16
SBB-129	25011	5.3.2	Text	T	Text ist nicht gut verständlich, Hinweis bezüglich Mindestdurchrutschweg für Zugfahrten weglassen, verwirrt nur, da nicht relevant (wird ja dann sowieso erfüllt).	Antrag: «Der Mindestdurchrutschweg für gleichzeitige Rangierfahrten gegen Zugfahrten beträgt 20m. Diese Regelung gilt nicht bei Einfahr- und Blocksignalen.»	V	siehe Erläuterungen zu BAV 16
Sip-09	25011	5.3.2	--	T	Diese 20 m waren bisher in Kap. 5.2.2 enthalten und nur für [N] gültig. Soll das wirklich auch für [MS] gelten?	Entweder keine Ausdehnung auf [MS] oder dann generelle Überlegung dazu, was sich denn innerhalb des D-Wegs für Zugfahrten befinden darf. Sind beispielsweise weiterhin Zugfahrten erlaubt, die an einem Hauptsignal enden, das einen D-Weg von 5 m (Abstand GFM-Grenze bis Sicherheitszeichen) aufweist, währenddem hinter dem Sicherheitszeichen ein Chlorgaswagen steht?	V	siehe Erläuterungen zu BAV 16

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
BAV 12	25011	5.3.2			Wieso werden bei Einfahrsignalen keine Mindestdurchrutschwege berücksichtigt (Zug gegen Rangierbewegung)?	Zu klären und ggf. anpassen / resp. begründen.	V	Das war ein expliziter Antrag der SBB und entspricht der bereits gelebten Praxis. In der AGr wurde das Thema eingehend diskutiert. Es wurde festgestellt, dass schon der Gültigkeitsbereich der heutigen Regelung nicht ganz klar ist und je nach ISB unterschiedlich interpretiert wird. Aus Sicht BAV und einiger AGr-Mitglieder müsste das Thema durch eine Risikoanalyse genauer untersucht werden, bevor z.B. die Nicht-Gültigkeit für Einfahrsignale festgelegt wird. Zudem stellen sich Fragen nach der Rangiergrenze von Bahnhöfen (Rangierhalttafeln?), sowie diverse weitere Interpretationsfragen. Daher Beschluss der AGr: Bestehenden Text vorläufig belassen: «[N] Es ist ein Durchrutschweg von minimal 20 m einzuhalten.» Eine gute Neuformulierung würde eine Risikoanalyse sowie eine durchdachte Formulierung des Gültigkeitsbereichs erfordern, was in der jetzigen Revisionsrunde nicht mehr möglich ist.
SBB-130	25011	5.3.2	-	E	Die Formulierung «werden keine Durchrutschwege berücksichtigt» ist unpräzise. Ausserdem verhindert eine erneute, explizite Erwähnung von Rangierfahrten, die Interpretation, dass bei Einfahr- und Blocksignalen generell keine Durchrutschwege notwendig sind. (SBB SAF_16)	Bei Einfahr- und Blocksignalen müssen keine Durchrutschwege zum Schutz von Rangierbewegungen projiziert werden.	V	siehe Erläuterungen zu BAV 16

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheidung und Begründung der Arbeitsgruppe
BLS-23	25011	5.3.2	letzter Satz	T	<p>Gep: Es steht: «Bei Einfahr- und bei Blocksignalen werden keine Durchrutschwege berücksichtigt».</p> <p>In den L2 Regeln ist zwischen Zf-Ziel und Rf – Ziel ein eigenständiges GFM mit einer Mindestlänge von 40m gefordert und hier im L0/L1 muss beim Einfahrsignal nichts gemacht werden. Kommt dazu, dass die Signalisierung nach dem Prinzip «Rücken des Einfahrsignals ist Zielsignal und also Halt der Rf» alles andere als gut ist.</p>	<p>Blocksignale würde ich hier schon gar nicht behandeln.</p> <p>Bei den Einfahrsignalen, welche auch Ziel einer Rf sein können (es sind gesicherte Rf bei Zwergsignalanlagen), braucht es meiner Meinung nach eine Begründung, warum auf den 20m – D-Weg verzichtet werden kann. Das Problem, dass man hier aus technischen Gründen in den meisten Fällen (Blocklösung) keinen Ausschluss bauen kann, darf nicht dazu führen, dass die Regeln hier einfach so auf den D-Weg verzichten. Es gibt mittlerweile techn. Lösungen, wo man zumindest einen besonderen Verschluss bauen könnte.</p> <p>In Fällen, wo das Einfahrsignal Regelmässig Ziel eine Rf ist, kann ich mir halt schon vorstellen, dass es aus Risikosicht einen D-Weg braucht. Erschwerend kommt beim Einfahrsignal dazu: Wird es illegalerweise von der Rf komplett überfahren, wenn der Zug schon auf der Strecke ist, gibt es keinerlei Reaktion vom Stellwerk: Im Gegenteil: das Einfahrsignal kann auf Fahrt gestellt werden, das Vorsignal zeigt auch Fahrt und das nächste was kommt ist das Manöver.</p> <p>Übergeordnet habe ich nicht gefunden, wie man auf die 20m kommt. (Auch in den L2-Regeln haben sie keinen Querverweis gemacht) Wenn es etwas gibt in den AB-EBV, dann hier erwähnen.</p>	V	siehe Erläuterungen zu BAV 16
RhB-02	25011	5.2.2.2		E	Eine Verwechslung zwischen der Landesgrenze überschreitenden Strecken mit innerschweizerischen Strecken mit der Ausrüstung für zwei Systeme (z.B. Dreischienengleis) ist nicht ausgeschlossen.	<p>Text präzisieren:</p> <p>Auf der Landesgrenze überschreitenden Strecken mit überlagerten Zugbeeinflussungssystemen...</p>	A	Vorschlag ist auch nicht besser, denn es kann sich eben gerade auch um Strecken handeln, die die Landesgrenze nicht überschreiten (z.B. Raum Basel Bad).

