

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-SOA-002	0 Generell			E	Viele Seitenumbrüche. Lesbarkeit erschwert. (Liste leere Seiten: S. 12 S.39, S.45, S.63, S.69, S.77, S.141, S.155, S.165, S.197, S.203, S.239)	Leere Seiten löschen.	Z	Ja. Für Lesung ok. / Für die Ausgabe 13 braucht es Leer-seiten (1. Seite jeder Regelung ist „vorne“)
SBB-SOA-062	0 Generell	Gen	Ausnahmen	T	Grundsätzlich müssten die Ausnahmebe-willigungen, die von der SIOP A vereinfacht bewilligt werden können, ins RTE25000 einfließen.	Ergänzen: Ausnahmebewilligungen für vereinfachte SIOP A Bewilligung ins RTE 25000 integrieren.	V	Durch SBB zu prüfen.
SBB-SOA-001	0	Generell		E	Die Lesezeichen fehlen, aktuell gibt es mehrfach das Kapitel 1, 2, 3...	Ergänzen: Die Lesezeichen sollen mit den jeweiligen Kapiteln und Titeln ersichtlich sein, wie bis anhin.	Z	Es sind Zeichen eingefügt.
SBB-SOA-003	0	Generell		T	Alle Referenzen auf FDV oder AB-EBV müssen kontrolliert werden und gemäss neuer Ausgabe 2024 in der RTE übereinstimmen.	Referenzen FDV und AB-EBV prüfen.	Z	Ja, ist Teilauftrag für Ausgabe 13.
SBB-238	0	Rückmelde-Tabelle		E	Bitte das Format dieser Rückmeldetabelle überdenken.	Verbesserungsvorschlag: Eine ausgelagerte Tabelle mit "wer hat welchen Kommentar hinterlassen" liesse sich mit einer zusätzlichen Spalte umgehen. Kopfzeile wiederholen auf jedem Blatt. Excel wäre allenfalls geeigneter.	A	RTE-Projekte brauchen zwingend konsolidierte Rück-meldungen. Bereini-gung ist vorher intern nötig.
BAV-01	25000	Allgemein		E	Ergänzungen aus der Weiterentwicklung der RL SA (V4.0) Der Vorschlag soll über das gesamte Dokument umgesetzt werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheitsbericht statt Sicherheitsbericht Planung;</li> <li>• Sachverständigenprüfung Phase Planung statt Sachverständigenprüfung Planung, Sachverständigenprüfung Planung Teil 1;</li> <li>• Abweichung ohne Ausnahmebewilligung statt «Ausnahme unter klaren Kriterien» («unechte Ausnahme»)</li> <li>• hoheitliche Vorgaben statt «hoheitliche Vorschriften», hoheitliche Dokumente, hoheitliche Erlasse, hoheitliche Grundlagen</li> </ul>	Z/V  Z	Übernahme soweit möglich.  Die Anpassung ist ausgeführt.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
BLS-gep-11	25000	0	Generell Fiktive ZS	T	Die RTE 25063 ist abgesehen vom SBB - Anhang A2.2.1. im R RTE 25031 der einzige Ort, wo die <b>fiktiven ZS</b> behandelt werden. (Eine aus meiner Sicht sehr gute und Umfassende Abhandlung!). Wenn ich mir den SBB-Anhang - A2.2.1. im R RTE 25031 anschau kommt aber der Verdacht, dass es noch Lücken geben könnte.	Für die hier vorliegend Ausgabe wird man das nicht mehr ändern können. Mich würde trotzdem wundernehmen, wie die Steuergruppe das sieht. Das schönste wäre natürlich, wenn man die fiktiven Zwergsignale gleich wie die BAUF abhandeln könnte. ⇒ SBB-Anhang A4 zu RTE 25053 wo steht: <i>Die Funktionalität Betriebsartenumschaltung Flankenschutz (BAUF) ist in der Projektierungsrichtlinie PR0068 der SBB beschrieben.</i> Ich fürchte aber, dass die SBB keine solche Projektierungsregel hat, weil sie schon gar nicht auf die Idee kommen, solche Anlagen zu bauen.	V	Antrag ist nachvollziehbar.  Er wird einer nächsten Ausgabe eingehend besprochen.
SBB-211	25000 25003	0		E	Es wäre gut, bei den Begriffsdefinitionen von Personen/Rollen, jeweils sowohl die männliche als auch die weibliche Form zu nennen (oder eine geschlechterneutrale Variante), auch wenn dann später nur eine Form verwendet wird. Das ist in den neuen FDV auch so.	Ergänzen oder anpassen: Bei den Begriffsdefinitionen von Personen/Rollen jeweils sowohl die männliche als auch die weibliche Form nennen (oder eine geschlechterneutrale Variante).	A	In neuen RTE-Regelungen und in R RTE 25000 ist folgender Satz eingefügt: «Die im Dokument in männlicher Form enthaltenen Formulierungen gelten in gleichem Mass für jegliches Geschlecht.»
SBB-SOA-016	25000 25001, 25007	0		E	Weshalb wurde das komplette Kapitel gelöscht oder nicht aufgeführt? Gab es keine Änderungen in diesen Kapiteln?	Prüfen Hinweise: 25000: Umfasst Aend'Geschichte und Vorwort. 25001: umfasst Inhaltsverzeichnis und den Stand der div. Dokumente 25007: Keine Bearbeitung	-	Siehe Einladung zur 1. Lesung: „Die weiteren Regelungen des Kompandiums sind nicht Gegenstand dieser Lesung.“

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-SOA-018 / -35	25000 25010	A1.1		R	Hier müsste wohl I-NAT-SAZ durch I-NAT-BST (SBB Organisationsbezeichnung ab 01.01.2024) ersetzt werden oder grundlegend als Bahnsteuerung ausgeschrieben werden analog Fahrdynamik.	Anpassen: SBB-Organisationsbezeichnungen ändern: I-NAT-SAZ wird ab 01.01.2024 I-NAT-BST Evtl. Analog zu RTE 25027 A4 und A5	Z	In den Regelungen sind «SAZ-Bezeichnungen» fallweise ersetzt.
SBB-SOA-008	25000 25003	3			Alle Begriffe müssen mit den überarbeiteten FDV und AB-EBV A2024 übereinstimmen.	Prüfen und Anpassen	Z	Ja, ist Teilauftrag für A13.
SBB-12	25002	A2.1	1	T	Jede Anlagenanpassung wird aufgrund von Gegebenheiten und Voraussetzungen projektiert. Um festzuhalten auf welchen Voraussetzungen die Anlage projektiert wurde, resp. unter welchen Voraussetzungen sie sicher betrieben werden kann, sind AWBs notwendig. Diese dienen auch zur Absicherung des Projektleiters. Eine Differenzierung wäre hier notwendig. Es muss unterschieden werden, ob es sich um AWBs handelt, welche nicht durch ein Nutzungsänderungsprozess abgesichert sind, daher AWBs welche in den Betriebsvorschriften (z.B. Lokalen Bestimmungen) aufgenommen werden müssten, oder um diejenigen AWBs, welche durch den Nutzungsänderungsprozess gesichert sind. Das Kap. darf nur die AWBs betreffen, welche nicht durch ein Nutzungsänderungsprozess geprüft werden können.	Titel anpassen: Anwendungsbedingungen welche nicht durch ein Nutzungsänderungsprozess geprüft werden Die im Titel genannten Anwendungsbedingungen für den Betrieb sind wenn möglich zu vermeiden.	A	AWB können an sowohl an operative als auch an planende Prozesse erfolgen. Diese Differenzierung muss durch die Prozesse der Infrastruktur-Betreiberin definiert werden.
SBB-188	25002	A5.1.1	a.	T	Neu ist die Vorgabe klar und einfach. Nicht gerecht wird sie dem Umstand, dass mit neuen Regelungsversionen behobene Sicherheitsdefizite der früheren Ausgaben durch die Maschen fallen können. Falls im Rahmen der Einführung einer neuen Regelung, aufgrund der gemäss alten Regeln bestehenden Risiken, ein Screening der bestehenden Anlagen durchgeführt wird, werden die in Planung und	Vorschlag: Die Sachverständigenprüfung Phase Planung Teil 2 wird grundsätzlich auf Basis des zum Einreichungszeitpunkt geltenden Regelwerks durchgeführt. Abweichungen, welche durch Regelwerkänderungen seit der Einreichung zur Sachverständigenprüfung Phase Planung Teil 1 entstanden sind, müssen durch die Projektleitung bezüglich der für den Betrieb	A	Behebungen von Sicherheitsdefiziten in bestehenden Anlagen ohne laufende Anlagenprojekte müssen durch die für die Sicherheit der in Betrieb stehenden Anlagen zuständigen Stelle angestossen

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
					<p>Realisierung befindlichen Anlagen nicht berücksichtigt.</p> <p>Es ist schwierig eine wasserdichte Lösung im Regelwerk zu formulieren, da man jeden Planungs- und Umsetzungsstand beherrschen sollte. Eigentlich muss dies auf Prozessebene der Infrastrukturbetreiber gelöst werden, was in einem grossen Betrieb sehr anspruchsvoll ist. Konkret für das Kompendium schlage ich als Minimallösung eine Formulierung vor, welche einen Teil des Problems lösen könnte: siehe rechts.</p>	<p>der Anlage relevanten Risiken bewertet werden. Falls nötig sind Massnahmen zur Erreichung von akzeptierbaren Risiken umzusetzen, in erster Priorität die Umsetzung der neu geltenden Regel. Falls die Bewertung keine signifikant erhöhten Risiken ergibt und der Aufwand für die Anpassung ans neue Regelwerk aufwändig wäre, kann die Umsetzung gemäss den zum Zeitpunkt der Einreichung zur Sachverständigenprüfung Phase Planung Teil 1 geltenden Regeln erfolgen.</p> <p>Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neu wäre für zusätzliche Weichen eine Zungenkontrolle erforderlich. --&gt; Die Zungenkontrollen sind zu ergänzen, weil die Anpassung am Projekt marginal ist und der Sicherheitsgewinn unbestritten.</li> <li>- Neu würden andere Bezeichnungsregeln für Gleise gelten. --&gt; Auf die Änderung ist zu verzichten, weil kein Sicherheitsgewinn, bei grossem Aufwand für das Projekt.</li> </ul>		<p>werden (z.B. bzw. in der Regel KooSi). Dies kann nicht mit dem Kompendium geregelt werden für bestehende, nicht umzubauende Anlagen.</p>

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-68	25002	A5.1.1	a.	T	«Grundsätzlich muss das Projekt das Kompendium anwenden, welches zum Zeitpunkt der Eingabe des Sachverständigenprüfung Planung Teil 1 gültig ist.» Unklar, inwieweit hier die ANOP berücksichtigt ist.	Anpassen: «...Massgeblich ist der Zeitpunkt der Einreichung zur ANOP, bzw. 1 Monat davor, wenn das Dossier zusammengestellt wird.»	A	Das Kompendium hat stark den Fokus Sicherheitsrelevanz. Daher ist hier die SIOP primär relevant. Der Einfluss auf die ANOP ist nicht durch das Kompendium sondern durch die SBB-Infra-Prozesse zu regeln.
SBB-SOA-006	25002	A5.1.1	a	T	Die Gültigkeit des anzuwendenden Kompendiums wurde auf die SIOP A1 festgelegt.  Somit dürfen Neuerkenntnisse nicht angewendet werden, dafür wird vermutlich die Projektsicherheit gewährleistet. Wie gehen wir mit Grossprojekten um, wie z.B. MSZW? Dort wäre das RTE A12 für die A1 gültig. Bei einer A2 könnte evtl. sogar das RTE A14 gültig sein. Wie lange ist eine SIOP A1 gültig?	Anpassen gemäss Grundsatz: Das Eisenbahngesetz fordert, dass Eisenbahnanlagen gemäss dem Stand der Technik zu erstellen, betreiben, unterhalten und erneuern sind. Die SIOP A verlangt, dass wenn es eine neue Regel gibt, dass diese auf die Sicherheit geprüft wird und kontrolliert wird, bei welchen Projekten diese noch umgesetzt werden muss. Für jede Regel braucht es eine Übergangsfrist. Wenn das umgesetzt wird, dann muss zukünftig der PL im SiBer alle Elemente ausweisen und der SIOP A mitteilen, nach welchem Regelstand projektiert wurde. Es muss begründet werden, weshalb die neue Regel nicht umgesetzt wird. Die EBV muss eingehalten werden.	A	Dies ist eine Fragestellung, welche durch die Prozesse der Infrastruktur festzulegen ist und nicht auf Ebene RTE 25000. In A5.1.1 soll lediglich präzisiert werden, welche Projekte, die bereits vor Inkrafttreten der aktuellen Ausgabe begonnen wurden, die neue Ausgabe anwenden müssen.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-SOA-007	25002	A5.1.1	b	T	Was heisst wirtschaftlich vertretbar? Wer hat das Schlusswort, die Sicherheit oder die Wirtschaft?	Präzisieren.	A	Wurde in L1 nicht verändert. Im Zweifelsfall muss dies mit einem positiven Kosten-Nutzen-Verhältnis (z.B. via MKR) dargelegt werden können. Eine detailliertere Regelung müsste sehr umfangreich und spezifisch ausfallen.
SBB-13	25002 Anhang A	A5.1.1	a	T	Es sollte noch explizit erwähnt werden, dass das Regelwerk bis zum Projektende gilt.	Ergänzen: ...Grundsätzlich muss das Projekt, <b>bis zum Projektabschluss</b> , das Kompodium anwenden, welches...	A	A5.1.1 und RTE 25000 allgemein sollen dazu keine Aussagen machen. Es ist durchaus vorstellbar, dass dies im Einzelfall eine Dauergültigkeit eines alten RTE 25000 in langlaufenden Projekten nicht sinnvoll ist.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-SOA-004	25002	A.2.1	1	T	<p>Für die AWB muss von der regelwerksverantwortlichen Stelle (nach Abklärung mit den betroffenen Abteilungen) vorgegeben werden, wie diese umzusetzen sind.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Was ist unvermeidbar?</li> <li>- Was ist beherrschbar?</li> <li>- Weshalb kommt das in die RTE? Ist dies in einem Prozess des PL abgebildet?</li> </ul> <p>Es muss klar ersichtlich sein, wann AWB's zu verwenden sind und wie deren Ablauf folgen soll.</p> <p>Auswirkung ohne Änderung: Die SIOP A müsste jedes Mal spurbewirkter Flankenschutz verlangen, was ein Eintrag in den SiBer unter unklare Kriterien (Ausnahme) zur Folge hätte.</p>	Präzisieren: Klare Vorgaben, wie die AWB umgesetzt werden müssen. Abklärungen mit den relevanten Stellen vor und nicht erst nach der Veröffentlichung.	A	Abschnitt ist ein Grundsatz mit Erläuterungen und neu explizit als solche deklariert. Die weiteren Fragen sind nicht allgemeingültig beantwortbar.
SBB-SOA-005	25002 25011 25021	A3.2, A5.1.2 4 2.4		E	Es sind keine Änderungen ersichtlich.	Streichen: Der rechte senkrechte Strich muss wohl noch entfernt werden, da es keine Änderungen gegeben hat.	A	Die Striche werden erst bei der definitiven Ausgabe angepasst.
BAV-04	25002	1.1		E	<p>Übersetzungen ins Französische fehlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- AB-Zone</li> <li>- Automatischer Betrieb und Bedienmöglichkeit</li> <li>- Fiktive Zwergsignale</li> <li>- Übrige Gleisanlage</li> </ul>	Französische Übersetzungen in Tabelle eintragen.	Z	Die Ergänzungen sind eingetragen.

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
BAV-02	25002	2			Das Vorgehen bei Abweichungen von Vorgaben (EBV, AB-EBV (inkl. technischen Normen), FDV und den anerkannten Regeln der Technik z.B. RTEs) ist in der RL SA beschrieben. Es bestehen 2 Möglichkeiten: 1. Die Inhalte zum Thema "Abweichungen/Ausnahmen" in R RTE 25000 gemäss RL SA (V4.0) ergänzen. Nachteil dieser Möglichkeit sind Redundanzen zu RL SA. oder 2. zum Thema "Abweichungen/Ausnahmen" in R RTE 25002, Ziff. 2 auf RL SA zu verweisen. Hinweis: Die Inhalte der RL SA (V4.0) zum Thema "Abweichungen von Vorgaben" können bei Bedarf zur Verfügung gestellt.	Die 1. oder die 2. Möglichkeit gemäss Kommentar umsetzen.	Z	Die Begriffe werden übernommen und eingefügt.  Allenfalls sind nach der Publikation der RL SA (V4.0) Anpassungen nötig.
BAV-03	25002	6.1		T	Mit der Revisionsrunde 2024 ist geplant eine neue AB-EBV zu Art 15b zu erstellen und die TSI im neuen Anhang Nr. 6 der AB-EBV aufzuführen.	Konsistenz mit hoheitlichen Vorschriften (resp. hoheitliche Vorgaben gem. BAV-01) sicherstellen.	Z	Ja, ist angepasst.
SBB-210	25002	6.5		T	<i>Sind Sicherungsanlagen gemäss R RTE 25000 korrekt geplant und realisiert, dann sind sie konform mit den Anforderungen TSI ZZS bezüglich Sicherungsanlagen ohne ETCS.</i> Stimmt das und gibt es einen Nachweis dazu? Zudem ist neu die TSI ZZS 2023 referenziert. Wurde das neu überprüft?	Bitte prüfen und gegebenenfalls präzisieren.  <i>Hintergrund: Gemäss dem Begutachtungsbericht einer Benannten Stelle (NOBO) vom 08.08.2016 war die Konformität für die Normalspurvorgaben 2016 erfüllt.</i>	-	(Der Nachweis zu CCS 2016 erfolgte durch den Bericht der Benannten Stelle. Überprüfung CCS 2023 erfolgte analog.
SBB-30	25003	1.1	S. 4	E	Die anderen Begriffe sind in Einzahl aufgeführt, «Fiktive Zwergsignale» neu in der Mehrzahl.	Anpassen: Fiktives Zwergsignal	Z	
SBB-31 / -SOA-014	25003	1.1	S. 6	E	Der neue Begriff «Startender Zug» fehlt in der Tabelle.	Ergänzen: Startender Zug / Train xyz / AB FDV 30111	Z	