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
SBB-100	25011	5.2.2.2		T/E	«Grenzbetriebsstrecken» .-> Unklar! Sind hier nur die Streckengleise gemeint oder auch die Bahnhofgebiete (vgl. zB. Bahnhöfe Schaffhausen, Chiasso, Buchs SG, etc)? Sonst gibt das zwangsläufig wieder Diskussionen, wie zB. in Chiasso Vg oder vormals in Buchs SG!	Den Titel und den Satz präzisieren, wie folgt: 5.2.2.2 Grenzbetriebsstrecken und Grenzbahnhöfe «Auf Grenzbetriebsstrecken und in Grenzbahnhöfen mit überlagerten Zugbeeinflussungssystemen nicht zulässig.»	Z	Textvorschlag AGr: «In Anlagen, wo ganz oder teilweise Sicherungsanlagen und/o-der Zugbeeinflussungen nach ausländischen Regelwerken zur Anwendung kommen, sind die reduzierten Durchrutschwege nicht zulässig.»
SBB-101	25011 25027	5.2.2.2 Oder neue Ziffer einfügen nach dieser Zif	Neue Ziffer ergänzen:	T/E	«Grenzbahnhöfe / Strecken zu Nachbarbahnen» Es sind pro Strecke und-je Bahnhof einheitliche Signalsysteme anzuwenden (entweder vollständig das schweizerische oder das ausländische Signalsystem der ausländischen Nachbarbahn. -> Dies hat direkten Einfluss auf die Bestimmung der Durchrutschwege!! -> Diese Bestimmung fehlt und führte zB. in Chiasso zu grossen Unsicherheiten, welche Durchrutschwege bei welchen Signalen nun gelten (CH oder FS? zB hat die FS viel längere Durchrutschweg-Bestimmungen. Dies führt in der Folge zu erheblichen Kapazitätsverlusten durch Fahrstrassenausschlüsse und nun mit Fahrplannpassungen. Diese Bestimmung und Wissenserhalt ist nirgends klar für Netzplaner und Projektierer, Prüfer sowie SIOP-A und SIOP-B Prüfer festgehalten.. Die gleichen Probleme müssen bei anderen Grenzbahnhöfen vermieden werden -> Saubere Abgrenzung der Signalssysteme = Grenze bei den Einfahrsignalen der jeweiligen Grenzbahnhöfe oder vorgelagerte Bahnhöfe, analog CEVA.	Neue Ziffer und neuen Titel in der RTE 25011 oder evtl. 25027 wie folgt einfügen: Testvorschlag oder sinngemäss: «Zif 5.2.2.x Strecken und Bahnhöfe angrenzend zu ausländischen Nachbarbahnen: Je Strecke und je Bahnhof sind in sich einheitliche Signalsysteme festzulegen, zur einheitlichen Bestimmung der jeweils anzuwendenden Durchrutschwege. des jeweiligen ISB bzw. der jeweiligen ausländischen Bahn.»	A	Grundsatz der Einheit der Materie wird verletzt; wir können im RTE 25011 nicht vorschreiben, was für Signalsysteme wo gebaut werden. Und wenn schon, würde das sonstwohin gehören (weitere Beurteilung @Steuergruppe Kompodium).

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
Sip-11	25011	5.3.3	--	T	Die 20 m vor BUe war bisher nur eine Aufstellregel für Signale in der R RTE 25027. Dieser wurde seinerzeit aus zwei Gründen auf dieses Mass festgelegt: a) Strassenverkehrsteilnehmer nicht durch allzu nahe Schienenfahrzeuge verunsichern. b) Sichtbarkeit aus dem Führerstand auf den BUe gewährleisten, insbesondere falls dieser bei «offen und örtlich nicht bewacht» befahren werden muss. Je nachdem, was mit der missverständlichen Formulierung (siehe Kommentar zu 5.3.2) gesagt werden will, wird der Mindestabstand verlängert (was die Platzierung der Deckungselemente erschwert und zu längeren Sperrzeiten führt) oder er verkürzt sich so, dass die Sichtbarkeit des BUe aus dem Führerstand u.U. nicht mehr gewährleistet ist. Die Pflicht für ein D-Weg vor einem BUe ist zudem unlogisch mit Blick auf die Programmierung ZBMS: Bei dunklem KL wird über den BUe auf 10 km/h überwacht, ein Halt ist nicht verlangt.	Kein Mindestdurchrutschweg vor BUe festlegen. Regelung in R RTE 25027 belassen.	A	Grundsatzentscheid der Steuergruppe Kompendium vom 27.01.2020: D-Weg vor BUe gehört nicht ins 25011, sondern ins 25027. → Ziffer 5.3.3 wird ersatzlos gestrichen!
AB-03	25011	5.3.3		T	Der Mindestdurchrutschweg sollte mit der angepassten ZSL 90 Tabelle übereinstimmen Die aus der RTE 25931 übernommenen 20 m sind für Meterspurbahnen mit engen Verhältnissen nicht immer möglich. Es soll kein Wert vorgegeben werden, ohne dass es einen Bezug zur Herleitung dieses Wertes gibt.	Unterscheidung Normalspurbahn und Meterspurbahn. Bitte die Vorgabe eines fixen Wertes ohne fundierter Herleitung vermeiden.	A	siehe Sip-11
BAV 13	25011	5.3.3		T	Der folgende Satz ist zu präzisieren. «Der Durchrutschweg gilt vom Signal bis zum Strassenrand.» - «bis zum Strassenrand» kann vielseitig interpretiert werden. - gilt diese Aussage «vom Signal bis zum Strassenrand» auch für ZBMS (vgl. Bild 6), resp. welcher Wert ist für ZBMS erforderlich?	Zu präzisieren.	A	siehe Sip-11

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
BAV 14	25011	5.3.3		T	Statt «längere Abstände» eine klare Begriffsdefinition verwenden.	Zu klären und anpassen.	A	siehe Sip-11
BAV 15	25011	5.3.3		T	«Wo aus anderen Gründen längere Abstände gefordert sind, ...» Welche andere Gründe?	Zu klären und anpassen.	A	siehe Sip-11
BLS-25	25011	5.3.3		T	Zama: Gelten diese Minstdurchrutschwege gegenüber allen Bahnübergängen? Oder gelten diese Durchrutschweglängen nur gegenüber von Bahnübergängen, welche von Autos befahren werden können. Hintergrund meiner Frage: In einem aktuellen Projekt wird diese Durchrutschweglänge gegenüber einem Bahnübergang, welcher ausschliesslich von Fussgänger und Velofahrer befahren werden kann (Strassenbreite 1.5m mit Poller), nicht eingehalten. Dort argumentiere ich, dass der Lf akustische Warnsignale abgibt, wenn er nicht vor dem Signal anhalten kann und dadurch potentiell gefährdete Personen den Gleisbereich rechtzeitig verlassen können (Personen haben bessere Reaktionszeit als Fahrzeuge).	Ergänzung des Abschnitts: Bei Bahnübergängen, welche ausschliesslich dem nicht motorisierten Verkehr dienen, kann der Minstdurchrutschweg unterschritten werden. oder Bei Bahnübergängen, welche ausschliesslich dem nicht motorisierten Verkehr (Fussgänger und Velo) dienen, kann der Minstdurchrutschweg auf 10m festgelegt werden.	A	siehe Sip-11
RhB-07	25011	5.3.3		E	Der erste Satz ist schwer verständlich.	Die Formulierung soll optimiert werden: Der Minstdurchrutschweg beträgt den Wert des Durchrutschwegs für zwei Zugfahrten, aber höchstens 20 m.	A	siehe Sip-11
RhB-08	25011	5.3.3		T	Dieser Artikel ist auf Bahnübergangsanlagen mit Strassenverkehr abgestimmt. Eine Bestimmung des allfälligen erforderlichen Durchrutschwegs gegenüber Perronzugängen für Fussgänger fehlt. Diese Übergänge sind sogar meistens nicht abgesichert, wenn sie nach dem spätesten Halteort für Züge angeordnet sind. Es soll kein Durchrutschweg gegenüber Perronzugängen erforderlich sein. Es würde den Zugang zum Zug für die Reisenden nur verlängern.	Ergänzung: Bei Perronzugängen mit reinem Fussgängerverkehr werden keine Durchrutschwege berücksichtigt.	A	siehe Sip-11

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.


⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheidung und Begründung der Arbeitsgruppe
RhB-09	25011	5.3.3		T	Der Satz „Wo aus anderen Gründen längere Abstände gefordert sind, sind letztere zu projektieren“ gilt bei jeder Vorschrift und ist selbstverständlich.	Streichen	A	siehe Sip-11
SBB-137	25011	5.3.3.		T	Die Herleitung der 20 m ist nicht nachvollziehbar und differenziert zu betrachten, Heute existieren sehr viel Ausnahmegewilligungen mit kürzeren Distanzen, die kürzlich in Betrieb genommen wurden (z.B. Oberdiessbach)	Passus anders regeln und Durchrutschweg verkürzen. Begründung Oberdiessbach beiziehen.	A	siehe Sip-11
SOB-04	25011	5.3.3		T	Zug gegen Bahnübergang Der Mindestdurchrutschweg ist das Minimum von 20 m oder dem Mindestdurchrutschweg für zwei Zugfahrten. Woher stammen diese 20 m?	Der Mindestdurchrutschweg soll auch in diesem Fall gemäss Tabellen 5.2.4-5.2.6 erfolgen aber maximal 20m betragen.	A	siehe Sip-11
SBB-136	25011	5.3.3.	1	T	Der erste Satz ist grammatikalisch nicht korrekt und damit nicht verständlich.	Satz korrekt schreiben (z.B. «Der Durchrutschweg beträgt mindestens 20 m oder ist identisch dem Mindestdurchrutschweg für zwei Zugfahrten.»)	A	siehe Sip-11
SBB-134	25011	5.3.3	1.	T	Zitat: Der Mindestdurchrutschweg ist das Minimum von 20 m oder dem Mindestdurchrutschweg für zwei Zugfahrten. Was ist genau gemeint? Will man wirklich teils deutlich längere Durchrutschwege? Das gibt teilweise lange Schliesszeiten bzw. die Notwendigkeit auch für wendende Züge die Schranken bei der Einfahrt zu schliessen. Ich sehe keinen Grund für Bahnübergänge höhere Anforderungen zu definieren als für Zugfahrten. (I-AT-SAZ-SIH-SOA-BS-14)	Ist das hier gemeint? Der Durchrutschweg entspricht dem Mindestdurchrutschweg für zwei Zugfahrten, jedoch im Minimum 20m. andere Formulierung: Der Durchrutschweg beträgt im Minimum 20 m bzw. er erfüllt den Mindestdurchrutschweg für zwei Zugfahrten. Anderer Vorschlag: Es gilt der Mindestdurchrutschweg zwischen zwei Zugfahrten.	A	siehe Sip-11

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
SBB-135	25011	5.3.3	1.		Die 20m Zf gegen Bahnübergang genügt in den meisten Fällen nicht mehr. Ist das so gewollt? Woher die schärferen Anforderungen? Macht die Projektierung einer Anlage massiv komplizierter. (I-AT-SAZ-SIH-SOA-WE-16)	Begründen oder 20m, wie bisher, verlangen.	A	siehe Sip-11
BLS-26	25011	5.3.3	1.Satz, 1.Abschnitt	T	Wys: ...oder dem Mindestdurchrutschweg für zwei Zugfahrten... Was ist mit ..zwei Zugfahrten... gemeint? Sind damit Gegenfahrten von 2 Zugfahrten gem. 5.3.1.c gemeint?	Wenn ja, bitte entsprechenden Hinweis auf (Kap. 5.3.1.c Gegenfahrten) ergänzen	A	siehe Sip-11
Sip-12	25011	5.3.3	2.	T	Massgebend ist der nächste Kollisionspunkt (der sich durch den Umriss des Fahrzeugs in Relation zum Strassenverlauf ergibt) und nicht der Strassenrand ab Gleisachse  Zudem ist nicht klar, ob mit «Strassenrand» auch «Trottoirrand» gemeint ist.	Präzisieren, am besten mit einer Skizze.	A	siehe Sip-11
BLS-24	25011	5.3.3	alles	T	Gep: Diese Anforderung ist exakter und Detaillierter im RTE 25931 enthalten.	Kapitel hier löschen oder nur einen Querverweis aufführen.	A	siehe Sip-11
SBB-133	25011	5.3.3	Titel und Text	T	Titel verleitet zum Schmunzeln, da Bahnübergänge sich eigentlich nicht bewegen... Text nicht gut verständlich analog 5.3.2	Antrag: «5.3.3 Zug Richtung Bahnübergang» «Der Mindestdurchrutschweg zwischen Hauptsignal sowie Bahnübergang (Strassenrand auf Seite der Fahrt) beträgt mindestens 20m. Wo aus anderen Gründen längere Abstände gefordert sind, sind letztere zu projektieren.»	A	siehe Sip-11