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-SOA-015	25003 / 25038	1.2 / 4.5.2.2			'Gleisdurchschneidung' soll konsequent gelöscht werden.	Begriff 'Gleisdurchschneidung' löschen im - RTE 25003 Kap. 1.2 Kap. Profilfreiheit (bezogen auf die Sicherungsanlagen) . - RTE 25038 Kap. 4.5.2.2 Beispiel: Kreuzung (Gleisd.) nicht profilfrei.	Z	Ja. Sie sind konsequent entfernt.
SBB-212	25003	1.2	Frei melden	T	'Frei melden' findet man in den neuen FDV nicht mehr. Der Begriff heisst eindeutig 'Fahrbar melden'.	Anpassen: Begriff 'Frei melden' streichen. Allenfalls 'Fahrbar melden' aufnehmen.	Z	Siehe SBB-137
SBB-135	25003	1.2	Diverse	T	Alle Begriffe, welche in der FDV, AB-FDV, EBV, EBG, AB-EBV usw. beschrieben werden, sollten nur referenziert werden, damit Doppelspurigkeiten bzw. Unterschiede aufgrund von nicht zeitgleichen Anpassungen vermieden werden.	Prüfen oder anpassen: Bei allen Begriffen, welche auf die FDV, AB-FDV, EBV, EBG, AB-EBV usw. referenzieren, die Konsistenz überprüfen, die spezifischen Referenzen angeben und allenfalls auf die Beschreibungen verzichten.	Z	Die Ausgabe 13 ist genau auf die Ausgaben 2024 von AB-EBV und FDV abgestimmt. Die Definitionen sind übernommen.
FB-01	25003	1.2	Text	E	Schreibfehler,	eingestellte Rangierbewegung,	Z	Nach dem Punkt löschen
FB-02	25003	1.2	Fiktive Zwergsignale	T	Verständnisfrage: Gilt dies nur für ILTIS Leittechnik. Bei welchen Stellwerktypen kann diese Funktion umgesetzt werden? Eventuell präzisieren.	Präzisieren, bei welchen Bedienoberflächen und Stellwerke diese Funktion umgesetzt werden kann.	A	Es wird hier ein Begriff definiert und keine Anwendung geregelt.
BAV-05	25003	1.2		E	AB-Zone: (letzter Satz) « ie Rangierbewegung, » unvollständig oder zuviel	Letzter Satz fertig schreiben oder löschen.	Z	
SBB-136	25003	1.2		T	Fiktives Gleis Die Beschreibung ist nicht ausreichend.	Ergänzen: Die Beschreibung sollte durch eine Abbildung oder ähnliches ergänzt werden.	Z	Details siehe z.B. ILtis Symbolkatalog bei SBB..
SBB-137	25003	1.2		T	Der Begriff Frei Melden (Gleis / Weiche) ist in den FDV nicht mehr enthalten und der neue Begriff ist bereits aufgeführt à Fahrbar melden (Gleis / Weiche)	Anpassen: Begriff 'Frei melden' streichen.	Z	Begriff gestrichen. Kommt im Kompendium nirgends vor.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-138	25003	1.2		T	Gleisstromkreis in der Beschreibung wird der Überbegriff GFM verwendet, was in dieser Beschreibung nicht korrekt ist.	Anpassen: In der Beschreibung GFM durch GSK ersetzen.	Z	Ist korrekt: Ein Gleisstromkreis ist eine Gleisfreimelde-einrichtung, welche Fahrzeuge durch Kurzschluss zwischen beiden Schienen erkennt. Dito bei Achszählsystem.
SBB-139	25003	1.2		T	Parallele Fahrt Das Wort «dagegen» ist überflüssig	Streichen: Das überflüssige Wort 'dagegen' löschen.	Z	
SBB-140	25003	1.2		T	Schranken- Halbschrankenanlagen Verweis auf die AB-EBV korrekt. Warum steht dort Kompendium? Ebenfalls könnte man auf die R RTE 25931 verweisen?	Prüfen und ergänzen: Den Verweis bereinigen. Kompendium löschen und zusätzlich auf die R RTE 25931 verweisen.	A	Die Formulierung entspricht nur sinngemäss der AB EBV, daher nur gemäss AB EBV.
SBB-158	25003	1.2	Übrige Gleisanlage	T	Die Definition ist sehr allgemein und hat keinen Bezug zum Automatischen Betrieb. Es ist davon auszugehen, dass diese Formulierung auch anders angewendet wird und dies Missverständnisse auslösen kann.	Vorschläge für andere Lösungen: 1. Verzicht auf eigene Definition, schreiben «Gleisanlage ausserhalb AB-Zone». 2. «Bahnhofsgleise ausserhalb der AB-Zone» 3. «Gleisanlage ohne AB»	Z	Verzicht auf den Begriff. Die Definition in R RTE 25063 3.2.2 sollte ausreichen für den Gebrauch des Begriffes in R RTE 25063.
SBB-213	25003	1.2	Übrige Gleisanlage	T	Es ist ungünstig, den Begriff 'Übrige Gleisanlage', den man in diversen Kontexten brauchen könnte, mit dieser spezifischen Bedeutung zu belegen.	Begriff 'Übrige Gleisanlage' löschen.	Z	Der Begriff ist gelöscht.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-141	25003	1.2		T	Spurbewirkter Flankenschutz Der spurbewirkte Flankenschutz ist im R RTE 25053, Ziffer 2.2 beschrieben. Die Beschreibung gibt dies nicht treffend wieder.	Präzisieren: Spurbewirkter Flankenschutz ergibt sich durch die Gleisanlage, die Verwendung von Schutzweichen oder durch geeigneten Einsatz einer Entgleisungsvorrichtung. Er schützt eine Zufahrstrasse vor unberechtigten Fahrten sowie entlaufenen Fahrzeugen, durch gezielte Entgleisung. Kompendium R RTE 25053, Ziffer 2.2	V	Wurde in A13 Lesung 1 nicht verändert. Spurbewirkter Flankenschutz schützt nicht nur Zufahrten und auch nicht nur mittels Entgleisungen.
SBB-142	25003	1.2		T	Es fehlt der Begriff Zungenkontrolle	Ergänzen: Zungenkontrolle Rückfallebene, welche die sichere Spurführung bei Ausfall des Verschlusses oder der Stellstange bis zur nächsten Weichenumsteuerung sicherstellt. Kompendium R RTE 25022. Ziffer A2.2	V	
SBB-143	25003	1.2		T	Wirkgleis fehlt	Ergänzen: Wirkgleis Das Gleis in dem sich das Entgleisungsmittel befindet. Kompendium R RTE 25053, Ziffer 1.4.9	A	Begriff kommt exakt 1x vor als Begriffsdefinition in 25053 1.4.9
sconrailS BB-252	25003	1.2	S.13	E	Fiktive Zwergsignale können auch nur in der Software vorhanden sein (Beispiel estw Simis W Simplon, Cheyres)  Fiktive Zwergsignale Kompendium Zwergsignale, welche nur in der Stellwerkinnenanlage vorhanden sind. Die fiktiven Zwergsignale werden durch normale Rangierfahrstrassenabhängigkeiten gesteuert und auf der Bedienoberfläche angezeigt. In der Aussenanlage befinden sich jedoch keine Zwergsignale.	Anpassen: <del>Zwergsignale, welche nur in der Stellwerkinnenanlage vorhanden sind.</del> Die fiktiven Zwergsignale werden durch normale Rangierfahrstrassenabhängigkeiten gesteuert und auf der Bedienoberfläche angezeigt. In der Aussenanlage befinden sich jedoch keine Zwergsignale.	Z	Beschreibung angepasst.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-33	25003	1.2	S. 13	E	«Fiktives Zwergsignal» in der Einzahl aufführen.	Anpassen: Fiktives Zwergsignal Zwergsignal, das nur in der Stellwerkinnenanlage vorhanden ist. Die fiktiven Zwergsignale werden...	Z	
SBB-60 / -32 / -69 / -SOA- 009 / - 251	25003	1.2	AB-Zone	E	Der letzte Satz hat einen Tippfehler oder ist nicht vollständig: «Innerhalb dieser Zone werden Zugfahrstrassen bei eingeschaltetem AB automatisch eingestellt. <del>ie</del> Rangierbewegung,».	Streichen oder anpassen: «Innerhalb dieser Zone werden Zugfahrstrassen bei eingeschaltetem AB automatisch eingestellt. <del>ie</del> <del>Rangierbewegung,».</del>	Z	
SBB-61	25003	1.2	Startender Zug	T	Die Definition von 'Startender Zug' gemäss AB- FDV macht aus betrieblicher Sicht Sinn, passt aber für die Stellwerktechnik nicht ganz. Beispiele: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrten mit Hilfssignal. Aus Stellwerksicht ist der Zug ein startender Zug. Betrieblich nicht.</li> <li>- Trennen von zwei Kompositionen mit anschliessender Weiterfahrt der 1. Komposition in gleicher Richtung. Gemäss Definition AB-FDV wäre es ein startender Zug. Aus Sicht Stellwerk kann diese Trennung und die Weiterfahrt erfolgen, ohne die Einfahrt auflösen zu müssen (eine Fahrtrasse existiert «unter dem Zug»). Die 2. Komposition ist jedoch ein startender Zug, sowohl betrieblich als stellwerktechnisch.</li> </ul> Zusammenhang mit RTE 25056 ggf. beachten.	Definition 'Startender Zug' präzisieren, z.B.: «Startender Zug (aus Sicht Stellwerk): Zug, der vor einem Hauptsignal steht, der aber keine Zugfahrstrasse bis zu diesem Hauptsignal hat, d.h. der Bereich zwischen der Zugspitze und dem nächsten Hauptsignal ist nicht durch die Fahrstrassenlogik gesichert. Diese Situation kann z.B. im Ausgangsbahnhof, beim Wenden, bei einer Änderung der Zusammensetzung des Zuges auftreten. Sie kann auch im Störfall auftreten, z.B. wenn der Zug am letzten Hauptsignal ohne Zugfahrstrasse vorbeigefahren ist (Hilfssignal, Befehl).».	A	Relevant sind aus betrieblicher Sicht startende Züge. Diese müssen zwingend auch durch die Technik als solche behandelt werden können. Wenn betrieblich nicht startende Züge technisch als startende Züge behandelt werden, entstehen keine relevanten Probleme.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-SOA-010	25003	1.2	Automatischer Betrieb mit Bedienmöglichkeit	E	Gemäss SBB-Wörterbuch Automatischer Betrieb Die Signale werden bei eingeschaltetem "automatischer Betrieb" (AB) durch Vorgänge an der automatischen Blockanlage auf Fahrt und durch den Zug auf Halt gestellt, sie wirken wie automatische Blocksignale. Die Signale der Regelgleise sind mit "automatischer Betrieb" ausgerüstet, der für jeden Bahnhof ein- und ausgeschaltet werden kann. Im eingeschalteten Zustand sind bestimmte Bedienungen möglich.	Gerne ergänzen gemäss zitiertem SBB-Wörterbucheintrag.	A	Qualität des SBB-Wörterbuch? Blockabhängigkeit ist kaum korrekt.
SBB-SOA-011	25003	1.2	Bahnhof	T	Bahnhof Anlage zur Regelung des Zugverkehrs und der Rangierbewegungen meistens mit Publikumsverkehr - innerhalb der Einfahrsignale oder - wo solche fehlen innerhalb der Einfahrweichen oder - wo vorhanden innerhalb der Bahnhofanfang- und Bahnhofendetafel	Gemäss FDV A2024 R300.1 Kap. 2.5.2 anpassen.	Z	
SBB-SOA-012	25003	1.2		T	Es fehlen die Definitionen "Gefahrguttransporte" und in Bezug auf "Rangieren mit Gefahrgut" die Definition "Gefahrgüter".	Präzisieren: Klar definieren und abklären, wo eine verbindliche Aussage eingeholt werden kann. Evtl. auch Bahnhofendtafeln aufführen Evtl. auch Sperrsignale aufführen Evtl. auch Eigenzwieschutzweiche aufführen Evtl. auch Nutzgleis aufführen	A	Kommt ausschliesslich in 25053 relevant vor. Gefahrguttransporte sind Fahrten mit Gefahrgutwagen (dementsprechend ergänzen in 25053).

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-SOA-013	25003	1.2	Rangierbewegungen im Normalbetrieb	T	Aktuell wird von "Jahresfahrplanung" gesprochen. Dies fehlt in den Begriffen. Falls dies nicht einfließt, haben wir ein grösseres Problem mit den AWB's, auch bereits verifizierten.	Präzisieren: Normalbetrieb klar definieren in Abstimmung mit der Überarbeitung der FDV A2024 R300.1 Kap. 2.5.2 Evtl. auch Normalbetrieb einzeln aufführen, da dies auch immer zu Verwirkung führt.	Z	
SOB-01	25003	1.2	AB-Zone	T/E	Der Abschnitt ist nicht fertig formuliert. Satzfragment «Rangierbewegung» fertig formulieren.	AB-Zone bezüglich Rangierbewegung ausformulieren	Z	
SOB-02	25003	1.2	Fiktive Zwergsignale	T	Was ist mit den fiktiven Zwergsignalen im Do 69 zum Einstellen der Rangierbewegungen? Diese sind nicht in der Innenanlage, sondern nur im Leitsystem (ILTIS) projektiert.	Absatz präzisieren	A	Ein fiktives Zwergsignal hat Auswirkungen im Stellwerk. Reine Bedienelemente auf der Bedienoberfläche sind keine fiktive Zwergsignale im Sinne des RTE 25000.
AB-01	25003	1.2	AB-Zone	E	Schlussstil des Textes: eingestellt. ie Rangierbewegung,	Textkorrektur, ist vermutlich zu löschen?	Z	
BLS-gep-1	25003	1.2		T	Achszählssystem redundant: Das EGB – CH – Prinzip ist «frei gewinnt». Die Wirkung ist umfassender als nur für das Einstellen von Fstr. Stichworte: Valenzfehler, Valenzfehler Rückstellung, Auflösung von Fstr. Prüfung auf frei für z.B. Flankenschutz und bel. Prüfung nach dem Ziel etc.	Satz «Für die Einstellung einer Fahrstrasse genügt es, wenn eines der beiden Systeme den Abschnitt «frei» meldet.». Das redundante System im RTE 25021 abhandeln und hier nur auf eben dieses RTE 25021 verweisen.	A	RTE 25000 gilt nicht für FSS. EGB-spezifische Regelungen gehören in die ProReg EGB.
BLS-gep-2	25003	1.2		R	Gefahrgutwagen, es steht: <i>Grosszettel</i>	Müsste wohl <i>Grosszettel</i> heissen	Z	
BAV-06	25003	2		E	AB: Dans la version allemande : la traduction française est « CA Commande Automatique » et dans la version française, la traduction française est « AB Exploitation Automatique ». Vérifier quelle est la bonne traduction.	Deutsch / Français gemäss Kommentar überprüfen und sinngemäss anpassen.	Z	
SBB-34	25003	2	S. 25	E	Übersetzung GFM (ELV)	Anpassen: Équipement de ...	Z	

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-SLA-009	25003	3	Begriffe	E	Rangierbewegungen im Normalbetrieb: 2 Kommas fehlen	Ergänzen:... dienen und solche (Komma ergänzen) die nicht regelmässig geplant sind. Regelmässigkeit ist gegeben, wenn jede zweite Woche oder häufiger rangiert wird. Wird in einer Gleisanlage saisonal viel rangiert (Komma ergänzen) ist die Anlage für Normalbetrieb auszulegen.	Z	
SBB-70	25010	A2	Letzter Abschnitt	T	Es wird von «vierstelligen» Gleisnummern gesprochen. Gemäss RTE 25010 Kap. 2.2.2 & 2.3 sind jedoch nur dreistellige Gleisnummern erlaubt (bis 999).	Prüfen und ergänzen: Inkonsistenz innerhalb der Kapitel bereinigen bzw. eine klare Definition der vierstelligen Gleisnummern ergänzen.	A	Abweichungen zu Grundsätzen nur für SBB sind bewusst im Anhang A festgehalten.
SBB-71	25010	A2	Letzter Abschnitt	E	Für die Anwendung von vierstelligen Gleisnummern muss in jedem Einzelfall abgeklärt werden, ob in der vorgesehenen Anlage alle Umsysteme der SA-Anlage mit Bezug zu Gleisnummern damit umgehen können. <del>wenn Gleisnummern in einem vierstelligen Format übermittelt werden.</del>	Streichen: Redundanter letzter Teilsatz löschen: <del>«wenn Gleisnummern in einem vierstelligen Format übermittelt werden.»</del>	Z	Neu: „...ob in der vorgesehenen Anlage alle Umsysteme inkl. der dazugehörigen Schnittstellen der SA-Anlage...“
SBB-SOA-019	25010	A2	2.	E	Aktuell können die 4-stelligen Gleisnummern nicht überall angewendet werden. Genaue Definition in welcher Situation, wo dies bereits heute möglich ist.	Präzisieren, in welcher Situation vierstellige Gleisnummern möglich sind.	A	Genau dies ist nicht möglich, weshalb jeder Einzelfall abgeklärt werden muss. → Unterteilung A2 in zwei Kapitel A2.1 Grundsatz und A2.2 vierstellige Gleisnummern.

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-SOA-017	25010	4.8.2		E	Die Situationen wie z.B. grosse Projekten (Winterthur) ohne Streckengleis, wo durchgehende gesicherte RaFa sind im Regelwerk nicht abgebildet. Es ist zu vermuten, dass vermehrt Grossprojekte kommen werden. In W konnte eine Ausnahme genehmigt werden, Dies sollte aber nicht häufig vorkommen, sonst wechselt sich die Situation auf typisch.	Gemäss FDV A2024 R300.2 Kap. 2.6.3 anpassen. Bei Bahnhöfen ohne Einfahrtsignale sind die Bahnhofanfang- und Bahnhofendetafeln nach Bedarf aufgestellt. Sind solche vorhanden, sind sie je Standort immer gemeinsam aufgestellt.	V	Betrifft unverändertes Kapitel, erscheint aber notwendig
FB-04	25011	A	Neuer Abschnitt	T	Antrag auf neues Kapitel A6 Vernachlässigbare Risiken bei Zugsicherungssystem mit dauernder Fahrwegüberwachung.	Bei ISB welche über ein Zugsicherungssystem verfügen welche die Zugs- und Rangierfahrten dauernd überwacht, kann der Durchrutschweg vernachlässigt werden.	V	Angang A ist der SBB-spezifische Angang. Thema ist aber Kern der Arbeiten der Überarbeitung von RTE 25011 durch eine separate Arbeitsgruppe. Die Schwierigkeiten liegen aber eben in der Tatsache, dass dies nicht garantiert werden kann.
BAV-08	25011	A5		T	Nicht alle durch Entgleisungsmittel bewirkte Entgleisungen sind vernachlässigbar (siehe auch Ausführungen unter A3)	Text konform zu den AB-EBV 2024 anpassen (sowie von Entgleisungsmitteln bewirkte Entgleisung streichen).	Z	A5 wieder löschen

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-253	25011	A5	S.12	E	Im Kapitel A3 wird darauf hingewiesen, dass nicht alle Entgleisungsweichen und Entgleisungsvorrichtungen den Durchrutschweg aufheben. Ich finde die Anmerkung im A5 verwirrend.  Vernachlässigbare Risiken Als vernachlässigbare Risiken im Zusammenhang mit dem Durchrutschweg gelten insbesondere Kollisionen mit Prellböcken und anderen festen Hindernissen sowie von Entgleisungsmitteln bewirkte Entgleisungen.	Anpassen: Als vernachlässigbare Risiken im Zusammenhang mit dem Durchrutschweg gelten insbesondere Kollisionen mit Prellböcken und anderen festen Hindernissen sowie von Entgleisungsmitteln bewirkte Entgleisungen, <b>welche die Bedingungen von A3 erfüllen.</b>	Z	A5 wieder gestrichen aufgrund erneuter Anpassung AB EBV
SBB-SOA-021	25011 25054	0		E	RTE 25054 in das Kap. 7 in 25011 überführen.	Vorschlag: RTE 25054 in das Kap. 7 in 25011 überführen.	A	Aufteilung ist sinnvoll. Bei R RTE 25011 steht eine Überarbeitung bevor.
FB-03	25011	A1.3	Signalbild Vorwarnung	T	Ein Hauptsignal kann für die Berechnung des Durchrutschweg nur Halt anzeigen. Hauptsignale zeigen in diesem Fall nur den Fahrbegriff «Halt». Warnung ist zu streichen.	Text anpassen. «und dem Halt zeigenden Signal»	A	Nach Vorwarnung folgt ein Warnung zeigendes Signal. Jedoch ist am Standort des Warnung zeigenden Signales die Geschwindigkeit nicht definiert, ausser wenn sich zwischen diesen beiden Signalen eine Geschwindigkeitsschwelle befindet, welche die Geschwindigkeit definiert.
SBB-132	25011	A1.3		E	(beige Signale) Ist dies nicht eher braun?	Farbbeschreibung überprüfen: «beige»	Z	Braun statt beige

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-SOA-022	25011	A1.3		T	Voraussetzung dafür ist, dass der Fahrweg mittels Geschwindigkeitsüberwachung gesichert ist. Das heisst es braucht im Minimum ein Euro ZUB (SIGNUM reicht nicht aus)	Information, kein Antrag.	A	Nein, das steht da nirgends. Ohne Zwischensignal ist der D-Weg auch nicht abhängig von einer Geschwindigkeitsüberwachung. Diese Forderung gilt erst, wenn kürzere als in der Tabelle AB EBV geforderte DWege angewendet werden sollen.
BAV-07	25011	5.1		T	Formulierung in AB wurde nach Eik angepasst.	Nach Eik bereinigte Formulierung der AB übernehmen.	Z	
SBB-36	25011	5.1	S. 7	E	Fehlendes Komma ändert Bedeutung des Satzes.	Komma ergänzen: 4.3 Risiken, die durch einen über das Ende seiner Fahrstrasse hinausfahrenden Zug entstehen, sind, soweit nicht vernachlässigbar, mit einem Durchrutschweg ...	Z	Siehe BAV-07
SBB-72	25011	5.1	4.3	T	Die AB-EBV erwähnt explizit die Kollision des Zuges mit dem Strassenverkehr.	Ergänzen: Es soll (analog zum Kapitel 5.2.2) ein neues Kapitel 5.2.3 Zug gegen Strassenverkehr eingefügt werden. Inhalt: <i>Es ist ein Durchrutschweg von minimal 20 m einzuhalten.</i>	A	SA-technisch ist dies aber kein Durchrutschweg. Es beeinflusst hingegen die Aufstellung der Hauptsignale und ist entsprechend dort in RTE 25027 3.4.5 geregelt.