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
SBB-142	25011	5.2.2.3	Interpolation für Zwischenwerte	T/E	Interpolation für Zwischenwerte seien linear möglich. Dies ist ok, aber es fehlt die Angabe zu Rundungen.	Muss generell der Durchrutschweg auf den nächsten Meter aufgerundet werden, wenn die Zwischenwerte eine Zehntelsstelle (zB. xx,2m) ergeben? Eine entsprechende Definition aufnehmen.	A	In den Tabellen für ZBMS und ZSL-90 gibt es bereits auf dm gerundete Werte; also zulässig auf dm zu runden. Ob das aber explizit geschrieben werden muss, bleibe dahingestellt, theoretisch kann man auch auf den mm genau projektieren, aber das wird wohl niemandem in den Sinn kommen...
BAV 16	25011	5.3.1.3		T	Ist die Forderung nach 10m Minstdurchrutschweg bei Zahnradabschnitten angebracht resp. realistisch?	Zu klären und anpassen.	Z	siehe MOB-04
MOB-04	25011	5.3.1.3		T	Distance de glissement en crémaillère en rampe n'est pas justifié pour 10m.	10m sont éventuellement justifié en descente. Il me semble qu'en rampe garder 10m de distance glissement en crémaillère est largement exagéré. Manque une explication claire de pourquoi et les règles à appliquer(même table que les distances de la voie métrique et solutions ZBMS ?).	Z	Von gewissen Zahnradbahnen war zu Beginn des Projekts der Wunsch nach einer Regelung im RTE an die AGr herangetragen worden. Die AGr stimmt jedoch gefühlsmässig der Einschätzung «exagéré» zu. Allerdings ist die Datenlage etwas mager, um fundierte, risikoorientierte Werte festzulegen. In der AGr wurde vor allem festgestellt, dass zwischen reinen Zahnradbahnen wie z.B. der WAB und Strecken wie z.B. MGB, BOB oder Zentralbahn unterschieden werden sollte. Vorschlag aufgrund der AGr-Sitzung siehe Textentwurf Ziffer 5.3.1.3.
Sip-08	25011	5.3.1.3	--	T	Der Wert von 10 m scheint mir aus der Luft gegriffen; bei der WAB sind es 2,5 m. Viele kleine und grosse Zahnradbahnen haben überhaupt keine Signale (RB, PB). Zudem ist für PB ein System mit permanenter v-Überwachung und Führerstandssignalisierung in Entwicklung, das ein Anhalten vor dem fiktiven Signal mit SIL 2 gewährleistet.	Für Zahnradbahnen ist nach wie vor kein Wert in der RTE festzulegen.	Z	siehe MOB-04

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheidung und Begründung der Arbeitsgruppe
SBB-127	25011	5.3.1.3	Ergänzung im Text.	T/E	Neue Bestimmung = sehr gut! Zahnstangenstrecken, einheitlicher Mindestdurchrutschweg von 10 m. (NB: Führte damals in Rorschach bei Anlagenanpassungen zu Unsicherheiten).	Im Satz ergänzen, dass dies auch unabhängig der Spurweite und egal ob Zug-/Zug- und Zug-gegen Rangierfahrstrasse gilt Grund: Es gibt ja auch Zahnradbereiche/-gleise ((wie AB ex RHB), Rigi (ex ARB) die in SBB-Bahnhöfe führen))	A	Unabhängig von Spurweite ist klar, da keine entsprechende [...] gesetzt ist. Rangier: Die AGr erachtet dies auf der Ebene RTE als zu restriktiv; kann pro Bahn jedoch durch den ISB so festgelegt werden.
MOB-05	25011	5.3.4		T	Le contenu de ce paragraphe n'est pas explicite	Ajouter un exemple graphique. Car a mon sens si on parle d'AV de sécurité, il n'y a plus de distance de glissement. Le déraillement devant être provoqué du côté opposé à la circulation à protéger, le sens de ce paragraphe est limité. Quel est le but visé ?	Z	Wurde 1:1 vom bisherigen Anhang SBB (A3) übernommen, weil die dortige Begründung einleuchtet und spurweiten- und ZB-System-unabhängig ist. Dennoch wurde von der AGr aufgrund der ablehnenden Rückmeldungen entschieden, diesen Text wieder aus dem allgemeingültigen RTE-Teil in den Anhang SBB zurück zu verschieben.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
Sip-13	25011	5.3.4		T	Nur bedingt nachvollziehbar: a) Wo endet der «volle Durchrutschweg»: bei der Spitze der Ew bzw. bei der Ev oder beim Sicherheitszeichen? Falls er beim SiZe endet, geht man das Risiko ein, dass die Ew/Ev dennoch durch den Fehlerzug befahren wird und das vorderste Fahrzeug entgleist. Dies beinhaltet in jedem Fall schon eine Gefährdung des Fehlerzugs. Das dadurch mögliche Eindringen in das LRP des Nachbargleises (z.B. durch Verschachtelung der Fahrzeuge) beinhaltet zudem eine Gefährdung des zu schützenden Zugs. b) Es wird deutlich, dass man Ew und Ev keine einwandfreie Wirkung als spurbewirkter Flankenschutz zutraut. Daraus resultierend muss aber die Bestimmung in den FDV R 300.4, Ziffer 2.3.1 auf Weichen beschränkt werden. c) Die Wahrscheinlichkeit, dass Rangierbewegungen oder entlaufene Fahrzeuge auf Ev oder Ew gelangen – und dazu mit höherer Geschwindigkeit als ein Zug im D-Weg – ist grösser, als dass ein Zug darauf gelangt. Somit ist diese Verschärfung – die ja nur für Zugfahrten wirksam ist – nicht..	Bestimmung löschen oder – wenn die SBB daran festhalten will – im Anhang A lassen..	Z	siehe MOB-05
SBB-138	25011	5.3.4	-	E	Die Formulierung «Der volle Durchrutschweg muss unverändert berücksichtigt werden» ist unpräzis. (SBB SAF_17)	Der volle Durchrutschweg muss unverändert garantiert werden, auch wenn [...]	A	siehe MOB-05