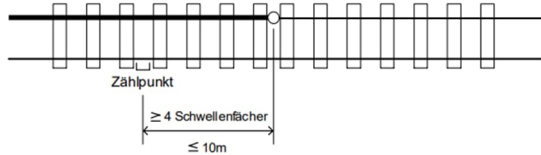
<sup>1</sup> Eingabe-Nummer mit Organisation <sup>2</sup> Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. <sup>3</sup> T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung <sup>4</sup> Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-SOA-020	25011	5.1	4.3	T	Entspricht nicht der aktuellen gültigen AB-EBV. Änderung ist nicht kompatibel mit der jetzigen AB-EBV. Wenn dann müsste zuerst die AB-EBV Art 39 AB 39.3.a geändert werden.	Prüfen: Sicherstellen, dass die Anpassung gemäss der neuen AB-EBV 2024 kompatibel ist.	Z	Das war der Grund der Anpassung, da hier die AB-EBV ändert. Abgebildet war der aktuelle Stand der EiK.
AB-04	25011	5.1	4.3		Der Einschub «soweit nicht vernachlässigbar» ist nicht klar	Risiken, die durch einen über das Ende seiner Fahrstrasse hinausfahrenden Zug entstehen, sind mit einem Durchrutschweg zu reduzieren... Bei diesen Situation kann auf einen Durchrutschweg verzichtet werden: ...	A	Es handelt sich um ein Zitat aus AB-EBV. Kommentar hätte in der EiK zu AB EBV erfolgen müssen.
AB-05	25011 <del>25031</del>	5.1	4.3.2		Die Berechnung des Zuschlages im Gefälle sollten zwischen Meterspur und Normalspur angeglichen werden	Vorgaben von Normalspur auch auf Meterspur anwendbar.	A	Vorgabe AB-EBV AB 39.3.a 4.3.2. Kann nicht auf Ebene RTE 25000 ausgehebelt werden.
SBB-80 / -173 / -02	25021	A9		T	Die Regelung I-20035 wurde aufgehoben.	Ergänzen: Verweis auf R I-50231 einfügen.	Z	Verwies und DMS-Link korrigiert.
SBB-SOA023	25021	0	generell		In der RTE ist nirgends die Situation Bue mit EV geregelt. Weiter ist nicht sicher, ob ein EV immer auf der geerdeten Schiene sein muss oder ob dies nur i.d.R gemacht wird.	Prüfen: Thematik Situation Bue mit EV sowie EV und Erdung adressieren und in RTE einfließen lassen.	A	Wenn ein BUE im Bereich von Weichen liegt, wird der GFM-Abschnitt der Weiche verlängert. Es gibt dann keinen GFM-Abschnitt des BUE.
BAV-09	25021	2.2.1.1	2. Abschnitt	E	Genitiv: des Abschnitts	Genitiv konsequent anwenden: des Abschnitts	Z	
BAV-10	25021	2.2.1.1	2. Abschnitt	E	Rechtschreibung	Korrigieren: Oftmals ist diese Kennzeichnung bei Anlagen ohne Zwergsignalen an... (n löschen).	Z	Betrifft 3.1.4.4

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-214	25021	2.2.1.1		E	<i>Der Stromfluss durch die isolierte Schiene ist so zu gestalten, dass ein elektrisch isolierender Schienenbruch in der isolierten Schiene entweder zur Belegung des Abschnitts führt oder die Befahrung des Abschnittes unverändert zur Belegung des Abschnitts führt.</i> Dieser Satz stimmt grammatikalisch nicht.	Vorschlag (falls es inhaltlich so gemeint ist): <i>Der Stromfluss durch die isolierte Schiene ist so zu gestalten, dass bei einem <del>elektrisch isolierender</del> Schienenbruch in der isolierten Schiene entweder <del>zur die Belegung des</del> der Abschnitts dauerhaft belegt wird <del>führt</del> oder die Befahrung des Abschnittes unverändert zur Belegung des Abschnitts führt.</i>	Z	
SBB-SOA-024	25021	2.2.1.1		T	Achtung PR0089 (Gestaltung der Gleisisolierung) soll idealerweise direkt in RTE integriert werden.	Prüfen und ergänzen : Es wäre hilfreich, wenn z.B. die 10m Distanz zum Herzstück im Minimum in die RTE integriert wird.	A	Nach der ersten Lesung sind keine neue inhaltlichen Anpassungen ausserhalb Anhang A angedacht. Die PR0089 wurde erst nach der 1. Lesung freigegeben und soll sich zuerst in der Anwendung bewähren.
SBB-11	25021	2.2.1.2.1	Anpassen	T	2.2.1.2.1 Spannungssicherungen an einschienig isolierten GSK Diese Sicherung wurde in der letzten Zeit sehr vernachlässigt (so die letzten 20 Jahre). So fest, dass weder ein Unterhaltsauftrag noch Ersatzteile vorhanden waren. Da kam die Frage auf, ob es dieses Risiko noch gibt. Dadurch wurde eine Risikoanalyse erstellt.	Anpassen: Dieses Thema könnte gestrichen werden, siehe auch Risikoanalyse "Ausfall von Spannungssicherungen" <a href="#">SAF_0793_RA_Ausfall_Spannungssicherungen_V1.0_signiert.pdf</a> Entweder gesamt aus der R RTE 25000 oder im Anhang SBB herausnehmen.	Z	Wird in Anhang A aufgenommen.
SBB-SOA-025	25021	2.2.1.2.1		T	Bräuchte es hier nicht den Hinweis, dass dieses Produkt erst noch entwickelt werden muss? Siehe AUFLMNG-43769	Hinweis auf Beschaffbarkeit ergänzen.	A	Siehe SBB-11

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


Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr,	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheidung/Be-gründung StGr																
SBB-SOA-028	25021	3.3.1.1	Alle Bilder		Nach interner Absprache sind diese Isolierstosse (z.B. bei Weiche IV 185-1:9 bei 18.5m) nicht direkt dort platziert, sondern meistens am bisherigen Ort. Die SIOP A prüft diesen Standort nicht und offenbar wird er auch nicht effektiv so verbaut wie gemäss S-Plan.	Anpassen: Gemäss Reflexion müsste evtl. überall ein Ungefährzeichen (~) vor die Distanzen gesetzt werden.	Z	Satz am Ende von 3.3.1 ergänzen: «Es handelt sich bei den Distanzangaben um Mindest- resp. ungefähre Werte.»																
SBB-10 /-SOA-029	25021	3.3.3	Sollte angepasst werden	T	Grenze zwischen Gleisstromkreis und Achszählabschnitt, a. einschienig isoliertes Gleis  <i>Bild 30 Grenze zwischen einschienig isoliertem GSK und AZ</i> Dies Abstand ist falsch, da es Unterschiede zwischen Schienenkontakt und Isolierstoss auf dem gleichen Schienen und auf der gegenüber liegender Schiene gibt, siehe auch Hersteller Angaben. Dem sollte Rechnung getragen werden. Von Seiten Fahrbahn gibt es kein Reglement betreffend wie viele Löcher in der Schiene zulässig sind.	Anpassen: Dieser Abstand kann auf zwei Schwellenfächer reduziert werden. Systemübersicht: AzLM Installationsanweisung ZP30H 2.2.2.2 Empfohlene Abstände <table><tr><td>Minimale Distanz zwischen Schienenkontakt und Stoss (überlappend)</td><td>4 Schwellenfächer</td></tr><tr><td>Minimale Distanz zwischen Schienenkontakt und Stoss der später zusammengeschweisst wird:</td><td>2 Schwellenfächer</td></tr><tr><td>Minimale Distanz zum nächsten Stoss der Parallelschiene (gleiches Gleis):</td><td>2 Schwellenfächer</td></tr><tr><td>Minimale Distanz zur nächsten Schweissstelle der gleichen Schiene</td><td>1 Schwellenfächer</td></tr><tr><td>Minimale Distanz zu nächsten Schienenklammer (z.B. Erdklammer)</td><td>1 Schwellenfächer</td></tr><tr><td>Minimale Distanz zu grösseren metallischen Objekten (z.B. Radlenker):</td><td>2 Schwellenfächer</td></tr><tr><td>Minimale Distanz zur nächsten Schiene (z.B. Weichenabzweiger):</td><td>60 cm</td></tr><tr><td>Minimaler Abstand zu ZUB, Signum, Balisen</td><td>2 Schwellenfächer</td></tr></table> Siemens, Betriebshandbuch, Zählpunkt Clearguard ZP D 43 4.2 Planung Doppelsensor	Minimale Distanz zwischen Schienenkontakt und Stoss (überlappend)	4 Schwellenfächer	Minimale Distanz zwischen Schienenkontakt und Stoss der später zusammengeschweisst wird:	2 Schwellenfächer	Minimale Distanz zum nächsten Stoss der Parallelschiene (gleiches Gleis):	2 Schwellenfächer	Minimale Distanz zur nächsten Schweissstelle der gleichen Schiene	1 Schwellenfächer	Minimale Distanz zu nächsten Schienenklammer (z.B. Erdklammer)	1 Schwellenfächer	Minimale Distanz zu grösseren metallischen Objekten (z.B. Radlenker):	2 Schwellenfächer	Minimale Distanz zur nächsten Schiene (z.B. Weichenabzweiger):	60 cm	Minimaler Abstand zu ZUB, Signum, Balisen	2 Schwellenfächer	V	Muss genauer analysiert werden. Keine produktspezifischen Regelungen im allgemeinen Teil RTE. Reduktion müsste für alle im Feld befindlichen Lösungen zulässig sein.
Minimale Distanz zwischen Schienenkontakt und Stoss (überlappend)	4 Schwellenfächer																							
Minimale Distanz zwischen Schienenkontakt und Stoss der später zusammengeschweisst wird:	2 Schwellenfächer																							
Minimale Distanz zum nächsten Stoss der Parallelschiene (gleiches Gleis):	2 Schwellenfächer																							
Minimale Distanz zur nächsten Schweissstelle der gleichen Schiene	1 Schwellenfächer																							
Minimale Distanz zu nächsten Schienenklammer (z.B. Erdklammer)	1 Schwellenfächer																							
Minimale Distanz zu grösseren metallischen Objekten (z.B. Radlenker):	2 Schwellenfächer																							
Minimale Distanz zur nächsten Schiene (z.B. Weichenabzweiger):	60 cm																							
Minimaler Abstand zu ZUB, Signum, Balisen	2 Schwellenfächer																							

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr,	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be- gründung StGr												
						<div><div>Doppelsensor anordnen im Bereich von Schienenstößen</div><div>Vorgaben beachten</div><table><tr><th>Schritt</th><th>Vorgehen</th></tr><tr><td>1</td><td>Beachten Sie die Vorgaben:<ul style="list-style-type: none"><li>Die genannten Abstände sind einzuhalten.</li><li>Der Anbau des Doppelsensors an einer durchgehenden Fahrchiene gegenüber einem geschweißten Schienenstoß unterliegt nicht den genannten Geschwindigkeitseinschränkungen.</li></ul></td></tr></table><div>Planung Doppelsensoren im Bereich von Schienenstößen</div><table><tr><th>Geschwindigkeit</th><th>Abstände</th></tr><tr><td>Keine Einschränkung</td><td>Fall 1: Mindestens vier freie Schwellenfächer vor oder nach dem Stoß</td></tr><tr><td>≤ 120 km/h</td><td>Fall 2: Mindestens ein freies Schwellenfach vor oder nach dem Stoß</td></tr><tr><td>≤ 60 km/h</td><td>Fall 3: Anbau im benachbarten Schwellenfach (Abstand Stoß – Mitte Doppelsensor ca. 0,6 m) oder auf der jeweils zweiten Schwellen vor oder nach dem Stoß</td></tr></table></div> <div>Frauscher Radsensor 123</div>	Schritt	Vorgehen	1	Beachten Sie die Vorgaben: <ul style="list-style-type: none"><li>Die genannten Abstände sind einzuhalten.</li><li>Der Anbau des Doppelsensors an einer durchgehenden Fahrchiene gegenüber einem geschweißten Schienenstoß unterliegt nicht den genannten Geschwindigkeitseinschränkungen.</li></ul>	Geschwindigkeit	Abstände	Keine Einschränkung	Fall 1: Mindestens vier freie Schwellenfächer vor oder nach dem Stoß	≤ 120 km/h	Fall 2: Mindestens ein freies Schwellenfach vor oder nach dem Stoß	≤ 60 km/h	Fall 3: Anbau im benachbarten Schwellenfach (Abstand Stoß – Mitte Doppelsensor ca. 0,6 m) oder auf der jeweils zweiten Schwellen vor oder nach dem Stoß		
Schritt	Vorgehen																			
1	Beachten Sie die Vorgaben: <ul style="list-style-type: none"><li>Die genannten Abstände sind einzuhalten.</li><li>Der Anbau des Doppelsensors an einer durchgehenden Fahrchiene gegenüber einem geschweißten Schienenstoß unterliegt nicht den genannten Geschwindigkeitseinschränkungen.</li></ul>																			
Geschwindigkeit	Abstände																			
Keine Einschränkung	Fall 1: Mindestens vier freie Schwellenfächer vor oder nach dem Stoß																			
≤ 120 km/h	Fall 2: Mindestens ein freies Schwellenfach vor oder nach dem Stoß																			
≤ 60 km/h	Fall 3: Anbau im benachbarten Schwellenfach (Abstand Stoß – Mitte Doppelsensor ca. 0,6 m) oder auf der jeweils zweiten Schwellen vor oder nach dem Stoß																			

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
						 Der Abstand zwischen dem Radsensor RSR123 und Radsensoren anderer Hersteller oder Einrichtungen der punktförmigen Zugbeeinflussung muss in Schienenlängsrichtung mindestens 1 000 mm betragen.  Der Abstand des RSR123 zu <b>unbeweglichen Teilen</b> (z. B. Radlenker oder Zwangsschiene, die in unmittelbarer Nähe des RSR123 beginnt) muss in Schienenlängsrichtung sowie zur Gleismitte <b>mindestens 250 mm</b> betragen. Dieser Abstand wird von der seitlichen Gehäusekante des RSR123 sowie von der Gehäusekante des RSR123, die der Gleismitte zugewandt ist, gemessen.  <b>Im Weichenbereich</b> darf der RSR123 nur an Positionen montiert werden, an denen der Schienenabstand ( <b>lichte Weite zwischen den Schienenköpfen</b> ) <b>mindestens 250 mm</b> beträgt.  Der Abstand des RSR123 zum nächsten <b>Schienenstoß</b> oder zur nächsten <b>Schienenerschweißverbindung</b> muss <b>mindestens 600 mm</b> (etwa ein Schwellenfach) betragen bzw. bei schlechter Qualität des Schienenstoßes so groß wie möglich sein.  Der Abstand (lichte Weite) des RSR123 zum nächsten <b>Erdleiteranschluss</b> muss <b>mindestens 50 mm</b> betragen.  Der Erdleiter darf <b>nicht unter dem RSR123</b> durchgeführt werden.  Wenn eine Beschädigung des Radsensors RSR123, z. B. bei <b>Schweißarbeiten, Schleifarbeiten oder Stopparbeiten</b> in unmittelbarer Nähe, nicht ausgeschlossen werden kann, dann muss der Radsensor demontiert und anschließend wieder montiert werden (siehe Kapitel „Demontage und Austausch“).  Bei gegebenenfalls notwendigen <b>Abweichungen von den Vorgaben</b> für die Montage ist mit Frau-scher Rücksprache zu halten.		
SBB-215	25021	3.1.4.3		T	<p><i>Die Technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme «Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung» (Verordnung (EU) 20231/ 1695) des transeuropäischen Eisenbahnsystems definiert 5.0 m als maximalen Überhang an den Fahrzeugenden für euro-interoperable Fahrzeuge.</i></p> <p>Konkret steht es in der ERA/ERTMS/033281 "Interfaces between CCS trackside and other subsystems", die als «mandatory specification» in der TSI CCS enthalten ist. Es sind aber 4.2 m für Fahrzeuge, die auf nicht-High-Speed-Strecken verkehren (was für die Anwendung des RTE 25000 relevant ist).</p>	<p>Anpassen auf 4.2 m.</p> <p>Evtl. präzisieren und die Spezifikation ERA/ERTMS/033281 erwähnen.</p>	Z	<p>In Anpassung an TSI CCS wird 5 m durch 4.2 m ersetzt. 8 m werden unverändert belassen.</p> <p>Dito in 3.2.4.1</p>

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-18 / -62 / -19	25021	3.2.3.3	B	E	Die GFM der Weichen um bis zu 40 m verlängert werden. Zu der eigentlichen Länge von 40 m sollen nochmals 40 hinzugefügt werden dürfen?	Präzisieren: Die GFM der Weichen bis 80 m betragen.	A	Es ist eine totale Verlängerung von 48m zulässig. «Die maximale Distanz zwischen den beiden Weichenspitzen darf 48m (40m Weiche 1 und 8m Weiche 2). betragen. Die Verlängerung darf auf beide beteiligten weichen verteilt werden und es bestehen hierzu keine spezifischen Vorgaben.» Wenn der Abstand zwischen den Weichenspitzen maximal 48m beträgt, darf auf den separaten GFM-Abschnitt verzichtet werden und stattdessen die beiden GFM-Abschnitte der Weichen verlängert werden.