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
SBB-139	25011	5.3.4	1.	T	Einverstanden, was Entgleisungsvorrichtungen betrifft, bei den Entgleisungsweichen wäre eine Unterscheidung je nach Ausprägung gemäss RTE25053 Kapitel 1.4 sinnvoll. (I-AT-SAZ-SIH-SOA-BS-15)	Fussnote zu Entgleisungsweiche ergänzen: Ungenügenden Schutz bieten: <ul style="list-style-type: none"> - Entgleisungsweiche mit vollständiger Zwischenpartie - Entgleisungsweiche mit halber Zwischenpartie - Entgleisungsweiche aus vollständiger Zungenvorrichtung Ein kreuzender Durchrutschweg ist nicht mehr zu erwarten, wenn eine: <ul style="list-style-type: none"> - vollständige Entgleisungsweiche oder - Entgleisungsweiche mit halber Kreuzungspartie installiert ist und der Entgleisungsraum so gestaltet ist, dass die Fahrzeuge nicht in den Fahrweg geleitet werden.	A	siehe MOB-05
SBB-143	25011	5.2.2.4 5.2.2.5 5.2.2.6	Tabellen 3 4 5	T/E	Alle 3 Tabellen «Durchrutschweg» Normal und Meterspur: Analog zu heute und gem. den AB-EBV Es fehlen in den 3 neuen Tabellen jeweils eine Spalte ganz links mit der «massgebenden Einfahrtgeschwindigkeit km/h», bzw. falls die Herkunftsgeschwindigkeit (bis und mit 160 km/h) keine Rolle mehr spielt - es fehlt ein genereller Eintrag Sonst ist für den Planer, Anwender und Prüfer nicht klar, für welche Herkunfts-Vmax welcher D-Weg gilt (analog Tabelle AB-EBV).	In allen 3 neuen Tabellen links je eine neue Spalte mit den massgebenden Einfahrtgeschwindigkeiten ergänzen, auch nur, falls die massgebene Einfahrtgeschwindigkeit einheitlich gelten würde wie zB. 1-160 km/h.	A	Als Alternative dazu siehe Vorschlag zu SBB-99 (einleitender Satz)

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
BLS-20	25011	5.2.2.4 5.2.3		T	Zama: Die AB-EBV (Ausgabe 2012) schreibt in AB 39.3.a, Ziffer 4.3.1 für eine Geschwindigkeit bis 49 km/h einen Minstdurchrutschweg von 40 m vor. Wenn nun gemäss der geänderten RTE25011, Kapitel 5.2.2.4, Tabelle 3 die Neigung 0 bis -80‰ ist, dann wird immer ein Durchrutschweg von mindestens 40 m verlangt. Somit stellt sich die Frage, ob aufgrund der RTE eine eingeschränkere Geschwindigkeit verlangt werden soll.		A	Kein konkreter Antrag
SBB-103	25011	5.2.2.4		T	Für mich sieht es so aus, wie diese Tabelle ab dem Hauptsignal bis zum Gefahrenpunkt gilt. Das würde bedeuten, dass man nicht mehr das mittlere Gefälle berechnen muss (Ziffer 5.3.1 e.), sondern nur noch das Gefälle vom Hauptsignal bis zum Gefahrenpunkt ansieht.	Wenn meine Annahme korrekt ist, braucht es keine Anpassung.	Z	Die Interpretation ist ganz falsch! Da also offenbar eine Gefahr von Missverständnissen besteht, hat die AGr beschlossen, in den Tabellen die Spaltenüberschrift mit einem Hinweis auf Ziffer 5.3.1.e zu ergänzen.
SBB-104	25011	5.2.2.4		T	Durchrutschweg-Tabelle für ETCS L1LS oder ZUB (I-AT-SAZ-AZS-FDY)	ZUB durch EuroZUB ersetzen.	A	Gemeint ist ja die <u>Funktionalität</u> «ZUB»; EuroZUB wäre falsch; dieser Begriff kam nur wegen der Übertragungsart mittels ETCS-Balisen auf und hat hier nichts damit zu tun.
SBB-105	25011	5.2.2.4	-	T	Für Züge mit tiefen Bremsprozenten ist der «Gefälleaufschlag» durch die Neigung in den Vorsignaltabellen deutlich grösser als hier beim Durchrutschweg. Ohne weitere Erklärung scheint es kritisch, ob die gegenüber der AB-EBV klar kürzeren Aufschläge das Risiko ausreichend kompensieren. (SBB SAF_07)	Begründung ergänzen, weshalb die Vorgabe der AB-EBV (+1 m pro 1 ‰ Gefälle) aufgrund der vorhandenen Geschwindigkeitsüberwachung auf +0.5 m pro 1 ‰ Gefälle reduziert werden kann.	A	Im Grundlagenbericht ist es begründet (es sind klar unterschiedliche Mechanismen, die zu den Zuschlägen in VT und D-Weg führen). Eine Begründung im RTE-Text selbst führt zu weit (da müsste man ja noch viele andere Dinge begründen!).
SBB-141	25011	5.2.2.4	Durchrutschweg-tabelle ETCS-L1S, oder ZUB	T/E	1. Satz unter dem Titel der Definition «Hauptsignal» ist nicht in jedem Fall klar, ab wo die kürzeren D-Werte gelten «Die jeweils ab Hauptsignal.»	Satz unter Titel präzisieren: «Die nachfolgenden Werte gelten jeweils ab dem Ziel-Hauptsignal.»	Z	ok, bzw. in der AGr wurde beschlossen, den Begriff «spätester Halteort nach FDV 300.6» zu verwenden, was auch die Situationen bei Gruppensignalen einschliesst. Das wurde auch bei ZSL-90 so ergänzt.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. ⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
SBB-102	25011	5.2.2.4	Titel	T	Es fehlt der Hinweis auf Normalspur. Hinweis für [N] einfügen	Vor dem Überschriftstext «[N]» einfügen	Z	ok
BAV 17	25011	5.2.2.5		T	Widerspruch zu Dokument «ZBMS Standard, V1.0; Kap. 8.5. Befreiung aus der Bremskurve»: Die zulässige Art der Befreiung ist abhängig von den Gefährdungen festzulegen und wird infrastrukturseitig projektiert. Der Zug kann nach der Befreiung mit einer entsprechenden Geschwindigkeit weiterfahren.	Verifizieren und anpassen.	A	Unsere Risikoanalyse beruht auf den (spezifischeren) Projektierungsgrundlagen ZBMS Version 2.0 vom 01.02.2018, hier insbesondere Kap. 6.6 «Befreiung». Der SF ZBMS hat persönlich in der AGr mitgewirkt, die entsprechenden Inhalte sind eingeflossen.
MOB-01	25011	5.2.2.5		T	La règle pour déterminer les freins magnétiques n'est pas très claire et explicite. Nous avons des compositions fixes sur la ligne Vevey-Blonay équipées de 2/3 bogies avec sabot magnétiques. Comment pouvoir déterminer si le thème de composition avec freins magnétiques est valable pour ce type de véhicule ?	Préciser la définition de frein type Tram ou alors définir explicitement que seulement les Trams peuvent répondre à cette exigence.	Z	Lösung der AGr: «an jedem Fahrwerk» und «in der Regel Strassenbahn-Fahrzeuge» streichen. Die Absicht der AGr war, den Fall von Zügen, wo nur ein Teil der Fahrzeuge (z.B. nur die Lok) mit Mg-Bremsen ausgerüstet ist, auszuschliessen. Der geänderte Text erfüllt dieses Kriterium immer noch.
MOB-02	25011	5.2.2.5		T	La figure représentée peut induire en erreur.	Il serait judicieux de ne pas présenter ce cas, mais de faire référence au 6.12 des règles de projet ZBMS (RhB)	Z	Beschluss AGr: Hinweis auf Projektierungsgrundlagen ZBMS, aber ohne genaue Versionsnummer und Ziffer, damit bei Neuausgaben der Projektierungsgrundlagen ZBMS keine Fehlreferenzierung entsteht. Der ganze obere Text in 5.2.2.5 wird stark vereinfacht und lautet nur noch: «Die nachfolgenden Werte gelten jeweils ab dem projektierten Zielpunkt der Bremskurve (d.h. maximal angenommene Position der Fahrzeugspitze) gemäss Projektierungsgrundlagen ZBMS des Systemführers ZBMS.»
AB-01	25011	5.2.2.5	Bild 6	T	Abbildung unterschiedlich zum Pendant in den Projektierungsgrundlagen Zugbeeinflussung.	Bild unbedingt sind mit Projektierungsgrundlagen abzustimmen.	Z	siehe MOB-02