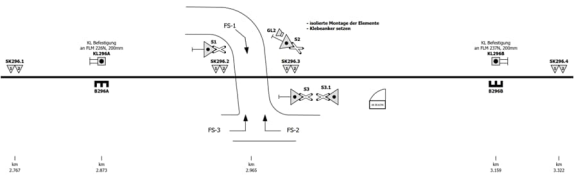
<sup>1</sup> Eingabe-Nummer mit Organisation <sup>2</sup> Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. <sup>3</sup> T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung <sup>4</sup> Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-75 / -56 / -01 / -62 / -55 / -SOA- 026	25021	3.2.3.3	b. / Bild 17	T	Es ist unklar, wie im Falle von 2 Weichenspitzen verlängert werden soll. Nur eine Weichenspitze verlängern? Beide Weichenspitzen verlängern? Im Bild 17 fehlt das Rhombus-Symbol.	Präzisieren und ergänzen: Textlich beschreiben, wie/was im Falle von 2 aneinander folgende Weichenspitzen verlängert werden soll (analog Weichenspitze – Weichenschenkel). Bild 17 mit Rhombus Symbol ergänzen.	Z	Siehe SBB-18 / -62 / -19
SiP 1	25021	3.2.3.3	b.	T	Mit dieser Änderung können beide Weichenspitzen um max. 40 m verlängert werden und somit ein GFM-Abschnitt von 80 m Länge eingespart werden. Das widerspricht der ursprünglichen Absicht und öffnet Tür und Tor für das, was man eigentlich verhindern wollte. Der heutigen Bestimmung liegen begründete und dokumentierte Überlegungen der KooSi zugrunde. Welche Überlegungen liegen dieser nun vorliegenden Änderung zugrunde und wie sind sie dokumentiert?	Bestimmung nur ändern, wenn gut dokumentierte Begründungen vorliegen, welche den zugrundeliegenden KooSi-Entscheid nachvollziehbar entkräften.	A	Siehe SBB-18 / -62 / -19  Risikobetrachtung zu diesem Punkt ist vorhanden.
SBB-245	25021	3.2.3.3	b	E	Bild 17: es ist nicht klar, warum in der Beschreibung des Bildes das Wort «Normalfall» vorkommt.	Anpassen: « <i>Verlängerte Weichenspitzen als Ersatz GFM-Abschnitt zwischen Weichen 72 und 73</i> »	Z	«Beispiel» statt «Normalfal»
SBB-155	25021	3.2.4.2		T	Der Passus sollte gemäss 3.2.3.3 ergänzt werden mit: ... oder die Sicherungsanlage dadurch einfacher gestaltet werden kann (z.B. Einsparung von GFM-Abschnitten) ...	Ergänzung der Beschreibung um:  oder die Sicherungsanlage dadurch einfacher gestaltet werden kann (z.B. Einsparung von GFM-Abschnitten)	A/V	Liste in 3.2.4.2 ist vollständig mit Ausnahme mechanische Einschränkungen. Betriebssicherheit ist mit c) bereits abgedeckt. Verlängerungen von Weichenschenkeln sind heikler als solche von Weichenspitzen

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-222	25021	3.2.4.2	Bild 22	T	Es wurde in der Einleitung 'ohne Zwergsignal' präzisiert. Zur Abbildung steht 'zeigt keine Zwergsignale', was impliziert, dass es nicht abgebildete Zwergsingale gäbe? Abbildung und Einleitung sollten kohärent sein.	Präzisieren und anpassen: Einleitung und Beschreibung von Bild 22 kohärent umschreiben.	Z	Satz vor Bild 22 gelöscht (abgedeckt durch generelle Bestimmung zur Kennzeichnung von GFM-Grenzen). In Bild Kennzeichnung «K» entfernt.
SiP 2	25021	3.2.4.2	d.	T	Diese Änderung widerspricht der ursprünglichen Absicht und öffnet Tür und Tor für das, was man eigentlich verhindern wollte. Der heutigen Bestimmung liegen begründete und dokumentierte Überlegungen der KooSi zugrunde. Welche Überlegungen liegen dieser nun vorliegenden Änderung zugrunde und wie sind sie dokumentiert?	Bestimmung nur ändern, wenn gut dokumentierte Begründungen vorliegen, welche den zugrundeliegenden KooSi-Entscheid nachvollziehbar entkräften.	Z	Siehe Änderungsbeschreibung. Dort steht, dass dieser Änderung eine Risikobetrachtung durch SAZ-SIH zugrunde liegt.
SBB-SOA-027	25021	3.2.4.2.b	Bild 19	E	Hier ist das « > 5-8 » falsch. Es müsste wie im RTE 25021 §3.1.4.3 nur >8 m [N] heissen.	Streichen: 5 löschen	Z	Richtig. Bis 8m ist keine Verlängerung.
SBB-190 / -159	25021	3.1.4.4	2	E	Den nach FDV korrekten Begriff «Rangierbewegungen» verwenden	Anpassen: [...] v.a. bei <del>Rangiermanöver</del> Rangierbewegungen oder zum Erkennen [...]	Z	

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-73	25021	3.1.4.4		T	«In den nachfolgenden Skizzen ist das Kennzeichen GFM mit «K» beschriftet.» Damit gemeint ist Bild 8, welches jedoch kein «K» beinhaltet.	Bild 8 mit «K» ergänzen	A	Bild 8 zeigt eine Meterspuranwendung, in welcher eben gerade kein solches Kennzeichen verwendet wird. Satz «In den nachfolgenden Skizzen ist das Kennzeichen GFM mit «K» beschriftet.» In Legende Bild 9 verschieben.
SBB-74	25021	3.1.4.4		E	«...dass ein Zug eine Weiche abgedeckt hat.» Ist «abgedeckt» ein offizieller Fachbegriff?	Anpassen: «freigefahren» statt «abgedeckt»	Z	Freigelegt statt abgedeckt.
SEAG-01	25021	4.3	ff	T	Schienenkontakte bei Bahnübergängen werden in der Regel nicht nach den GFM-Abschnitten, sondern nach der BUe Kilometrierung benannt. Beispiel einer Blinklichtsignalanlage beim km 2.965 Benennung der SK: SK296.1 SK296.2 SK296.3 SK296.4  	4.3 Die Bezeichnung der Schienenkontakte (SK) richtet sich nach der Bezeichnung der GFM-Abschnitte oder nach der Bahnübergangskilometrierung. Die Bezeichnung muss für jeden SK innerhalb eines Bahnhofes beziehungsweise einer Strecke eindeutig sein.	A	Siehe RTE 25931 8.2.4. Dort ist geregelt, dass SK bei BUe gemäss RTE 25021 4.3 zu bezeichnen sind.

Ein Beispiel ist wünschenswert.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be- gründung StGr
FB-05	25021	5.2.4		T	Mit den gesetzten Werten von 5m werden Einschränkungen gemacht, welche teils bei Anlagen mit beengten Verhältnisse nicht mehr umgesetzt werden können.	Die 5m streichen, jedoch den Text ergänzen, dass die Sichtbarkeit ab Führerstand auf das Zwergsignal in jedem Fall gewährleistet werden muss.	A/Z	Es handelt sich um eine Empfehlung für Richtwerte. Formulierung diesbezüglich klarer machen.
SBB-160	25021	5.2.4	Titel	E	Was sind «reine» Gleise?	Vorschlag: Mögliche Lösungen: 1. «reine» weglassen. 2. Berechnungsgrundlage für die Gleisnutzlänge für Gleise die überwiegend dem Rangieren, Abstellen und Formieren dienen. 3. Berechnungsgrundlage für die Gleisnutzlänge für Gleise die ausschliesslich dem Rangieren, Abstellen und Formieren dienen.	Z	«für Gleise ohne Hauptsignale»
SBB-162	25021	5.2.4	1 Aufzählung 1	E	<i>Für die einwandfreie Signalsicht zum zugehörigen Zwerg- oder Rangiersignal sind aus optischen Gründen ca. 5 Meter Signalsichtdistanz einzurechnen.</i> Was sind optische Gründe, es geht darum, dass das Lokpersonal ohne aussteigen sehen kann was gilt, es könnten also auch ergonomische oder Effizienz Gründe sein.	Vorschlag. «aus optischen Gründen» weglassen sonst ist der Satz ok.	Z	

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-163	25021	5.2.4	1 Aufzählung 2	T	<i>In Güterformationsgleisen sollten mindestens 2% Streckenschutz für die zu formierenden Wagen eingerechnet werden.</i> → Streckenschutz 2% ist unpräzise.	Vorschlag: analog den oberen Kapiteln «Streckenschutz-Zuschlag 2% der Zuglänge» Eigentlich ist Zuglänge nicht ganz korrekt, aber zumindest verständlicher sein. Alternativ könnte man Streckenschutz in den Definitionen aufnehmen und dann in allen Kapiteln, die darauf Bezug nehmen, die Formulierung vereinfachen.	Z	Statt «In Güterformationsgleisen sollten mindestens 2% Streckenschutz» ändern zu «In Formationsgleisen für Güterzüge sollen 2% der Länge des zu formierenden Zuges als Streckenschutz-Zuschlag...»
«SBB-57 / -76	25021	5.2.4		T	Die neue Regel bedingt eine signifikante Verkürzung der Nutzlänge von Gleisen mit entsprechender Kostenfolge, daher werden sinnvolle Übergangsbestimmungen benötigt. Ist dies dem Erstellergremium der RTE bewusst. Es ist im RTE nicht definiert, was ein Güterformationsgleis ist.	Anpassen: Definition Güterformationsgleis im RTE 25003 nachtragen. Eine Regelung mit Übergangsbestimmungen einfügen.	A	Siehe SBB-163 und FB-05
SBB-77 / -161	25021	5.2.4		T	«Die Grundsätze für diese Aufgaben und Tätigkeiten gelten sinngemäss.» Dieser Satz ist im Zusammenhang mit der Kapitelbezeichnung nicht verständlich. Was will man damit aussagen?	Anpassen: Satz so umformulieren, dass verständlich wird, was gemeint ist.	Z	Siehe SBB-78

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-78	25021	5.2.4		E	Wieso wählt man hier nicht analog Kap. 5.2.2 & 5.2.3 eine tabellarische Darstellung? Wäre einfacher zu lesen und der Zusammenhang mit den anderen Kapiteln wäre optisch direkt erkennbar.	Anpassen: Darstellung in Tabellenform.	Z	Neu in Tabellenform mit Erklärungen wie bei Reisezügen. Erster Satz des Kapitels löschen. Ergänzen: Die Angegeben Werte sind Richtangaben. Die effektiven Werte sind den örtlichen Gegebenheiten anzupassen.
SBB-79	25021	5.2.4		E	Formatierung letzter Absatz falsch	Anpassen: Formatierung korrigieren.	Z	
SiP 3	25021	5.2.4	2. Aufz.	T	Es steht: «...mindestens 2 % Streckenschutz». Frage: 2 % von was?	Präzisieren, worauf sich die 2 % beziehen.	Z	Siehe SBB-163
MGB-01	25021	5.2.4		T	Wieso wird hier eine Berechnungsgrundlage erfasst? Dieser Teil kann bei der entsprechenden Bahn als Anhang beschrieben werden. Bei engen Platzverhältnissen ist dies nicht umsetzbar. Dies ist eine Überregulierung.	Streichen und vom Antragsteller in den spezifischen Anhang schreiben.	A/Z	Siehe SBB-163. Es handelt sich um eine Empfehlung für Richtwerte. Formulierung diesbezüglich klarer machen.
SBB-SOA-030	25021	6.1		T	Die 4V Problematik ist noch ausstehend und muss evtl. noch in der RTE angepasst werden. Siehe AUFLMNG-45364	Prüfen und anpassen: 4V-Problematik adressieren und in RTE einfließen lassen.	A	Entscheid Steuergruppe RTE 25000 VöV: Thematik wird aufgrund geringfügiger Relevanz von Pferdefuhrwerken gegenüber 60er Jahren entfernt.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be- gründung StGr
SBB-192	25022	A SBB	A3	E	Begriff Rücklaufweiche definieren oder (besser) Funktion in einem Kapitel A3.1 kurz in 2-3 Sätzen erläutern.	Präzisieren und anpassen: Begriff Rücklaufweiche definieren oder (besser) Funktion in einem Kapitel A3.1 kurz in 2-3 Sätzen erläutern.	Z	
SBB-193	25022	A SBB	A3.1	E	Formulierung ist terminologisch unpräzise und nicht eindeutig. - Was ist eine «reine Schutzweiche»? - Was ist ein Weichenbereich? - «Einsatz einer Rücklaufweiche»: (Die Rücklaufweiche ist eine Art der Projektierung einer Weiche im Stw, nicht ein besonderes Element.) Der zweite Punkt enthält den ersten indirekt.	Vorschlag: <i>Die Projektierung einer Weiche als Rücklaufweiche mit Vorzugslage soll in folgenden Fällen geprüft werden:</i> - <i>bei Weichen, welche eine Schutzfunktion haben, welche unabhängig ist von der Beanspruchung als flankenschutzbietendes Element in einer Fahrstrasse (z.B. Schutz vor entlaufenen Wagen im Gefälle) oder</i> - <i>wenn eine anlagenspezifische Risikoanalyse die Funktion zur Beherrschung ortsspezifischer Risiken erfordert.</i>	Z	Teilweise umformuliert.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-194	25022	A SBB	A3.2	T/E	Formulierungen nicht optimal	Vorschlag: A3.2 <del>Ausrüstung</del> Projektierung A3.2.1 Verzögerungszeit <del>der Rückstellung</del> für Rücklauf Die Verzögerung für den Anstoss des Rücklaufens nachdem die Beanspruchung in der anderen Lage aufgehoben wurde, muss folgender Wert betragen: – Standardmässig 30 s – Wert aus der spezifischen Betrachtung der Situation Rücklaufweichen werden automatisch in die projektierte Vorzugslage umgestellt, wenn - die Weiche nicht in anderer Lage in einer Fahrstrasse beansprucht wird und - eine projektierbare Verzögerungszeit abgelaufen ist. Die Verzögerungszeit muss mindestens 30 s betragen. Sie kann ggf. aufgrund einer anlagenspezifischen Risikobetrachtung vergrößert werden.	Z	Formulierung angepasst übernommen
SBB-63	25022	A3	A3.1	T	Ist mit «reine Schutzweiche» und «schutzbietende Weichen» alle Arte von Elementen, die spurbewirkten Flankenschutz bieten können, gemeint?	Prüfen und ergänzen: Falls Frage positiv beantwortet, dann am Ende des Kap. A3.1 ergänzen, z.B.: «Diese Bestimmungen gelten sinngemäss für Entgleisungsweichen und Entgleisungsvorrichtungen».	Z	Begriffe ersetzt

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-SOA-032	25022	A3	Grundsätzlic hes	T	<p>Hier könnte man gleich auch die Entgleisungsvorrichtungen aufnehmen. Müsste das Netz auf mögliche Gefahren von entlaufenen Fahrzeugen untersucht werden? Was ist der aktuelle Stand zu den Weichen mit den Rücklauffunktionen? SFSA-193 Siehe HLSA-157 und HLSA-397</p> <p>Gemäss SIOp A wird aktuell nur kontrolliert, ob ein Fahrzeug innerhalb des Bahnhofes entrollen kann. Es wird nicht über die Bahnhofsgrenzen kontrolliert. Falls dies nicht genügend ist, müsste dies in der RTE klar beschrieben sein. Wichtig ist: Erfordert ein Fahrweg über eine Weiche spurbewirkten Flankenschutz wegen abgestellten Fahrzeugen, so sind nicht nur die letzten Meter vor der Weiche zu betrachten, sondern der ganze Bereich aus welchem Wagen entrollen können (siehe Bsp. Depot Bern Aebimatt, weil der Flankenschutz durch Zwergsignale erfolgt, ist die Weichenstellung weiter hinten undefiniert und der Quellbereich für entrollende Wagen entsprechend gross).</p>	<p>Vorschlag:</p> <p>A3 Titel in "Rücklauffunktion von Weichen und Entgleisungsvorrichtungen" anpassen.</p> <p>In A3.1 folgenden Punkt aufnehmen:</p> <p>Entgleisungsvorrichtungen sind grundsätzlich mit Rücklauffunktion zu projektieren.</p> <p>Abweichungen von diesem Grundsatz sind im SiBer Phase Planung zu begründen.</p> <p>Zusätzlich Satz präzisieren:</p> <p>Schutzbietende Weichen, welche gemäss anlagenspezifischer Risikobetrachtung zur Beherrschung von ortsspezifischen Risiken (Flankenschutz, entlaufene Wagen im Gefälle <b>im Bahnhof</b>, etc.) benötigt werden.</p>	Z/A	<p>Geltungsbereich erweitert</p> <p>Ev generell mit Rücklauffunktion würde zusätzliche Risiken generieren.</p>

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
BAV-13	25022	Anhang A	A2.3.2	T	Vorschrift <sup>3</sup> ist nicht in allen Teilen AB-EBV konform, da die aufgeführten Regeln in 1.4 in der AB-EBV unabhängig von der Geschwindigkeit gelten. Beachte aber Bemerkungen zu 1.4.	Vorschriften <sup>3</sup> auf Konformität AB-EBV prüfen.  <sup>3</sup> Die Nomenklatur gem. BAV-01 ist zu berücksichtigen.	Z	Diese Differenz besteht. Die Differenz wurde bewusst in Absprache mit BAV (C. Moy) für I-50177 definiert, welche als A2 mit Ausgabe 11 per 2020 in 25022 überführt wurde. SBB ist der Meinung, dass bei Geschwindigkeiten ≤40km/h kein Fall mit erhöhten Risiken vorliegt. Ausrüstung kostet pro Weiche Grössenordnung CHF 2000.- plus Reduktion Verfügbarkeit.
BAV-14	25022	Anhang A	A3	T	Eine Beschreibung wie in den Ziffern 7.2 - 7.4 fehlt.	Beschreibung ergänzen.	Z	ergänzt
BAV-15	25022	Anhang A	A3.1	T	Widerspruch: «Reine Schutzweichen, welche <i>nie</i> durch einen Fahrstrassenanstoß in Schutzstellung gebracht werden <i>können</i> .» Eine Schutzweiche muss durch einen Fahrstrassenanstoß (beim Bsp. Fahrt auf die Strecke) umgestellt werden können. Ansonsten kann der spurbewirkte Flankenschutz nicht gewährleistet werden. Es macht aber Sinn in diesem Fall die Weiche in die Grundstellung «Schutzstellung» zu bringen.	Textvorschlag: <del>In folgenden</del> Situationen, in der die Schutzweiche selten in der nicht schutzbietenden Stellung beansprucht wird und zur Beherrschung von ortsspezifischen Risiken, soll geprüft werden, ob der Einsatz einer Rücklaufweiche sinnvoll ist.	Z	Formulierung ersetzt

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

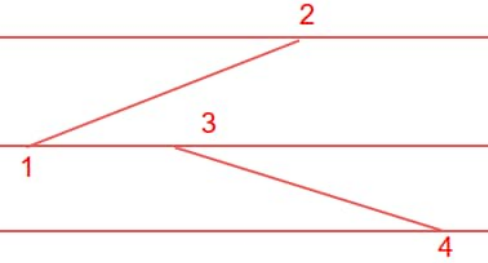
Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
BAV-16	25022	Anhang A	A3.2.1	T	«muss»-Formulierung ist aufgrund des 2. Alinea nicht zielführend, da die 30 s nur der Regelwert ist.	Textvorschlag: Die Verzögerungszeit für den Anstoss des Rücklaufs nachdem die Beanspruchung in der anderen Lage aufgehoben wurde, muss aus der spezifischen Betrachtung der Situation berechnet werden, folgender Wert betragen: <del>Standardmässig ist sie 30 s zu wählen.</del> <del>Wert aus der spezifischen Betrachtung der Situation</del>	Z	
SBB-21	25022	A3.1		E	Unglückliche Begriffe. Schutzweiche ist im Glossar definiert. Die Unterscheidung zwischen <i>rein</i> und <i>schutzbietenden Weichen</i> verkompliziert das ganze unnötig.	Anpassen: Spezialterminologie weglassen und nur die Funktion beschreiben.	Z	
SBB-223	25022	A3.2.1		E	auf "muss folgender Wert enthalten" folgen zwei Aufzählungen	Anpassen: «muss einer der folgenden Werte betragen»	Z	Nicht mehr relevant nach Umformulierung
SBB-37	25022	A3.2.1	S. 21	E	Der Satz ist so nicht korrekt.	Anpassen: Verzögerungszeit für den Anstoss des Rücklaufens, nachdem die Beanspruchung in der anderen Lage aufgehoben wurde: - ...	Z	Nicht mehr relevant nach Umformulierung
SBB-SLA-031	25022	A2.3.1		R	Komma fehlt: "... für Zugfahrstrassen sind (Komma) ist kein grosses Schadenspotenzial..."	Ergänzen: Komma setzen	Z	
SBB-236	25022	A2.4		T	Der Fall A2.3.3 findet sich nicht mehr im Entscheidungsbaum.	Entscheidungsbaum anpassen.	A	Nein, dieser Fall führt im Baum zu „Nein“.
SBB-SOA-031	25022	A2.4	Entscheidungsbaum	T	Bei den Entscheiden A2.3.7 "Weichen vor Hindernis?" und A2.3.8 "Weichen vor Perron?" fehlt bei den Distanzangaben das Zeichen " $\leq$ " vor den angegebenen Metern (40m und 80m)	Vor den Meterangaben das Zeichen " $\leq$ " ergänzen.	Z	korrigiert
FB-07	25022	A3.2.2		T	Aus meiner Sicht sollte aufgrund von einfacheren Betriebsverhältnisse auf eine Verlängerung der Vorscheine als genügend Schutz vor vorzeitigem Umstellen möglich sein.	Im Text auch die «verlängerte Vorscheine» mit einbeziehen.	A	Siehe SBB-166