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind. ³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
BAV 18	25011	5.2.2.5	Bild 6	T	Was ist gemeint mit dem «vom System benötigten D-Weg»? Ist das systembedingt (Odometrie, Zusammenspiel mit ZSI 127) und führt zu einem Wert von 5m für die Gewährleistung des korrekten Haltepunkts? Gemäss Projektierungsgrundlagen ZBMS V2.0 wird dafür ein Wert von 4.6m vorgesehen (darin wird eine Formel verwendet).	Zu klären und präzisieren / anpassen. Wiederholungen (resp. copy/paste) auf die Projektierungsgrundlagen ZBMS vermeiden. Ein Verweis auf diese ist ausreichend. Gewisse Herleitungen sind zwar hilfreich, jedoch nicht in dieser Tiefe in der RTE aufzuführen. Hingegen wäre es sinnvoll, die Abhängigkeiten der verschiedenen Komponenten / Systeme zu erläutern (u.a. Infrastruktur – Balisen / Fahrzeuge – Odometrie / topologische Eigenschaften).	Z	siehe MOB-02
BAV 19	25011	5.2.2.5	Tabelle 4	T	Der Inhalt der Tabelle ist für den Anwender (Projektleiter, Projektierer) unverständlich: handelt es sich nun um den effektiven D-Weg oder muss dieser noch weiter berechnet werden?	Tabelle sollte Richtwerte enthalten, die der Anwender als Grundlage für die Projektierung verwenden kann.	Z	siehe MOB-02

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ **T:** Technisch, inhaltlich; **E:** Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
RhB-04	25011	5.2.2.5		T	<p>Eine Reduktion des Durchrutschwegs bei verminderter Näherungsgeschwindigkeit wäre bei engen Platzverhältnissen wünschenswert.</p> <p>Die massgebendste Begründung für den Durchrutschweg im Zusammenhang mit einer Zugbeeinflussung mit kontinuierlicher Überwachung ist das Gleiten. Eine Verlängerung des Bremswegs wegen Gleiten ist ab niedrigen Annäherungsgeschwindigkeiten sicher weniger folgeschwer als ab höheren Geschwindigkeiten. Halbe Werte mit Annäherungsgeschwindigkeit ≤ 30 km/h (wie Strassenbahn-Fahrzeuge) können in diesen Fällen vertreten werden.</p> <p>Im Gebirge verhindern natürliche Hindernisse öfters Gleisverlängerungen bzw. würden unverhältnismässige Kostensprünge bei Ausbauten verursachen. Wenn eine Station zwischen einem Tunnel und einem Viadukt eingeklemmt ist, zählt jeder Meter.</p>	<p>Ergänzung Text unter Tabelle 4</p> <p>Wenn sämtliche im kommerziellen Betrieb eingesetzten Triebfahrzeuge und Wagen an jedem Fahrwerk mit Magnetschienenbremsen, die bis zum Stillstand des Zugs wirken, ausgerüstet sind (in der Regel Strassenbahn-Fahrzeuge), dürfen die Durchrutschwege gemäss obenstehender Tabelle halbiert werden. Dies gilt auch bei einer Annäherungsgeschwindigkeit von ≤ 30 km/h.</p>	A	<p>Diese Änderung müsste sauber in der Risikoanalyse begründet werden, wofür in dieser Runde die Zeit fehlt. Grundsätzlich ist es nicht unbedingt so, dass aus tiefen v bei Zwangsbremungen auch kleinere Zielüberschreitungen erfolgen! Zudem genügt bereits 1m im Lichtraumprofil für eine Kollision (das zum Argument «sicher weniger folgeschwer»).</p>
RhB-05	25011	5.2.2.5	Bild 6	T	<p>Grundsätzlich wird das Raddurchmesser im System nach gemessenem Raddurchmesser eingestellt. In diesem Zustand wird die Odometrie durch die eigenen Systemtoleranzen nur minimal beeinflusst. Ein grösserer Wegmessfehler kann nur durch Schlupf entstehen bzw. ein Überschreiten der "grünen" Kurve kann nur durch Gleiten verursacht werden. Mit der Zeit wird der Raddurchmesser immer kleiner und der effektive Zielpunkt verschiebt sich auf die sichere Seite.</p> <p>Eine Teilüberlagerung des durch das System benötigten Durchrutschweges sowie des risikobestimmten Durchrutschweges soll in Betracht gezogen werden.</p>	<p>Durchrutschweg ab effektivem Zielpunkt bei genauer Odometrie statt ab maximaler angenommener Position der Fahrzeugschulter beim Halt berechnen.</p>	A	<p>Würde den Annahmen der Risikoanalyse widersprechen; es wurde immer mit der roten Kurve (Abbildungen im ZBMS-Handbuch), d.h. mit der max. angenommenen Position gerechnet. Genauere methodische Erklärungen siehe im Grundlagenbericht zur Risikoanalyse.</p>