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-166	25022	A3.2.2	1	E	Dieser Abschnitt ist nicht nötig, da man diese Vorschienen ohnehin braucht, wenn keine Zwergsignale vorhanden sind.	Vorschlag: Abschnitt löschen.	Z	
SBB-167	25022	A3.2.2	1	E	Die Vorschienen kann dazu führen, dass die Weiche ihre im Prinzip nötige Schutzstellung bei einer Abstellung nicht erreicht. Dies merkt ev. niemand, weil Rücklaufweichen insbesondere dort vorgesehen werden, wo sie nicht durch häufig genutzte benachbarte Fahrstrassen in die schützende Stellung gebracht werden.	Vorschlag: Erklären, dass die Gefahr der Blockierung des Rücklaufens bei der Abstellung auf der Vorschienen besteht. Falls jemand eine gute Idee hat, könnte man auch Rezepte für die Behebung dieser Schwachstelle einfügen.	A	Eine Rücklaufweiche schützt, wenn sie kann. Eine solche ist nur dann vorhanden, wenn sowieso eine geeignete Weiche vorhanden ist, die quasi kostenlos diese Wirkung erzielen kann. Es gibt keine generelle entsprechende Anforderung.
SBB-20	25022	A.2.3.2		T	Der Begriff «gleichzeitige Fahrten» wird gemäss RTE Glossar, falsch gebraucht	Anpassen: «gleichzeitige Fahrten» streichen und die Regelung generell gültig für Spurwechsel machen.	Z	Formulierungen angepasst: „mehrere zeitgleiche Fahrten erlauben“
BAV-11	25022	1.4		T	In diesem Abschnitt wurden keine Änderungen durchgeführt. Aufgrund der Anpassungen im Anhang A (SBB-spezifisch) ist aber folgendes aufgefallen: Zungenkontrolle: Die gesetzlichen Grundlagen <sup>*)</sup> sind nicht vollständig zum Thema aufgeführt, die AB 39.3.d Ziffer 4 «Lageüberwachung» fehlt. NB: Die Zitierung der gesetzlichen Grundlagen <sup>*)</sup> ist nicht ideal, da die Hierarchie nicht ersichtlich ist. Nur die übergeordnete Ziffer ist angegeben. Was zu den untergeordneten Ziffern gehört ist nicht ersichtlich.	Die gesetzlichen Grundlagen <sup>*)</sup> AB 39.3.d Ziffer 4 «Lageüberwachung» ergänzen.  Die Zitierung überprüfen, damit die Hierarchie der Vorschriften <sup>*)</sup> ersichtlich wird.  <sup>*)</sup> Die Nomenklatur gem. BAV-01 ist zu berücksichtigen.	Z	Neues Kapitel 1.5 «Lageüberwachung»

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-156	25022	4.2		T	In Bestehenden Anlagen auch mit eher grösseren Umbauten ist diese Forderung kostentreibend. Die konsequente Umsetzung sollte nur bei Neubauten eingefordert werden.	Ergänzung des Textes, dass in Umbauprojekten von dieser Regel abgewichen werden darf und diese nur bei Neubauten konsequent umgesetzt werden muss.	V	Dies wurde nicht geändert -> Antrag für Ausgabe 14  Aufsteigend durch fortlaufend ersetzen.
SBB-164	25022	4.2	1	E	<i>Sind in der Aussenanlage mehrere gekoppelte Entgleisungsvorrichtungen mit nur einer Innenan-lage vorhanden, sind diese mit .1 und .2 usw. zu kennzeichnen (z.B. Ev31.1 / Ev31.2).</i> Unpräzise ist die «Innenanlage», denn in einem Bahnhof haben meist alle Weichen und EV die gleiche Innenanlage, wenn man darunter das Stellwerk versteht.	Vorschläge: 1. ... mit einer gemeinsamen Steuerung ... oder ... mit einer gemeinsamen Steuerung in der Innenanlage ... 2. .. mit einer gemeinsamen Steuerung ...	Z	
SBB-81	25022	4.2		E	«...im Sinne der aufsteigenden Kilometrierung aufsteigend mit...» 2x aufsteigend	Anpassen: nur einmal aufsteigen schreibend.	Z	
SBB-82	25022	4.2		T	Vierstellige Bezeichnung wären erwünscht.	Text analog RTE25010 A2 ergänzen.	A	Anlagen mit so vielen Weichen gibt es kaum.
SBB-83	25022	4.2		T	Unklar, was unter «Gruppierung von Weichen» zulässig ist. Bei der Vernehmlassung des Musterplan R I-50003 wurde explizit darauf geachtet, dass «Partnerweichen» gruppiert wurden, d.h. aufeinanderfolgende Weichenr. à siehe Musterplan R I-50003	Bild ergänzen mit folgendem Inhalt: 	A	Dieses Bild zeigt exakt eine von sehr vielen möglichen Bedürfnissen zur Gruppierung. RTE 25022 soll die Möglichkeit schaffen, aber keine Umsetzungsvorgabe n zur Gruppierung machen.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SiP 4	25022	4.2	1. Satz	E	Der Ersatz von «fortlaufend» durch «aufsteigend» führt zur sprachlichen Unschönheit, dass «aufsteigend» im gleichen Satz nun zweimal vorkommt.	Entweder <ul style="list-style-type: none"> <li>- lassen wie bisher, oder</li> <li>- an die AB-EBV zu Art. 73, AB 73.1 Ziffer 4 anpassen, wo nur steht: «im Sinne der Kilometrierung zu nummerieren», oder</li> <li>- ändern auf «... sind im Sinne der Kilometrierung aufsteigend mit ...»</li> </ul>	Z	
BAV-12	25022	6.1		T	«Handweichen sind je Gleisfeld sowie je Handweichenbereich einheitlich mindestens mit folgenden Weichensignalen auszurüsten.» Sind das «Gleisfeld» und der «Handweichenbereich» klar genug in der Ausbreitung/Begrenzung definiert?	Klarheit der Begriffe prüfen und ggf. präzisieren.	Z	
SBB-124	25022	6.1	Auflistung der zulässigen Weichensignalen	T	In der FDV steht: «Als Weichensignale werden verwendet: – drehbare Laternen für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen – Weichen-Lichtsignale für einfache Weichen und Kreuzungsweichen – feste Laternen mit beweglichen Blenden für Kreuzungsweichen – Weichensignaltafeln.» Die «feste Laterne mit beweglichen Blenden» fehlt in der Auflistung im RTE.	<i>Ergänzung:</i> Handweichen sind je Gleisfeld sowie je Handweichenbereich einheitlich mindestens mit folgenden Weichensignalen auszurüsten: · beleuchteten, drehbaren Weichenlaternen bzw. feste Laternen mit beweglichen Blenden oder · Weichen-Lichtsignalen oder · bei ausreichender Gleisbeleuchtung mit drehbaren Weichensignaltafeln mit Rückstrahlbelag	Z	
SBB-133	25022	6.1		E	bei ausreichender Gleisbeleuchtung .....  Unter Kap. A2.2.2 wird der Begriff Gleisfeldbeleuchtung aufgeführt	Anpassen: Einheitlich "Gleisfeldbeleuchtung" oder allenfalls "Gleisbeleuchtung" anwenden.	Z	

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-165	25022	6.1	1	T	Handweichen sind je Gleisfeld sowie je Handweichenbereich <b>einheitlich</b> mindestens mit folgenden Weichensignalen auszurüsten:	Vorschlag: Einheitlich bitte weglassen. Begründung: Eine Mischung soll problemlos möglich sein, weil <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Beleuchtungssituation nicht überall in einem Gleisfeld gleich ist und somit nicht überall dieselbe Lösung die optimale und</li> <li>2. Weichenlichtsignale an Handweichen werden nur bei spezifischem Bedarf z.B. aufgrund der Platzverhältnisse verbaut. Deswegen sollte man nicht ein ganzes Gleisfeld mit Weichenlichtsignalen für Handweichen ausrüsten. Insbesondere sind Weichenlichtsignale an Handweichen nicht die strategisch erwünschte Lösung.</li> </ol>	A	Bestimmung wurde auf soll geändert. Das Weglassen von „einheitlich“ würde den Zweck der Bestimmung komplett aushöhlen.
SBB-191	25022	6.1	3	T	Abgleich mit FDV vornehmen	Anpassen: Gleiche Formulierung, gleiche Lösungen wie FDV, z.B. Signale für Kreuzungsweichen.	A	Fehlendes Signal aus Aufzählung FDV eingearbeitet. Gegenüber FDV ist hier eine funktionale Gruppierung erforderlich.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-235	25022	6.1		T	Die Vorgaben für die Weichensignale führen zu einer deutlichen Verschärfung gegenüber dem heutigen Standard. Weichenlaternen bauen wir für Anlagen ohne RaFa oder wo der Rangier dies verlangt – wohl für Stoss.	Anpassen: Passus zu Laternen ersatzlos streichen oder das unbeleuchtete Weichensignal zur Standardlösung machen. Abweichungen davon müssen sich mit irgendeinem Nutzen begründen lassen. (Stw ohne RaFa werden nicht mehr gebaut...)	A	Siehe SBB-165
FB-06	25022	6.3	Einfache Verhältnisse	T	Bei ISB Betreiber welche ein Zugsicherungssystem einsetzen, welches den Fahrweg dauernd überwacht, ist auf die Weichenlageanzeige mittels Weichensignal zu verzichten. In	Als weitere Ergänzung aufnehmen. - Bei ISB welche über ein Zugsicherungssystem verfügen welche die Zugfahrten dauernd überwachen, ist auf Weichensignale zu verzichten.	A	Diese Besonderheit ZSL-90 könnte in einem Anhang der betroffenen ISB geregelt werden.
SiP 5	25022	6.3	Letzter Satz	T	Dieser Satz widerspricht der neuen Bestimmung in Kap. 6.1, wo eine Mindestausrüstung gefordert ist.	Entweder - letzten Satz des Kap. 6.3 löschen, oder in Kap. 6.1 im neuen Teil schreiben: «In der Regel sind Handweichen je Gleisfeld oder Handweichenbereich einheitlich mit folgenden Weichensignalen auszurüsten: - ...»	A	6.3 gilt nur für verschlossene Fahrstrassen, welche Handweichen ausschliessen. Daher kein Widerspruch.
SBB-SOA-033	25023	4.3.3.a		T	Die Ausnahme A2) 3. aus der Wegleitung-Ausnahmebewilligungsvorlage müsste unter Punkt a. ergänzt werden. Aktuell wurde nur von SIMIS W bestätigt, dass auf das ZS bei Ausfahr- und Gleisabschnittssignalen verzichtet werden kann.	Vorschlag: ...In besonderen Situationen kann auf das Zwergsignal verzichtet werden: - Zielsignale bei Kopfgleisen Kein betrieblicher Nutzen erkennbar ist und das System das zulässt z.B. Simis W	A	RTE erlaubt den Verzicht. Der Verzicht ist nur möglich, wenn er auch umgesetzt werden kann. Keine Anlagen mit Zwergen beim Prellbock bekannt.
SBB-195	25023	4.3.4	1	E	Komma ergänzen	Ergänzen: <i>Ein allfällig vorhandenes, [...]</i>	Z	

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-84	25023	4.3.4		T	Unklar, wie der Bezug von Blocksignalen zu ZS ist. Grundsätzlich gibt es das nicht. Ausnahme: Spurwechsel auf der Strecke, welcher nicht als Bhf gekennzeichnet ist. Signale, welche nach RTE25027 Kap. 2.3.1.2 gekennzeichnet sind	Ergänzen und präzisieren: Bild ergänzen, welches die Topologie Blocksignal / Zwergsignal aufzeigt oder dies besser beschreiben.	A	Ob ein Zwergsignal bei einem fahrdienstlich als Blocksignal behandelten Hauptsignal im zentralisierten Bereich des Stellwerkes vorhanden ist, wird nicht hier geregelt. Hier wird nur geregelt, wie der gegenseitige Bezug sein muss, wenn es ein ZS gibt.
SBB-254	25023	4.3.5 4.3.6 4.3.7	S.9	E	Erster Buchstabe in Titel wird nicht angezeigt. (in der überarbeiteten Version)	Anpassen	Z	
SBB-85	25023	4.3.6		T	Wie lauten die zulässigen Bautoleranzen?	Bautoleranzen ergänzen.	A	Die Toleranz ist beim Bauen einzuplanen. 4.3.2 sagt klar, wo ZS innerhalb Weichen zulässig sind und wo nicht.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-168	25023 25022	4.3.6	1	E	<i>Zwergsignale sind in der Regel bei Gleisfreimeldegrenzen (als Gleisfreimeldegrenzen gelten Isolierstösse und Achszählpunkte) zu platzieren.</i> Die Klammer kann weggelassen werden, weil es trivial ist und bei den Isolierstössen nicht immer zutrifft, denn es gibt auch Isolierstösse die zu keiner Abschnittsgrenze gehören (z.B. in Weichen).	Vorschlag: «(als Gleisfreimeldegrenzen gelten Isolierstösse und Achszählpunkte)» weglassen. Die Formulierung wird verständlicher, wenn man schreiben würde: Zwergsignale sind in der Regel an den Abschnittsgrenzen der Gleisfreimeldeeinrichtungen zu platzieren.	A	Dieser Satz wurde auf die erste Lesung hin nicht angepasst. Inhaltlich ändert der Vorschlag nichts.
SBB-SOA-034	25023	4.3.7		T	Hier fehlen Vorgaben für die Beurteilung. Welche Distanzen gelten bezüglich "Sperrzone" und "Beurteilungszone"? Ähnlich? Bitte klare Angaben formulieren wie im RTE 25027 3.4.8.	Präzisieren: Klare Forderung mit Fahrstrom/Fahrleitung ausarbeiten. RTE25027 Abschnitt 3.4.8 bezieht sich "nur" auf Hauptsignale. Abschnitt resp. Ziff. Bitte im gesamten Dokument einheitlich handhaben. Am liebsten Ziff. Beibehalten.	A	Die Regel fordert ganz bewusst lediglich eine Abstimmung (als Reminder). Es sollen keine spezifischen Vorgaben für den Einzelfall erfolgen und damit auch keine entsprechende Prüfung
SBB-03 / -016	25024	A1.3		E	Unpräzis: Sperrsignale dürfen gem. RTE 25028 eingesetzt werden. Ausnahme A1 der RTE 25028 einpflegen.	Anpassen: Dokumentredundanz beseitigen oder Text gemäss RTE 25028 anpassen.	Z	Sperrsignale nach RTE 25031 A2.2.1 ergänzt
SBB-SOA-035	25025 25026	1			In der Weiche?	Anpassen: Innerhalb der Weiche durch innerhalb der Weichenzone ersetzen.	Z	

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
BLS-gep-3	25025	4		T	Das zurückschalten auf Warnung wird nur bezugnehmend auf aktive Elemente zwischen Vorsignal und zugehörigem Hauptsignal gefordert. Aus Sicht BLS gibt es weitere Gründe, bei denen ein Zurückschalten auf Warnung erforderlich ist. Der typische Fall ist: Stehend vor einem Halt zeigenden Hauptsignal sieht man auf das nächste Vorsignal, welches oftmals zum Nachbar – Bhf gehört. -Grenchen Nord nach Lengnau -Kehrsatz nach Belp Leissigbad nach Krattighalde	Liegen zwischen Vorsignal und Hauptsignal aktive Elemente (z.B. Weichen) <i>oder befindet sich ein allein stehendes Vorsignal innerhalb eines Bhf</i> , erfolgt die Grundstellung des Vorsignals (Warnung) spätestens mit der Auflösung des Fahrstrassenverschlusses vom nächsten Element (Weiche, GFM etc.) nach dem Vorsignal.	V	Nicht Gegenstand der Lesung (wurde nicht angepasst). Wie soll das technisch gehen? Es handelt sich um Einfahr-Vorsignale, deren Einfahrsignale ohne Einstellbedingung jederzeit auf Fahrt gestellt werden können, unabhängig davon, ob die Ausfahrt im rückliegenden Bahnhof bereits auf Fahrt ist. Hier erfolgt die Grundstellung erst mit der Fallstellung des Einfahrsignales. Zusammen mit gep diskutieren für A14.
SBB-217	25026	A1		T	Entspricht dies noch dem aktuellen Stand? Falls ja, ist die Umsetzung nicht klar: - Der Verweis auf I-30111 Kapitel 6 ist unpräzis. - Wie soll jemand, der das RTE 25000 anwendet, wissen, ab wann die notwendigen Prozesse im I-30111 festgeschrieben sind?	Prüfen und präzisieren.	A	Anhang wurde gelöscht aufgrund Weiterentwicklung AB FDV

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-169	25026	1	2	E	<i>Liegt das Wiederholungssignal innerhalb der Weiche, darf die Gleisnummer des an die Weichenspitze anschliessenden Gleises verwendet werden.</i> Darf oder muss? Immer möglich oder nur wenn das Signal für die Fahrt von der Spitze her über die Weiche gilt? Dies lässt sich implizit vermuten, weil das Gleis vor der Weichenspitze den Namen geben soll.	Prüfen und präzisieren.	Z	Muss. Wenn die Regel in der Fahrtrichtung ohne gruppensignalähnlichen Situation angewendet, führt die Regel trotzdem zum richtigen Resultat.
BLS-gep-4	25026	4		T	Habe hier sinngemäss die gleiche Bem. wie zu Kap. 4 aus RTE 25025	Zweiter Satz wie folgt: <i>Befindet sich ein Wiederholungssignal innerhalb eines Bhf., erfolgt die Grundstellung des Wiederholungssignals (Warnung) spätestens mit der Auflösung der Fahrstrassenverschlüsse nach dem Wiederholungssignal.</i> <i>Ein Grundstellung muss auch bei einer GFM-Kontrolle gemäss Ziffer 3d erfolgen.</i>	V	Siehe BLS-gep-3
SBB-38	25027	A1	S. 23/24	E	Sollten die Bezeichnungsvorgaben für Vor- und Wiederholungssignale in die entsprechenden Regelungen verschoben werden? 25025 für Vor- / 25026 für Wiederholungssignale.	Prüfen.	A	Die Zusammenfassung ist bewusst und schlank so gewählt und entspricht Ziffer 2.3 RTE 25027. Es sind keine daraus resultierenden Probleme bekannt.
SBB-SLA-001	25027	A4		E	Klammer nach «Sachverständigenprüfung» löschen.	Anpassen.	Z	
SBB-SOA-040	25027	A4			Verwehrung des Einsatzes von Mini-Hauptsignalen bei: Neubauten, Erneuerungen der Signalanlage	Prüfen.	A	Kommentar bezieht sich nicht auf die vorgenommenen Änderungen.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr,	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
					Billigung des Einsatzes von Mini-Hauptsignalen bei: 1. Anpassungen der Signalanlage, und wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind: a. Der Einsatz des Mini-Hauptsignals eine sichere Nutzung der Anlage gewährleistet (Risikoanalyse notwendig) b. Anderweitige Lösungen den zeitlichen und finanziellen Rahmen eines Projektes sprengen In jedem Fall ist die Ergonomie und die Erhaltung der Integrität der Konzeptionierung der Signalisierung einer Anlage zu gewährleisten, bedeutet, dass in einer Anlage eine Funktion nicht mit unterschiedlichen signaltechnischen Lösungen realisiert werden soll. Davon darf nur abgewichen werden, wenn sichergestellt ist, dass die abweichende Lösung nur kurzfristig besteht und diese, durch eine grössere Anlagenanpassung oder gar Erneuerung gefolgt wird und damit die abweichende Lösung eliminiert wird.			Mini-Hauptsignale sind nur in sehr wenigen Anlagen vorhanden. Die bestehende Regelung ist dafür ausreichend.
SBB-86 / -SOA-036	25027	2.3.1		T	Der Umgang mit Doppelbezeichnungen (2x Grossbuchstabe) ist nicht geregelt. Welche Buchstaben sind zulässig? Wie ist der Umgang / die Auswirkung auf die Vor- und Wiederholungssignale Kap. 2.3.1.4?	Präzisieren: Umgang mit Doppelbezeichnungen definieren.	Z	

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
BAV-18	25027	3.4.1	Bst. b, Bilder 14/15/16	E	Die in Buchstabe b. aufgeführte Distanz (neu 50m statt 100m) stimmt nicht mit den Angaben in den Bildern 14/15/16 überein	Bilder 14/15/16: Distanzen gem. Text aus Buchstabe b anpassen.	Z	
SBB-174	25027	3.4.1	Punkt b., 25027 Seite 13	T	Fahrdynamik SBB (I-NAT-SAZ-SDS-FDY) lehnt die Reduzierung der minimalen Distanz zwischen dem Einfahrtsignal und der ersten Weiche von 100m auf 50m ab, da es sich mit den Abschnitt 3.4.8 widerspricht.	Anpassen: Punkt b des Abschnitts 3.4.1 unverändert belassen.	A	Regelung 3.4.8 gilt nur falls eine elektrische Trennung vorhanden ist. Die Knotenkapazität verlangt hier eine Reduktion von sinnlosen Abständen. Solche Reduktionen werden heute als unechte Ausnahmen immer genehmigt, was eine restriktivere Regelung unsinnig macht.
SBB-255	25027	3.4.1	S.13	E	Bild 14, 15 und 16 müssen angepasst werden gemäss Angaben, Kap. 3.4.1 b. Distanz von 50m ergänzen	Anpassen.	Z	
SBB-64 / -224	25027	3.4.1	3.4.1.b / Bild 14	E	Die Minimaldistanz im Text ist neu 50 m, auf dem Bild 14 immer noch 100/150 m.	Bild anpassen. (Dabei SBB-174 beachten)	Z	
BAV-17	25027	3.3.3			Formulierung in AB wurde nach EiK angepasst.	Nach EiK bereinigte Formulierung der AB übernehmen.	Z	Hinweis im Sinne Erläuterungen zur AB-EBV gemäss mdl Auskunft Hanspeter Baumann ergänzt.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-157	25027	3.3.3		T	Hier findet eine Verschärfung statt, welche unter Umständen dazu führt, dass Rückfall Signalbegriffe nicht zögerlich zur Verwendung kommen, was im Fall einer Störung zu betrieblichen Beeinträchtigungen führt.	Folgenden Text nicht löschen:  die ausgenommen von Rückfall-Signalbegriffen nur Halt oder ausführende Fahrbegriffe zeigen können,	Z	Siehe BAV-17
SBB-87	25027	3.3.3		E	Referenz einfügen, woher diese Definition kommt.	Referenz auf AB-EBV ergänzen.	A	In Kapitel 3 oben wird auf AB 39.3.b verwiesen.
SBB-SOA-037	25027	3.3.3	2.	T	Ist bei N-Signalen riskant, da in jedem Fall eine Ankündigung der Geschwindigkeit angezeigt werden kann und somit die 5s Sichtzeit gelten würden.	Prüfen: Bitte mit Fahrdynamik absprechen, ob dies ein erhöhtes Risiko mit sich trägt.  Fazit: keine Sicherheitssteigerung	A	Inwiefern riskant? Ist für Ankündigungsfahrbegriffe ja gar nicht zulässig. Forderung kommt aus AB-EBV. Bei RF-Fahrbegriffen wurde rückliegend schon angekündigt (in der Logik ist das immer noch ein ausführender Begriff, es wird lediglich Ankündigung angezeigt).
BAV-19	25027	3.4.2	3. Absatz	E	Aktuell: Werden Gleisabschnitt- oder Ausfahrtsignale nach einer Haltezone – oder Bereichen mit regelmässigen startenden Zügen aufgestellt.  Hier wird die Situation umschrieben. Entspricht jedoch inhaltlich weitgehend dem definierten Begriff Dienstabwicklungsbereich.	Werden Gleisabschnitt- oder Ausfahrtsignale in Dienstabwicklungsbereichen aufgestellt, sind zusätzlich die Bestimmungen nach R RTE 25056 ...	Z	

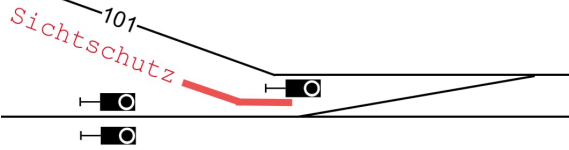
<sup>1</sup> Eingabe-Nummer mit Organisation <sup>2</sup> Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. <sup>3</sup> T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung <sup>4</sup> Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-170	25027	3.4.2	3 und 4	E	Die neue Regelung ist gut und verständlich. Die Ergänzung eines Beispiels wäre jedoch sinnvoll. Das Bild ist schon da und das Beispiel kann anhand des Bilds beschrieben werden.	Vorschlag: Beispiel ergänzen.	Z	
SBB-175	25027	3.4.2	Idealfall, 25027 S. 13	E	Referenz zum RTE25023 §4.3.2 zu der verbotenen Zone für Zwergsignal ergänzen	Referenz zum RTE25023 §4.3.2 zu der verbotenen Zone für Zwergsignal ergänzen	Z	ergänzt
SBB-196	25027	3.4.2	1	E	Formulierung ist etwas unpräzise.	Vorschlag: - «Idealfall:» löschen und stattdessen schreiben «[...] stehen idealerweise in weichenfreien Bereichen oder [...]» - «analog» löschen, es steht schon «sinngemäss» - evtl. Referenz auf verbotene Zone in FDV	Z	angepasst
SBB-22	25027	3.4.2		E	<i>sind Fahrstrassen mit Ziel an diesem Hauptsignal zu verhindern, solange das andere eine Zustimmung zur Fahrt signalisiert</i>  <i>Umgekehrt ist die Fahrtstellung eines solchen Zugsignales zu verhindern, solange das andere Ziel einer Zufahrstrasse ist und Halt zeigt.</i>  Unklar was das «andere» ist. Schwer vorstellbar.	Präzisieren und ergänzen: Konkrete Beispiele anhand einer Zeichnung aufführen.	Z	

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-90	25027	3.4.2		T	Das beschriebene Risiko kann nur bei einer 3-gleisigen Topologie entstehen. Diese Regel wird oftmals auch bei 2-gleisigen Anlagen angewendet, was zu Einschränkungen in der Projektierung der Signalstandorte in Knotenbahnhöfen resultiert. Siehe auch Ausnahmegewilligung (SBB) Nr. 377 History: in einer alten Version des RTE25027 war eine 2-gleisige Topologie abgebildet. Auf Grund der ABW Nr. 377 wurde das RTE mit einer 3-gleisigen Topologie angepasst.	Hinweis ergänzen, dass die 75m bei einer 2-gleisigen Topologie nicht relevant und keine Massnahmen nötig sind. Die generischen Funktionen des Stw decken die Risiken bereits ab.	A	Es sind Topologien denkbar, in welchen die Zuordnung aufgrund der Gleisachsen ebenfalls unklar ist.
SBB-91	25027	3.4.2		E	Die konkreten Signalbezeichnungen wurden aus dem Text gelöscht. Der Bezug zum Bild 17 ging damit verloren.	Anpassen: Wieder einen klaren Bezug zwischen Text und Bild herstellen. Die Verwendung der Signalbezeichnungen im Text ist für den Leser hilfreich. Bitte wieder ergänzen.	Z	
SBB-92	25027	3.4.2		E	Aufzählungszeichen ab Ende des Absatzes löschen.	Anpassen.	Z	
SBB-SOA-038	25027	3.4.2	1	T	Ist die Handhabung mit der A2024 AB-EBV übereinstimmend?	Ergänzen: Bitte auf das Kap. RTE 25023 Kap. 4.3.2 referenzieren.	Z	
RHB-01	25027	3.4.2	Absatz 2	T	Kleine Änderung grosse Folgekosten. Wir haben diverse Situationen, bei welchen vom Idealfall abgewichen werden musste. Für solche Abweichungen wurden nun Vorschriften aufgestellt, welche z.T. nur mit enormen Folgekosten umsetzbar sind. Die Hauptsignale sind bei uns z.T. in der für Zwergsignale verbotenen Zone aufgestellt. Es handelt sich dabei um absolut bedenkenlose Fälle.  Die Forderung sollte abgeschwächt werden.	.... Muss hiervon abgewichen werden, sollte nach Möglichkeit für die Aufstellung sinngemäss die verbotene Zone analog wie für Zwergsignale berücksichtigt werden, wobei für Hauptsignale nur eine Aufstellung im Bereich der Weichenzungen in Frage kommt.	A	Gemäss AB-EBV 39.3.b 1.2.3 müssen ortsfeste Signale eindeutig einem Geis zugeordnet sein. In der verbotenen Zone ist dies auch aus Sicht FDV nicht erfüllt. Wir sehen hier nur einen Weg über eine RhB-Ausnahmeregelung.

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

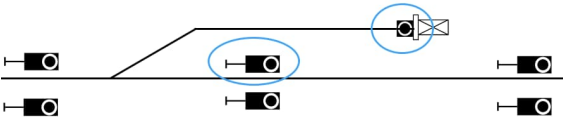
Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-89	25027	3.3.4	c	T	Unklar ob nachfolgende Situation zulässig ist:  Vereinigung von mehreren Linien. Darf auf einer Einspurstrecke (Bsp. 101) die Rechtsaufstellung mittels Sichtschild im Bereich von vorhanden, weiter rechts verlaufenden Gleisen angewendet werden?	Beispiel / Text ergänzen	A	Kein Kommentar zu einer Änderung in der 1. Lesung A13.  Die gezeichnete Situation entspricht Ziffer c) und ist damit bereits geregelt. Von den rechts verlaufenden Gleisen her ist das Signal am Ende von Gleis 101 nicht sichtbar.
SOB-03	25027	3.3.4	Bild 11	T	Es fehlt ein «s» nach de in der Bildbeschreibung	Vollständige Abschirmung des ganz rechts verlaufenden Gleises	Z	
	25027	3.4.7		T	Was sind relevante Einschränkungen? Bitte mit Beispielen aus der Praxis ergänzen.	Klammerausdruck mit den (effektiven) relevanten Einschränkungen ergänzen.	A	Alles was Einfluss auf die Signalisierung hat. Die kann auch anlagenspezifische Kriterien umfassen, weshalb keine sinnvolle Liste in RTE 25027 möglich ist.

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-134	25027	3.4.7		E	Der Standort der «Merktafel Streckengeschwindigkeit» darf in der Regel frühestens 50 m bis maximal 100 m nach der letzten für die Signalisierung am rückliegenden Hauptsignal relevanten Einschränkung (dies kann z.B. auch eine Kurveneinschränkung sein), aufgestellt sein. Ein Standort kann nicht aufgestellt sein, ein Standort befindet sich irgendwo	Anpassen: Der Standort der «Merktafel Streckengeschwindigkeit» befindet sich in der Regel frühestens 50 m bis maximal 100 m nach der letzten für die Signalisierung am rückliegenden Hauptsignal relevanten Einschränkung (dies kann z.B. auch eine Kurveneinschränkung sein).	Z	
SBB-176 / -SOA-039	25027	3.4.7	25027 Seite 15	T	Fahrdynamik SBB (I-NAT-SAZ-SDS-FDY) lehnt die Anpassung des Abschnitts §3.4.7 ab. Die Bahnhofsgeschwindigkeit/Kurvengeschwindigkeit müssen weiterhin berücksichtigt werden. Dies wird mit einer Montage 50 m bis 100m nach der letzten für die Signalisierung am rückliegenden Hauptsignal relevanten Einschränkung nicht mehr gewährleistet werden.	Anpassen: Der Abschnitt 3.4.7 muss unverändert belassen werden. Der Anhang A (SBB-Spezifisch) könnte ergänzt werden: Abweichungen von Regeln 3.4.7 benötigen eine Genehmigung durch die Plattform Signalisierung (PlaSi via Anlagenmanagement (Fahrdynamik)).	Z	
SBB-244	25027	3.4.7		T	Eine Kurve kann nie eine Geschwindigkeitsschwelle für eine signalisierte Geschwindigkeit sein (siehe FDV R300.6, Ziffer 2.3.3). Es ist bei Aufstellung der «Merktafel Streckengeschwindigkeit» (Signalsystem N) immer die letzte ablenkende Weiche massgebend.	Entweder den Text belassen wie er ist oder dann die Passage in der Klammer weglassen.	Z	Ergänzt.
SBB-65	25027	3.4.7	3.4.7	T/E	Die Weichengeschwindigkeit ist ein häufiger Grund, wieso ein restriktiver Signalbegriff gezeigt wird. Deshalb sollte der Passus «relevante Weiche» nicht wegfallen. Zudem hat diese Merktafel die gleiche Bedeutung, wie ein Signal, das «M» (freie Fahrt) zeigen würde (vgl. FDV R 300.2 Bild 808 bzw. R 300.6 Ziff. 2.3.3).	In den Klammern ergänzen: «[...] für die Signalisierung am rückliegenden Hauptsignal relevanten Einschränkung (dies kann z.B. die letzte Weiche oder auch eine Kurveneinschränkung sein)». Ebenfalls ergänzen: «Nach einer Merktafel für Streckengeschwindigkeit darf sich kein Signal befinden, das Halt bzw. eine Geschwindigkeitsausführung zeigen könnte. Grund: Nach einer solchen Merktafel darf der Lokführer beschleunigen.».	Z	Klammer gelöscht.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-93	25027	4.6.3		E	<p>Der erste Satz «<i>Die Fahrstrasse endet früher, als im Normalfall vom Lokpersonal erwartet.</i>» ist eigentlich die Kernaussage und geht nebst den Regeln 1-4 unter.</p> <p>Die Gefahr besteht, dass Regel 3 angewendet wird, obwohl der LF das Ende der Fstr gar nicht früher erwartet. Bei Haupt-Nebengleis-Situationen sollte keine Kurze Fahrt verwendet werden, auch wenn z.B. die Regel 3 gilt. Beispiel:</p> 	<p>Regel 3 ergänzen: Wenn auf Grund der Signalisierung eindeutig ersichtlich ist, wo das Ziel einer Fstr ist, so muss keine kurze Fahrt signalisiert werden.</p>	V	<p>Keine Änderung in A13 Lesung 1</p> <p>Für Ausgabe 14 überlegen, ob diese Regeln nicht eher Grundsätze im Zusammenhang mit der Empfehlung sind.</p>
BLS-gep-12	25027	5 c.	Hinweis	T	<p>Der Hinweis passt nicht mehr zur Ergänzung vom Abschnitt c. mit dem Wörtli «spätestens»</p>	<p>Hinweis wie folgt anpassen: Die Haltstellung ist so früh wie möglich zu projektieren.</p> <p>Aber Achtung: Auf Elektra – Anlagen haben wir gelernt, dass mit einer früheren Haltstellung vom HS alle ZS, die noch vor diesem HS sind auch auf Halt fallen und das ergibt dann ein sehr komisches Bild für den Fdl: Fstr. vorhanden, ZS zeigen Halt.</p>	Z	

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-SOA-042	25028	A1		T	Der Punkt ...(wo sie im beleuchteten Zustand nie Ziel einer Zugfahrt sein können) schränkt die Verwendung auf Gleisen ein, über die eine Zugfahrt gestellt werden kann. Grund sind die FdV R300.2 Kap. 2 «Signale für Zugfahrten und Rangierbewegungen», ein beleuchtetes Sperrsignal bedeutet für eine Zugfahrt "Halt vor dem Signal". Das führt zu unklaren Situationen für die Lockführer.	Anpassen: Text abändern in ...(wo sie bei eingestellter Zugfahrt automatisch dunkelgeschaltet werden). Schaltungen sind analog zu JGC 511 zu projektieren. Dazu ist es wichtig das auch die RTE 25931 und AB-EBV angepasst wird, da aktuell eine Diskrepanz besteht.	Z	Texte angepasst
SBB-SOA-041	25029 <del>25027</del>	A2 <del>A5</del>			Verwehrung des Einsatzes von Fahrtstellungsmelder bei: Neubauten, Erneuerungen oder grösseren Umbauten der Signalanlage Ersatzlösungen zu Punkt 1: Wenn immer möglich sind Gleisabschnittsignale einzusetzen. Wenn diese in einer Anlage sich nicht eignen, können anderweitige, von den SBB zugelassenen Lösungen zum Einsatz kommen. Billigung des Einsatzes von Fahrtstellungsmelder bei: 1. Anpassungen der Signalanlage, hervorgerufen durch einer Verlängerung der Gleisnutzlänge wie z.B Verlängerungen von Bahnsteige, ohne Veränderungen des Bahnbetriebes, 2. Kleinen Anpassungen in grösseren Anlagen, die mit Fahrtstellungsmelder ausgestattet sind,	Prüfen.	A	FSM sind in 25029 behandelt. Siehe dort A2. Thema ist nach Ansicht Fachredaktion bereits ausreichend geregelt für etwas, das nicht mehr angewendet werden soll.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
					und wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind: a. Der Einsatz des Fahrtstellungsmelders eine sichere Nutzung der Anlage gewährleistet (Risikoanalyse notwendig) b. Anderweitige Lösungen den zeitlichen und finanziellen Rahmen eines Projektes sprengen In jedem Fall ist die Ergonomie und die Erhaltung der Integrität der Konzeptionierung der Signalisierung einer Anlage zu gewährleisten, bedeutet, dass in einer Anlage eine Funktion nicht mit unterschiedlichen signaltechnischen Lösungen realisiert werden soll. Davon darf nur abgewichen werden, wenn sichergestellt ist, dass die abweichende Lösung nur kurzfristig besteht und diese, durch eine grössere Anlagenanpassung oder gar Erneuerung gefolgt wird und damit die abweichende Lösung eliminiert wird.			
SBB-04	25029	A2		R	...., nach den vorgängig erfolgten Sicherheitsbetrachtungen unter Einbezug des <b>Anlagenbetreibers</b> ....	Anpassen.	Z	
SBB-51 / -SOA-043	25029	A2	-	T	Mit der Optimierung L1 LS übertragen die dem Signal vorgelagerten BGs keine Infill-Informationen mehr. Es gibt aber weiterhin die Strecken-Infill-BGs (davon gibt es aber nur eine Handvoll). Für Fahrtstellungsmelder kommen deshalb nur noch Euroloops in Frage.	Streichen:.... zu ersetzen oder durch Euroloops <del>Infill-Elemente (z.B. Euroloop)</del> für Fälle ohne startende Züge...	Z	Formulierung angepasst

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be- gründung StGr
SBB-94	25029	A2		E	«bestehenden <b>Fahrtstellungsmeldern sind</b> bestehende Fahrtstellungsmelder» 2x bestehende Fahrtstellungsmelder	Doppelter Leerschlag anpassen.  Testvorschlag: «Bei Anlagenanpassungen mit Veränderungen an bestehenden Fahrtstellungsmeldern sind <b>diese</b> durch Wiederholungssignale...»	Z	
SBB- SLA-002	25029 <del>25027</del>	A2		E	2 Leerschläge zwischen den beiden Wörtern «Fahrtstellungsmeldern sind»	Anpassen.	Z	
SBB- SLA-003	25029 <del>25027</del>	A2		E	Klammer fehlt nach (Safety und Fahrdynamik	Ergänzen.	Z	