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE- Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E 3	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid und Begründung der Arbeitsgruppe
RhB-03	25011	5.2.2.5	Tabelle	T	Eine Reduktion des Durchrutschwegs in Steigungen analog Tabelle Ziffer 5.2.2.4 ist wünschenswert. Die massgebendste Begründung für den Durchrutschweg im Zusammenhang mit einer Zugbeeinflussung mit kontinuierlicher Überwachung ist das Gleiten. Eine spürbare Verlängerung des Bremswegs in starken Steigungen wegen Gleiten ist kaum realistisch. Im Gebirge verhindern natürliche Hindernisse öfters Gleisverlängerungen bzw. würden unverhältnismässige Kostensprünge bei Ausbauten verursachen. Wenn eine Station zwischen einem Tunnel und einem Viadukt eingeklemmt ist, zählt jeder Meter.	Ergänzung Tabelle: Neigung [‰] Minstdurchrutschweg [m] 30-80 0 20 3.3 10 6.7 0 10 -10 13.3 -20 16.7 ...	V	Die Risikoanalyse wurde mit den präsentierten Tabellen gemacht; eine weitere Verkürzung bei der ZBMS unter 10m müsste nochmals neu durchgerechnet werden. Zeitlich bis zur 2. Lesung nicht mehr möglich.
SBB-106	25011	5.2.2.5	Titel	T	Es fehlt der Hinweis auf Meter- und Spezialspur. //Welche Bahnen kennen dieses ZBMS	Vor dem Überschriftstext «[MS]» einfügen	Z	ok
SBB-107	25011	5.2.2.6		T	Es fehlt der Hinweis auf Meter- und Spezialspur.	Vor dem Überschriftstext «[MS]» einfügen	Z	ok
SBB-140	25011	6	a	E	Nach dem Komma der neuen Einfügung fehlt der Leerschlag vor dem Wort «oder».	Leerschlag ergänzen	Z	ok
Sip-14	25011	6	a.	T	Die «maximal mögliche Zuglänge» scheint mir nicht sinnvoll. Oder haben alle Bahnen ihre «maximal mögliche Zuglänge» in ihren Netzzugangsbestimmungen sowie den Betriebsvorschriften definiert? Werden diese max. Zuglängen von den EVU oder den ISB bestimmt?	Eine Formulierung wählen, welche auf die üblicherweise auf diesem Abschnitt verkehrende Zuglänge verweist.	A	Entscheid AGr: so lassen wie im Vorschlag, da sonst schwer anzuwenden / Auslegungsdiskussionen vorprogrammiert.
BAV 17	25011	5.3.2, 5.3.3		T	Der folgende Satz ist unverständlich. «Der Minstdurchrutschweg ist das Minimum von 20 m oder dem Minstdurchrutschweg für zwei Zugfahrten.»	Beide Texte verständlicher schreiben.	V	siehe Erläuterungen zu BAV 16
AB-02	25011	5.2.2.5 und 5.2.2.6	Tabelle 4 und Ta- belle 5	T	Wieso sind die Durchrutschwege unterschiedlich? Beide Systeme überwachen die Geschwindigkeit und bremsen auf einen gleichen Zielpunkt	Werte von ZSL 90 und ZSI 127 sollten gleich sein. Vorschlag: Werte von ZSL 90 für beide Systeme übernehmen	A	Leider nicht möglich, Begründungen siehe Grundlagenbericht.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheide und Begründungen der Steuergruppe bzw. Arbeitsgruppen
SBB-187	25021	5.2.1		T	<p>Es besteht ein Widerspruch in der Definition der «Nutzlänge» der EBV, Art. 22 und (5.1) und der Definition der «Gleisnutzlänge» für Güter- und Personenzüge (5.2.2.1 und 5.2.3.1): Unter 5.1. und in der EBV, Art 22, wird die Nutzlänge von Stationsgleisen definiert als Distanz zwischen den Sicherheitszeichen.</p> <p>Vergleicht man dies mit den Längen gemäss 5.2.2.1 und 5.2.3.1, so fehlen die jeweiligen Distanzen SZ-GFM-Abschnittsgrenze und ein allfälliger Durchrutschweg.</p> <p>Im Grundsatz muss der Standort der Hauptsignale in die Überlegungen aufgenommen werden. Denn die Längen unter 5.2.2.1 und 5.2.3.1 müssen vor dem Hauptsignal liegen. Hinter dem Hauptsignal und vor dem Sicherheitszeichen muss gemäss 3.1.3.3 (alt) 3.1.4.3. (neu) der Abstand zwischen Sicherheitszeichen und GFM-Abschnittsgrenze 5-8m [N] liegen sowie gemäss 25011 ein allfälliger Durchrutschweg.</p> <p>Unter 5.1 soll ein Hinweis auf die entsprechenden Regelungen aufgenommen werden.</p>	<p>Grundsätzlich bei 5.2 in den Tabellen noch je zwei Zeilen nachtragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Distanz Sicherheitszeichen – Gleisfreimelde-Abschnittsgrenze: Siehe RTE 25021 2) Allfälliger Durchrutschweg: Siehe RTE 25011 <p>Alternative: Antrag: unter 5.2.1 als letzter Satz aufnehmen: «Die zusätzlichen Längenelemente für den Abstand zwischen Sicherheitszeichen und GFM-Abschnittsgrenze sind nach RTE 25021, 3.1.4.3. und für einen allfälligen Durchrutschweges nach RTE 25011 zu ermitteln.»</p>	Z	Kapitel wurde überarbeitet