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

SBB-SLA-004	25029 <del>25027</del>	A2		E	«Bei Neubauten wird auf Fahrtstellungsmelder verzichtet»: In speziellen seltenen Fällen muss von diesem Grundsatz abgewichen werden können.	Ergänzen: Bei Neubauten wird <i>grundsätzlich</i> auf Fahrtstellungsmelder verzichtet.	A	Nein, bei Neubauten von Anlagen sind keine Fahrtstellungsmelder mehr zulässig. Eine Abweichung ist nur mittels Ausnahmegenehmigung möglich, damit dann anlagenspezifisch die Sicherheit nachgewiesen werden muss. Wenn man hier grundsätzlich schreibt, kann man die Bestimmung auch gleich ganz weglassen, weil dann die klaren Kriterien fehlen. Es war klar das Ziel dieses Anhangs A, dass bei SBB keine FSM mehr gebaut werden dürfen. Diese sind in der Bauart SBB übrigens auch nicht mehr AB-EBV-konform, da der Fahrweg nach diesen gar nicht überwacht ist.
-------------	---------------------------	----	--	---	---	--	---	---

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-23	25029	A.2		E	<i>Bei Anlagenanpassungen mit Veränderungen an bestehenden Fahrtstellungsmeldern sind bestehende Fahrtstellungsmelder durch Wiederholungssignale oder auch Gleisabschnittssignale zu ersetzen oder durch Infill-Elemente (z.B. EuroLoop) für Fälle ohne startende Züge</i> Holpriger Satz. Verb fehlt am Ende.	Anpassen: Satzbau umstrukturieren	Z	Die Infill-Elemente wurden absichtlich ganz nach hinten gezügelt um klar zu haben, dass es nur bei diesen nur um Fälle ohne startende Züge geht. Satz in zwei Sätze aufgeteilt
SBB-SOA-045	25031	A SBB	Generell	T	Die Anforderung für das zweite Ausschaltelement bei Bue ist weder im RTE25931 noch im RTE 25031 behandelt. Würde aus Sicht SIOP Sinn machen das aufzunehmen. Bem: Beim Review der Gen-BU für Elektra 2 BL22.10 wollen sie neu teilweise auf das zweite Ausschaltelement verzichten.	Ergänzen: Im RTE25031 aufnehmen. Siehe <a href="#">SAZ Dienstleistungen - Zweites Ausschaltelement für Bahnübergang.pdf</a> - Alle Dokumente (sharepoint.com) und <a href="#">NAT-SAZ gültige PR LSS - 0066 (sharepoint.com)</a> idealerweise würden beide Dokumente in die RTE einfließen.	V	Übernahme PR 0066 war nicht Teil des Paketes für A13. Nach Lesung 1 werden keine neuen inhaltlichen Änderungen mehr vorgenommen sondern nur noch aufgrund kommentierter Änderungen Anpassungen vorgenommen für die 2. und letzte Lesung.
SEAG-09	25031	A4		T	Verbot Zwangsausschaltung Werden Bahnübergänge bei der SBB ohne Fernsteuerung ab Leitstelle gebaut, sind Zwangsausschaltungen vorzusehen. Dieses Verbot verhindert die Sicherung von Bahnübergängen ohne Fernsteuerung.	Verbot aufweichen für Ausnahmefälle.	A	Bei SBB werden bewusst keine BUe gebaut. Welche eine Zwangsausschaltung benötigen.
SEAG-10	25031	A5		E	Blinklichtsignalanlagen anstelle Blinklichtanlagen	A6 Blinklichtsignalanlagen Standardisierte Blinklichtsignalanlagen...	Z	

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-SOA-046	25031	A6		E	Falls die Rede von R RTE 25931 ist, dann sollte dies konstant im Gesamten Dokument umgesetzt werden (siehe z.B. A5) Das Gleiche gilt für die Änderung von Ziff. Zu Abschnitt.	Vorschlag: So belassen wie bis anhin.	A	StGr RTE 25000 hat beschlossen, dass das R vor RTE immer vorhanden sein muss. Hingegen soll «Ziffer» statt «Abschnitt» verwendet werden.
SBB-05	25031	A7		R	Letzter Satz: ... <b>müssen</b> für alle Gleise... (statt muss)	Anpassen.	A	Es kann nur ein Bedienspektrum projektiert für alle Gleise.
SBB-SOA-047	25031	A7		E	Bei für? das Ein- und Ausgleisen vorgesehenen BUE dürfen jedoch keine Achszähler verbaut werden (siehe Regelung I-50173).	Anpassen: Satz ändern auf: Für das Ein- und Ausgleisen bei vorgesehenen BUE dürfen keine Achszähler verbaut werden (siehe Regelung I-50173).	Z	Entweder ist auf einem BUE das Eingleisen vorgesehen oder nicht. Die Ausrüstung kann nicht ändern, sobald eingeleist wird. Neu: Bei BUE, welche für das Ein- und Ausgleisen vorgesehen sind, dürfen keine Achszähler verbaut werden (siehe Regelung I-50173)
SBB-06 / --226	25031	A8		R	Zweiter Absatz: Zugbeeinflussungseinrichtungen zu Kontrolllichtern... (zu statt zum)	Anpassen.	Z	Absatz wird gelöscht.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-199	25031	A8	alles	T	Sind in den RTE 25000 eferenzen auf Prinzipschaltungen eines Lieferanten angebracht? Es sollte sicherlich nur sparsam davon Gebrauch gemacht werden. In den anderen Kapiteln werden auch keine solchen Referenzen gemacht, da dies den Umfang sprengen würde.	Anpassen: Ersatzlos streichen.	A	Neu Anhang A.
SBB-53	25031	A8	-	E	EuroSIGNUM resp. W/H-Überwachung ist die Mindestausrüstung. Aber auch hier: Zugbeeinflussungssysteme zu erwähnen, ist nicht sinnvoll. Es sollte nur erwähnt werden, dass eine ZUBE notwendig ist. Wie diese dann projiziert wird, ist in weiteren Dokumenten (Prinzipien der Zugbeeinflussung, Projektierungsregeln Level 1 LS und P44) geregelt.	Anpassen: <i>Kontrolllichter müssen gemäss JGC 506 an BA8 (resp. analog dieser Schaltung an den übrigen BAST Typen) angeschaltet werden. Zugbeeinflussungseinrichtungen zu Kontrolllichtern sind nach JGH 491 zu realisieren. Falls bereits eine Zugbeeinflussung gemäss JGC 507 (bei BA8) zur Deckung des Bahnübergangs realisiert ist, wird die Schaltung beim Nachrüsten eines Kontrolllichtes beibehalten.</i>	Z	Absatz angepasst.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-SOA-048	25031	A8		E	Was sind BAST-Typen? Ist nicht im SBB-Wörterbuch auffindbar. Satzstellung nicht verständlich.	Präzisieren und anpassen:  Allenfalls in Begriffen definieren. Satz ändern auf: Zugbeeinflussungseinrichtungen mit Kontrolllichtern sind nach JGH 491 zu realisieren.	Z	Die ZUBE ist zum Kontrolllicht und nicht umgekehrt. Die ZUBE ist die Rückfallebene bei nicht funktionierendem oder nicht beachtetem Kontrolllicht. Wir bauen ja auch nicht ein Hauptsignal zur ZUBE sondern umgekehrt. ZUBE-Ausrüstung von Kontrolllichtern ist in den Vorgaben ZUBE geregelt. BUe-Steuerung statt BAST
SBB-SLA-005	25031	A9		E	Komma fehlt: « ... R RTE 25931 Abschnitt 4.2.5, sollen ...»	Ergänzen: « ... R RTE 25931 (Komma ergänzen) Abschnitt 4.2.5, sollen ...»	Z	Wird aber wieder gelöscht.
SBB-SOA-049	25031	A9		T	Die PR0088 ist noch nicht veröffentlicht. Bitte sicherstellen, dass diese vor der Veröffentlichung der RTE freigegeben ist. Die Ergänzung R RTE 25931 sollte im gesamten Dokument gleichgehandelt werden.	Prüfen: Die PR088 muss vor der Veröffentlichung der RTE freigegeben sein.  Das R bei RTE 25931 weglassen oder überall hinzufügen.	A	Wird zurückgezogen und in 25931 geregelt.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-07	25031	Anhang		T	Integration der PR0066 fehlt	Ergänzen.	V	Wurde wegen laufender inhaltlicher Diskussionen in der KooSi zu dieser PR auf nächste Ausgabe verschoben. Inhalt zur Zeit ev. nicht stabil.
BAV-20	25031	0	Kopfzeile	E	«Bahnübergänge - (Ergänz)» diese Kopfzeile ist ungünstig.	Textvorschlag: Kopfzeile wie bei allen anderen RTE benennen. Konkret: «Bahnübergänge»	Z	
SBB-225	25031	0	Kopfzeile	T	<i>Im Titel (Seite 1) ist Ergänzungen gestrichen , aber Folgeseiten</i>	Streichen: in der Kopfzeile (Seiten 2+3) (Ergänz) ebenfalls löschen	Z	
BLS-gep-7	25031	0	Generell	T	Mir fehlt der Umgang mit Verschachtelungen. Die FDV machen diesbezüglich folgende komische Aussage, die ich nicht verstehe: <i>In einer Zone mit Verschachtelung von Bahnübergangsanlagen ist auf die Zusatztafel zu verzichten.</i> (Zusatztafel, wenn ein KL mehr als einen BUE überwacht)	In den RTE, wo es um den Neubau von Sicherungsanlagen geht, würde ich die Verschachtelung verbieten	Z	2.2.2 FDV 300.2 2 Sätze nach Bildern zu Verschachtelungen übernommen.
BLS-gep-8	25031	0	Generell	T	Mir fehlt der Umgang mit Situationen, wo zwischen KL und zu deckendem BUE noch eine Haltestelle liegt. Auf Anlagen nur mit Zugsicherung ohne KL (BLS Langenthal – Wohlhusen), haben wir nach der Haltestelle eine weitere Zugsicherung gebaut. Ob man dann, wenn man KL baut hier auch ein KL bauen müsste, ist mir nicht klar	In den RTE, wo es um den Neubau von Sicherungsanlagen geht, würde ich den Anwendungsfall KL – Haltestelle – Bue verbieten.	V	Nicht Gegenstand der Regelung. Hier wurde die PR0058 ins RTE überführt, so wie sie aktuell gültig ist. Allenfalls halt nur als Anhang Ax
BAV-21	25031	1		T	Die Bestimmung in Kapitel 1 sind nur für die SBB gültig und daher sind diese Bestimmung in den «Anhang A (SBB-spezifisch)» zu überführen. Die VöV-UAGr R RTE 25931 (Version 3.0) hat die Bestimmungen diskutiert, in der R RTE 25931 braucht es diesbezüglich keine Änderung.	Ziffer in Anhang a (SBB-spezifisch) verschieben.	Z	

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
RBS-01	25031	1	Alle	T	Neu hinzugefügtes Kapitel 1 Deckung von Bahnübergängen, Seite 212	Da neu hinzugefügtes Kapitel 1 Deckung von Bahnübergängen soll vollständig in den Anhang A SBB verschoben werden	Z	
SBB-09	25031	1		T	Die PR0054 wurde in den Ziffern 1.1 - 1.2.3 abgebildet. Die Vorgaben, welche im Entwurf gemacht werden, sind SBB-spezifisch und gehören in den Anhang SBB. Vorgaben wie die Ausführungsart zum Fundament (Erdschrauben) sollten nicht in der RTE aufgeführt werden.	Prüfen und anpassen.	Z	
SBB-197	25031	1	alles	T	Ist dies ein SBB-spezifischer Anhang?	Prüfen und Struktur entsprechend anpassen. --> Neu als Anhang A1.	Z	
SBB-SOA-044	25031	1		T	Das neu eingefügte Kapitel behandelt nur die Deckung der BUE von Zugfahrten. Die Deckung der BUE vor Rangierfahrten wird mittels Zwergsignal, Rangierhaltsignal oder Sperrsignal gemacht.	Anpassen: Entweder Titel Ändern in "Deckung von Bahnübergängen vor Zugfahrten" oder die Rangiersignale aufführen die einen Bahnübergang decken können (wobei dann auch die nachfolgenden Kap. Angepasst werden müssen). Im Anhang A2.2 ist dies SBB-Spezifisch erwähnt/geregelt.	Z	Verschieben in Anhang A als. Titel der PR war „Kontrolllicht“. Gibt es nur auf der Strecke, also geht es um die Deckung von BUE auf der Strecke.
SiP 6	25031	1	Alle	T	Das ganze Kapitel weicht erheblich von den Standards bei Meterspurbahnen ab. Eine Anwendung bei den Meterspurbahnen scheint mir nicht praktikabel.	Auf [N]-Bahnen beschränken.	Z	Neu in Anhang A
SEAG-02	25031	1.1	1	T	Eigensichere Bahnübergänge müssen nicht durch Deckungssignale geschützt werden.	Überwachte Bahnübergangsanlagen müssen durch Deckungssignale geschützt werden. Im folgenden Fall kann auf die Sicherung durch Deckungssignale verzichtet werden:	A	Neu in Anhang A, bei SBB sind eigensichere BUE nicht zugelassen.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SEAG-03	25031	1.1	2	T	Nicht alle Bahnen kennen die Vorsignaltafeln von Kontrolllichtern. Auf die Vorsignaltafel wird bei Bahnen oder Strecken mit vielen aufeinander folgenden Bahnübergängen verzichtet.	2. Ausrüstung mit Kontrolllicht, <del>Vorsignal zum Kontrolllicht</del> und Zugbeeinflussungspunkten zur Sicherung von Bahnübergängen oder 2. Ausrüstung mit Kontrolllicht, optionalen Vorsignal zum Kontrolllicht und Zugbeeinflussungspunkten zur Sicherung von Bahnübergängen	A	Neu in Anhang A,
SEAG-04	25031	1.1	1-2	T	Die Deckung einer Bahnübergangsanlage bei Anschlussgleisen kann auch mit Rangiersignalen RH oder V erfolgen. Diese Möglichkeit fehlt in den Grundsätzen.	Ergänzung 3. oder bei Bahnübergängen, welche ausschliesslich für Rangierfahrten genutzt werden.	Z	Es geht um BUe auf der Strecke, wo Kontrolllicht eine zulässige Deckung ist.
BAV-22	25031	1.1		E	Die Logik der Aufzählung zum Verzicht des Deckungssignal könnte falsch interpretiert werden.	Textvorschlag (ohne Aufzählung): Einspurstrecken mit $V_{max} \leq 125$ km/h, sofern diese mit Kontrolllicht, Vorsignal zum Kontrolllicht und Zugbeeinflussungspunkten zur Sicherung von Bahnübergängen ausgerüstet ist.	A	Es geht nur um die Übernahme einer freigegebenen, gültigen PR ins RTE ohne inhaltliche Veränderungen. Aufzählung erhöht Lesbarkeit.
SBB-198	25031	1.1	alles	T	Dieser Teil ist eine Verschärfung/Präzisierung von AB 39.3.f, Ziffer 3.1.1 Gültig nur für Bahnübergänge mit Verhinderung der Fahrerlaubnis über den BUe bei nicht gesperrtem BUe (nach AB 39.3.f, Ziffer 2, Lit. a.), d.h. nicht für BUe mit fehlersicherer Sperrung des Strassenverkehrs (eigensichere Anlagen).	Ergänzen und anpassen: Referenz anbringen Formulierungen entsprechend anpassen.	A	Eigensichere Anlagen gibt es bei SBB nicht, daher berücksichtigt PR 0054 so etwas auch nicht. Neu in Anhang A.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SiP 7	25031	1.1	1.		Der Begriff <i>Deckungssignal</i> ist in den FDV wie folgt umschrieben: «Hauptsignal zur Deckung von Anschlussgleisen, überwachten Bahnübergängen oder gefährdeten Abschnitten auf der Strecke, nicht in Blockabhängigkeit.» In diesem Kapitel ist mit «Deckungssignal» aber vermutlich ein Hauptsignal jeder Art (Einfahrtsignal, Gleisabschnittsignal, Ausfahrtsignal, Blocksignal, Deckungssignal) gemeint.	Bei der Verwendung von Begriffen sind unbedingt auch die FDV zu berücksichtigen. Vorschlag: «Bahnübergangsanlagen werden in der Regel in Hauptsignalen gedeckt. Auf einspurigen Strecken mit $v_{max} \leq 125$ km/h ist die Ausrüstung mit <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kontrolllicht, und</li> <li>- Vorsignal zum Kontrolllicht, und</li> <li>- Zugbeeinflussungspunkt zur Sicherung von Bahnübergängen</li> </ul> zulässig.	Z	
BLS-gep-5	25031	1.1	Zweiter Punkt	T	Gemäss RTE braucht es zu jedem KL auch ein Vorsignal. Gemäss FDV ist das nicht zwingend notwendig: Da steht in den FDV R300.2, Kap. 2.2.2 nur einfach: <i>Es kann ein Vorsignal vorausgehen</i>	Die Kann – Formulierung der FDV auch in den RTE erlauben. Zweiter Punkt also wie folgt:  <i>2. Ausrüstung mit Kontrolllicht und Zugbeeinflussungspunkten zur Sicherung von Bahnübergängen. Vorsignal bei Bedarf.</i>	A	Das war bei SBB damals eine strikte Forderung seitens Lokpersonals. Es geht in diesem Schritt jetzt nicht um eine inhaltliche Veränderung der PR, sondern darum die PR aufzuheben und ins RTE zu überführen (Forderung der Revision und von AEP). Eine solche Änderung müsste nach Prozess entwickelt werden, wofür jetzt keine Zeit vorhanden ist. Neu Anhang A.