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ₃	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheid / Begründung der Arbeitsgruppe
BLS-61	25027	3.5.5		T	<p>Gep: Die geforderten 20m schmerzen immer wieder gewaltig. In den AB-EBV finden sich diese 20m nicht. Die BUe-RTE verweist auf AB-EBV, AB 34.3, Ziffer 5.5. Dort finden sich die 20m auch nicht.</p> <p>Ein erfahrener Gutachter hat mir gegenüber erwähnt, die 20m habe man mal festgelegt, weil es bei 0m Fälle gab, wo die Strassenverkehrsteilnehmer erschrocken seien, wenn eine Lok / ein Zug so nahe auf einen noch offenen BUe gefahren sei. Ist für mich eine gute Begründung um eine Distanz vorzuschreiben. Würde dann auch erklären, warum es im Gegensatz zu den normalen Durchrutschwegen gemäss AB-EBV unabhängig von der Geschwindigkeit ist.</p> <p>Eine Sollanforderung würde dann aber aus meiner Sicht reichen, so dass man mit vernünftigem Aufwand auch mal 17m anstelle 20m begründen kann.</p>	<p>Bitte eine Begründung für diese 20m aufführen.</p> <p>Bitte erwähnen, was man machen muss, wenn die Distanz kürzer als 20m ist.</p>	A	<p>Die Steuergruppe R RTE 25000 hat in der Sitzung vom 27.01.2020 entschieden, diese sehr lange schon bestehende Vorgabe</p> <ul style="list-style-type: none"> - In R RTE 25027 zu belassen, - In R RTE 25011 zu löschen, - In RTE 25931 nicht mehr aufzuführen. <p>Ursprung: Diese Vorgabe war bereits enthalten in der Weisung X2 «Richtlinien für die Projektierung und den Bau neuer Gleisanlagen für Sicherungsanlagen mit Zwergsignalen» vom Dezember 1969. Im Beurteilungsworkshop im Mai 2001 wurde sie von BAV- und Bahnexperten als weiterhin notwendig beurteilt, jedoch nicht als hoheitliche Vorgabe eingestuft. Seit der ersten Ausgabe 2003 in der R RTE 25000 enthalten.</p> <p>Vorgehen beim Abweichen von dieser Minimaldistanz: Es handelt sich um eine «Ausnahme» gemäss R RTE 25002, Kap. 2. Die ISB befindet über solche Abweichungen.</p>
SBB-320	25027	3.5.5	Grundsatz	T	Diese Vorgabe ist in 25011 Kap. 5.3.3. bereits enthalten und spezifiziert. Ist hier doppelt vorhandne und könnte widersprüchlich sein.	Kapitel streichen	Z	Die Vorgabe wird in R RTE 25011 gelöscht. Siehe auch BLS-61.
SBB-322	25027	4.7		E	Auf Französisch ist die Regelung zurzeit falsch. (I-AT-SAZ-AZS-FDY)	Es sollte « Si un signal combiné (système L) précède un signal d'entrée ou un signal de block d'une diagonale d'échange... » sein.	Z	Übersetzung folgt

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.

Stand: 22.04.2020

Org.-Nr ¹	RTE-Nummer	Kapitel / Ziffer ²	Abschnitt	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat	Entscheide und Begründungen der Steuergruppe bzw. Arbeitsgruppen
SBB-REW-51 Engelhard	25052	2	c.	E	Heute und in Zukunft wenige Rangierbewegungen geplant ... => Rechtschreibung.	<u>Den Text wie folgt korrigieren:</u> Heute und in Zukunft sind wenige Rangierbewegungen geplant ...	Z	
SBB-REW-52	25052	2.1	Bild 2 Fall 2	T	Meines Erachtens fehlt im Bild die Angabe der minimalen Distanz von $\geq 20\text{m}$ zwischen Signal und Zwergsignal.	Das Bild mit der minimalen Distanz von $\geq 20\text{m}$ ergänzen.	A	Die Distanzen sind nicht Teil der RTE 25052.
SBB-390	25052	2.1	Bild 2 Fall 2	T/E	Generell richtig. Es fehlt aus meiner Sicht, dass die minimale Distanz für diese «Grenze» 20m beträgt, auch wenn dies aus 25011 abgeleitet werden kann (SBB-REW 15; Aebi Roland)	Im Bild oder im Text die minimale Distanz angeben $\geq 20\text{m}$	A	Siehe Kommentar SBB-REW-52
BAV 3	25052	2.1	Bild 3	T	Ist es sinnvoll Sonderfälle wie RH-Signale statt ZS aufzuführen?	Zu klären und ggf. anpassen.	A	Diese weitere Möglichkeit zeigt sich in laufenden Projekten als sinnvoll und sollte daher generisch gelöst werden. (Bei der SBB ist dies über die Projektierungsrichtlinie 0075 implementiert)
SBB-389	25052	2.1	Text	T	Nicht ganz verständlich beschrieben (Einfahrt), man liest zuerst vor allem, dass nur bis zum Signal C geprüft werden muss, aber der nachfolgende GFM gemeint sind. Umstellung der Satzstellung (Ausfahrt in Analogie).	Textvorschlag: «E GFM-Abschnitte, die für die Einstellung einer Zugfahrstrasse bis zum Signal C auf «frei» zu prüfen sind (Einfahrt). A GFM-Abschnitte, die für das Einstellen einer Fahrstrasse ab Signal C auf «frei» zu prüfen sind (Ausfahrt).»	Z	
BAV 4	25052	3			Ganzes gelöscht Kap. 3: Hat das Weglassen des Inhalts keinerlei Einfluss auf die Sicherungsanlagen, z.B. Einfluss auf Halteorttafeln, Einfluss auf die Zugsicherung?	Zu klären und ggf. anpassen.	A	Kapitel 3 ist ein reiner Auszug aus den gültigen FDV. Dazu wurde der zusätzliche Verweis bei Kapitel 1.

¹ Eingabe-Nummer mit Organisation und Person (ausschreiben) an welche allfällige Rückfragen zu richten sind.

² Kapitel /Abschnitt und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen.

³ T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung

⁴ Die AGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.