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SEAG-05	25031	1.2		T	Eine Stromüberwachung von einem Kontrolllicht, was grundsätzlich erlaubt und eingesetzt wird, ist voneinander abhängig.	<del>Kontrolllicht und Zugbeeinflussung werden unabhängig voneinander angeschaltet und haben keine gegenseitige Beeinflussung.</del>	A	Zugbeeinflussung ist die Rückfallebene zum Kontroll-Licht. Da sollte kein Common-Cause-Fehler eingebaut sein, zumindest nicht in der Anwendung SBB. Verschiebung in Anhang A.
MGB-02	25031	1.2	Projektierung		Kontrolllicht und Zugbeeinflussung werden unabhängig voneinander angeschaltet und haben keine gegenseitige Beeinflussung. Die Bezeichnung der Kontrolllichter ist gemäss R RTE 25931 KapAbschnitt. 8.2.5. anzubringen. Es werden keine Tafeln gemäss FDV Bild 262 (Merktafel für Streckengeräte der Zugsicherung) montiert. Zwingend alle Tafeln wegnehmen. Heute ist es eine gute Info für den Lokführer. Aus diesem Grund wäre ein «kann» hilfreich und es müssen nicht alle Anlagen angepasst werden.	Kontrolllicht und Zugbeeinflussung werden unabhängig voneinander angeschaltet und haben keine gegenseitige Beeinflussung. Die Bezeichnung der Kontrolllichter ist gemäss R RTE 25931 KapAbschnitt. 8.2.5. anzubringen. Auf die Tafeln gemäss <b>FDV Bild 262 (Merktafel für die Zugsicherung) kann verzichtet werden.</b>	A	Neu im Anhang A Gemäss FDV wird die Merktafel nur aufgestellt, wenn kein Kontrolllicht vorhanden ist.
RhB-03	25031	1.2		T	Löschen des ersten Satzes. Bei der RhB stimmt das zumindest bei den bestehenden Anlagen nicht. Die Anschaltung der Zugbeeinflussung erfolgt anhand des Lampenstromes.	<del>Kontrolllicht und Zugbeeinflussung werden unabhängig voneinander angeschaltet und haben keine gegenseitige Beeinflussung.</del>	Z	Verschieben in Anhang A
PHH-01	25031	1.2.1		T	Gemäss FDV R 300.3 Ziffer 2.2.2 kann dem Kontrolllicht ein Vorsignal vorausgehen. Dies bedeutet, dass es nicht Pflicht ist, ein Vorsignal anzubringen.	Wenn die Gefahr besteht, dass das Kontrolllicht zu spät erkannt wird, soll ein Vorsignal angebracht werden. Das Vorsignal ist so anzubringen, dass es vom Lokführer 10 Sekunden vor Erreichen des Kontrolllicht gesehen werden kann.	Z	Verschieben in Anhang A

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SEAG-06	25031	1.2.1		T	Hier kann definiert werden, wann ein Vorsignal zum Einsatz kommen soll.	Vorsignale kommen zum Einsatz, wenn auf Streckenabschnitten ein Kontrolllicht ... <b>[zu definieren]</b> Das Vorsignal zum Kontrolllicht ist so aufzustellen, dass es 10 Sekunden vor dem Erreichen des Kontrolllichts vom Lokführer gesehen werden kann.	A	Neu in Anhang A
PHH-02	25031	1.2.2	1	T	Kontrolllichtfarben sind gemäss R 300.3 Ziffer 2.2.2 gelb oder weiss	blinkt das Kontrolllicht weiss.	A	Verschieben in Anhang A. Bei SBB ist weiss gefordert.
PHH-03	25031	1.2.2	1	T	Kontrolllichter werden je nach Hersteller nicht richtungsunabhängig angeschaltet.	Kontrolllichter werden pro Bahnübergang richtungsunabhängig angeschaltet.	A	Verschieben in Anhang A. Bei SBB ist richtungsabhängig gefordert.
PHH-04	25031	1.2.2	2	T	Befestigungsart entfernen.	Das Kontrolllicht ist wenn immer möglich mit Erdschrauben zu befestigen	Z	SBB Vorgabe, Verschiebung in Anhang A

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SEAG-07	25031	1.2.2		T	<ol style="list-style-type: none"> <li>Kontrolllichter können nur bei Inselanlagen Richtungsabhängig blinken. Dies funktioniert bei einer Stellwerkseinschaltung nicht, da die Einschaltung nicht Fahrrichtungsabhängig erfolgt. Dennoch gibt es Anwendungen, bsp. Wenn in einer Fahrrichtung zwei BUE mit einem Kontrolllicht gedeckt sind, wo das Kontrolllicht richtungsabhängig ausgegeben wird.</li> <li>Weisse Kontrolllichter werden nur bei der SBB eingesetzt. Die Privatbahnen verwenden nach wie vor die gelben, ehemals Brandgelben Kontrolllichter.</li> <li>Der schwarz/weisse Balken (Schachbrett) wird nicht bei allen Bahnen angebracht. Dies erfolgt streckenweise.</li> <li>Die Montageart mit Erdschrauben sollte nicht hier stehen. Es könnte ebenso gut stehen dass die Kontrolllichter wenn immer Möglich an einen FL-Masten zu montieren sind, was diverse Bahnen praktizieren.</li> <li></li> </ol>	1.22 Kontrolllicht Kontrolllichter werden nicht überwacht und werden pro Bahnübergang <b>in der Regel</b> richtungsunabhängig angeschaltet. Falls die Bahnübergangsanlage eingeschaltet ist bzw. die Schranken geschlossen sind, blinkt das Kontrolllicht <del>weiss</del> . Zur besseren Sichtbarkeit <del>können</del> <b>müssen</b> Kontrolllichter mit schwarz/weissen Balken (FDV Bild 206 Bahnübergangsanlage eingeschaltet“) versehen werden. <del>Das Kontrolllicht ist wenn immer möglich mit Erdschrauben zu befestigen.</del>	A	SBB Vorgabe, Verschiebung in Anhang A

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-125	25031	1.2.2	1	T	Wird die Farbe des Lichtes bewusst auf «weiss» eingeschränkt? Gemäss FDV wäre auch «orange» zulässig.	Anpassen: Allenfalls die Farbe «orange» ergänzen (oder «weiss» löschen, da die Vorgabe ja eigentlich in der FDV gemacht wird) und/oder die Vorgabe «weiss» in den Anhang SBB transferieren.	A	Das war damals bei der Erarbeitung der PR0054 ein sehr grosses Thema. Seitens Lokpersonal wurde nur weiss akzeptiert. Neue Kontrolllichter müssen Farbe weiss haben. Heute geht das auch mit LED, was früher technisch unmöglich war.
SBB-126 /-171 /- 237	25031	1.2.2	2	T	Die Vorgabe zur Verwendung von «Erdschrauben» als Befestigung geht zu weit ins Detail und der Begriff Erdschraube wäre zu definieren. Es sollte es der Anlageneignerin überlassen, was die geeignetste Befestigung für ihren Anwendungsfall ist.	Anpassen: Letzten Satz weglassen oder in den «Anhang SBB» transferieren	A	Steht so in PR0054 und wurde seitens Produktmanagement SBB so gefordert. Neu in Anhang A.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
BLS-gep-6	25031	1.2.2	Zweiter Satz	T	Ein KL darf auch orange blinken	Falls die Bahnübergangsanlage eingeschaltet ist bzw. die Schranken geschlossen sind, blinkt das Kontrolllicht weiss <del>oder orange</del>	A	Wurde bei SBB seitens Lokpersonal nicht akzeptiert. Es ist kein Problem, neue Kontrolllichter weiss zu bauen. Regelung gilt für Neubauten und bei funktionalen und baulichen Veränderungen → muss ergänzt werden. Neu Anhang A
MGB-03	25031	1.2.2	Kontrolllicht	T	Zur besseren Sichtbarkeit müssen Kontrolllichter mit schwarz/weissen Balken (FDV Bild 206 «Bahnübergangsanlage eingeschaltet») versehen werden.  In den FDV ist geschrieben: Das Kontrolllicht kann auch ohne schwarz/weissen Balken aufgestellt sein. Das RTE hebt dies auf bzw. ist im Widerspruch der FDV. Dieser Punkt kann dem Betreiber überlassen werden bzw. gemäss FDV.	Text sinngemäss vom FDV übernehmen.  Zur besseren Sichtbarkeit können <del>müssen</del> Kontrolllichter mit schwarz/weissen Balken (FDV Bild 206 «Bahnübergangsanlage eingeschaltet») versehen werden.  -	A	Bei SBB Pflicht. → Verschiebung in Anhang A.
MGB-05	25031	1.2.2	Kontrolllicht	T	Der Teil mit der Erdstange gehört nicht ins RTE. <del>Das Kontrolllicht ist wenn immer möglich mit Erdschrauben zu befestigen</del>	löschen	A	Vorgabe seitens Produktmanagement SBB -> Verschiebung in Anhang A.
RhB-02	25031	1.2.2		T	Letzter Satz weglassen. Die Bahnen haben in der Regel ihre Varianten, wie sie was montieren. Das gibt nur unnötige Diskussionen. Warum ist das mit Erdschrauben zu befestigen?	<del>Das Kontrolllicht ist wenn immer möglich mit Erdschrauben zu befestigen.</del>	A	Vorgabe seitens Produktmanagement SBB -> Verschiebung in Anhang A.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
PHH-05	25031	1.2.3		T	Beim Meterspurbahnen werden auch Kontrolllichter eingesetzt. Diese setzen jedoch nicht ETCS L1 LS ein.	Kontrolllichter sind mit Zugbeeinflussungen auszurüsten. Die Zugbeeinflussung ist am Standort des Kontrolllichts zu errichten. Es gelten die gleichen Ausrüstungsregeln wie bei Hauptsignalen.	Z	Verschiebung in Anhang A.
SEAG-08	25031	1.2.3		T	Bei Meterspur Bahnen erfolgt die Projektierung je nach Zugbeeinflussungssystem nach anderen Vorgaben.		Z	Verschiebung in Anhang A.
SBB-172	25031	1.2.3	1	T	Vorgabe von ETCS und P44 gilt nur für normalspurige Anlagen (ausgeschlossen sind Meterspurbahnen wie die RHB oder Rigibahn)	Vorschlag: [N] ergänzen mit geeignetem Ausschluss von nicht interoperablen Infrastrukturen.	Z	Verschiebung in Anhang A.
SBB-52	25031	1.2.3	-	T	In Kapitel 1.2.3 werden Zugbeeinflussungssysteme erwähnt. Das ist nicht sinnvoll. Es sollte nur erwähnt werden, dass eine ZUBE notwendig ist. Wie diese dann projektiert wird, ist in weiteren Dokumenten (Prinzipien der Zugbeeinflussung, Projektierungsregeln Level 1 LS und P44) geregelt.	Anpassen: <i>Kontrolllichter sind mit Zugbeeinflussung gemäss geltenden Vorgaben auszurüsten.</i>	Z	Verschiebung in Anhang A.
RhB-04	25031	1.2.3		T	Löschen des ersten Satzes, da Aufzählung nicht vollständig. (z.B. ZSI127)	<del>Als Zugbeeinflussungseinrichtung wird EuroSIGNUM Paket44 und ETCS L1LS verwendet.</del>	Z	Verschiebung in Anhang A.
AB-06	25031	1.1 – 1.2.3			Irgendwie nicht passend und widersprüchlich zu RTE 25931 und FDV	löschen	Z	Verschiebung in Anhang A
SBB-95	25038	4.2	c.	T	Der Punkt c) soll gelöscht werden. Es besteht die Befürchtung, dass der Bau von zusätzlichen ZS oder RH-Tafeln die Folge sein wird. Wie ist z.B. sinngemäss das in RTE25010 Bild 11 dargestellt Gleis 72 zu sperren bzw. bekommt 72 somit neu eine Sperre?	Streichen.	A	Eine Sperre folgt den Gleisen. Es ist die Existenz eines Gleises, welche zu ZS oder RH-Tafeln führt, nicht die Sperre.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
BAV-23	25051	1.5		T	Gilt diese Aussage unabhängig vom eingesetzten Leittechniksystem?	Sofern diese Einschränkung produktspezifisch ist, bitte entsprechend aufführen.	A	Das ist eine funktionale Fragestellung und keine des Produktes, ausser wenn Stellwerk und Leittechnik integriert sind und eine gemeinsame Projektierung haben. In diesem Fall ist die Regelung aber gegenstandslos.
SBB-200	25051	1.5	1	E	- Begriff «Einzelfahrstrasse» ist ungebräuchlich - Text darf nicht kursiv sein, da kein Referenzdokument vorhanden.	Anpassen: - Einzelfahrstrasse löschen - Text normal formatiert	Z	Text unkursiv machen.
SBB-24	25051	1.5		E	<i>müssen für diese Fahrstrassen zwischen diesen Codepunkten dieselben Vorzugswege projektiert werden.</i> Dieselben zu was ? Unklar.	Präzisieren	Z	Es müssen für alle diese Fahrstrassen die selben Vorzugswege projektiert werden. Es darf eben nicht sein, dass zwei identische Start-Ziel-Kombinationen unterschiedliche Vorzüge besitzen.
SBB-SLA-006	25051	1.5	Bildlegende Bild 1	T	Warum «mit unterschiedlichen Umwegen»? Reicht «mit unterschiedlichen Fahrwegen» nicht	Anpassen: Falls korrekt «mit unterschiedlichen Fahrwegen»	Z	

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




Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SiP 8	25051	1.5		T	Der Fall scheint mir ausgesprochen gesucht, die Beschreibung auch für Fachpersonen mit fundierten Kenntnissen nur schwer verständlich. Die Begründung «was durch die Leittechnik nicht beherrscht werden kann», ist fragwürdig. Vermutlich beherrscht ILTIS das nicht. Das heisst aber nicht, dass z.B. die Leittechnik VBBA das auch nicht beherrscht.	Ziffer löschen oder in einen SBB-Anhang verschieben.	A	Thema ist grundsätzlicher Natur. Problem besteht, solange Leittechnik und Stellwerk Vorzugsfahrwege kennen. Texte angepasst.
BLS-gep-9	25051	1.5	Ganzes Kapitel	T	Massgebend dafür, dass dieses Kap. jetzt im RTE steht, dürfte unsere moderne Leittechnik von Siemens sein. Aus Sicht RTE ist aber nicht verboten, dass man eine andere Leittechnik einsetzt, die so etwas im Griff hat.	Ganzes Kap. Löschen. Begründung: Wenn eine Leittechnik solche Anforderungen an ein Stellwerk hat, dann ist es an der Leittechnik dies als Anwendungsbedingung an das Stellwerk zu formulieren. Anwendungsbedingung von einem spezifischen Leittechniklieferanten gehören nicht in ein RTE.	A	Siehe SiP 8
SBB-129	25053	3.1.g)	Klammerbemerkung vor erstem «Bullet-Point»	E	Die Klammerbemerkung ist unnötig.	<del>Streichen: (gemäss Risikoanalyse SBB SAF xxx, zur Zeit in Arbeit)</del>	Z	Siehe MGB-06
SBB-131	25053	3.1.I) 3.2.a)		T	In 3.1.a) wurde das Gefahrgut gelöscht. Wieso kann es in den links aufgelisteten Kapiteln nicht auch weggelassen werden? In 3.1.I) könnte man es wahrscheinlich eher weglassen als in 3.2.a)	Allenfalls für eine spätere Aussage mittels Risikoanalyse prüfen	V	Ist so angedacht. Bei risikoarmen Zugfahrten ist die Geschwindigkeit immer tief und das Thema daher klar abgrenzbar.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-130	25053	3.2.g)	Letzter Satz	T	Die Ergänzung «oder einem Prellbock im Schutzstumpen» halte ich min. für verwirrend (wenn nicht falsch). Ein Prellbock wird in der Regel nicht gebaut, weil damit die nötige Gleislänge hinter dem Prellbock («Bremslänge») viel grösser wird, als wenn die Fahrschienen möglichst bald Enden und in ein Schotterbett entgleist wird. (vergl. 3.3.3) Was bei einer Kollision mit Prellbock geschieht, wissen wir nicht so genau und ist wahrscheinlich auch etwas zufällig; behaupte ich mal.	<del>Streichen: oder einen Prellbock mit Schutzstumpen</del>	A	Prellbock kann erhöhte Risiken ins System bringen.
SBB-154	25053	A1	S35	T	Es ist generell entsprechend dem Wortlaut der Ziffer 4.2.5 AB-EBV die Unverhältnismässigkeit der resultierenden Geschwindigkeitsreduktion nachzuweisen (z.B. 60 km/h statt 80 km/h bei Signalsystem L). Reicht das Beispiel «60 km/h statt 80 km/h bei Signalsystem L» bereits als Nachweis für die Unverhältnismässigkeit aus?	Präzisieren: Bitte das Beispiel als Beispiel für die Unverhältnismässigkeit ausweisen und festhalten, wo bzw. wie dies festgehalten werden muss. Braucht es hierzu z.B. einen Antrag zur Ausnahme beim BAV? Ggf. ist dies im A3 zu ergänzen.	Z	Durch Regelung gemäss Wegleitung SIOP ersetzt
BAV-26	25053	A3	1. Abschnitt	E	Wird der Begriff SIOP A zukünftig nicht mehr verwendet? Resp. warum wird neu der Begriff Sachverständigenprüfung Planung verwendet?	Kommentar klären.		Le
AB-02	25053	1.1	4.2.2 c	T	Es wird hier auf eine nicht veröffentlichte AB-EBV verwiesen	Punkt c immer noch nach dem jetzt gültigen AB-EBV zitieren	A	Nein. A13 hat den Auftrag, mit AB-EBV A2024 konform zu sein (StGr).

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-SOA-050	25053	1.1	4.2.2.c	T	Aktuell stimmt die Anpassung nicht mit der AB-EBV überein.  Ist es wirklich eine "oder" Verknüpfung und nicht eine "und" ?	Prüfen und anpassen: Dies sollte mit der A2024 AB 39.3.a Ziff 4. Übereinstimmen.	Z	Das Zitat stammt so aus der AB-EBV.
SBB-239	25053	1.4.1	3	T	Es wäre hilfreich wenn eine Skizze eingefügt wird, welche aufzeigt was Zungen-, Zwischen- und Kreuzungspartie ist.	Vorschlag: Skizze aus dem RTE 22040	Z	Verweis auf R RTE 22040
SBB-96	25053	1.4.1		E	Schreibfehler in der Grafik 	Anpassen: Bindestrich entfernen	Z	
SBB-144	25053	1.4.7		T	Grundsätzlich scheint es korrekt, dass die Fahrbahn die Masszeichnungen für die Leit- bzw. Fangschienen in ihrer Hoheit hat, aber die Lagen und Längen werden im R RTE 25053, Ziffer 3.3.1 definiert.	Anpassung des ersten Satzes und löschen des zweiten Satzes da nicht relevant an dieser Stelle.	A	3.3.1 definiert nicht Lage und Länge einer Leitschiene, sondern jene des Entgleisungsraumes. Der zweite Satz ist wichtig und kann nicht gelöscht werden.
SBB-SLA-007	25053	1.4.7	Nach Bild 9	E	Klammer fehlt nach «AB-EBV zu Art. 26, AB 26.2 hier»	Ergänzen: ... AB-EBV zu Art. 26, AB 26.2 (Komma ergänzen) definiert ...	A	Gemäss ... ist kein Einschub, daher auch kein Komma. Einstimmig in Fachredaktion.
SBB-145	25053	1.4.9		T	Ziffer löschen, wenn SBB-142 umgesetzt wird	Streichen: Mit der Umsetzung von SBB-142 löschen, oder auf R RTE 25003 verweisen.	Z	

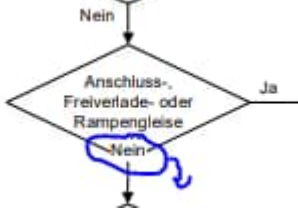
<sup>1</sup> Eingabe-Nummer mit Organisation <sup>2</sup> Kapitel/Abschnitt/Abb. und allenfalls Seite angeben, um den betreffenden Ort im Dokument genau zu bezeichnen. <sup>3</sup> T: Technisch, inhaltlich; E: Editorial, Rechtschreibung <sup>4</sup> Die PGr behandelt nur Eingaben mit konkretem Antrag.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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-39	25053	2.1.3	S. 10	E	Am Schluss des Abschnitts hats eine Fussnote 1, am Seitenende ist sie aber gelöscht. (Die Ausnahme 90 statt 80 km/h bei der SBB gibt's ja nicht mehr.)	Streichen: Fussnote 1 am Abschnittende löschen.	Z	
BAV-24	25053	2.1.4	b.	E	Zu «risikoarme Zugfahrten auf Kap. 3.1, Fall 1a) verweisen.	Textvorschlag: ... (ausgenommen bei ausschliesslich «risikoarmen Zugfahrten», siehe Kap. 3.1, 1a)), also...	A	Mit mehr Verweisen werden die Texte nicht lesbarer. Kapitel 2 beschreibt nur Anwendungsfälle und regelt nichts.
SBB-146	25053	2.1.4		T	Punkt b. soll bei den abgestellten Fahrzeugen auf den Punkt 1g Geplante Abstellungen von Fahrzeugen verweisen.	Ergänzung des Textes  «keine Gleise mit Gefälle gegen den Konfliktpunkt, auf denen regelmässig Schienenfahrzeuge abgestellt (Gemäss R RTE 25053, Ziffer 3.1, 1g) sind»	A	Siehe BAV-24
SBB-SOA-051	25053	2.1.4.b		E	Beim neu eingesetzten Kommentar würde ich noch auf das Kap. 3.1 1a) verweisen.	Ergänzen: Verweisen auf das RTE 25053 Kap. 3.1 1a)	A	Siehe BAV-24
SBB-14	25053	3.1	1h	T	Hier wäre ein Verweis auf die verschiedenen Kompositionen (wie im Memorandum) hilfreich.	Ergänzen: Link oder Verweis auf Fahrzeugliste	A	Diese Liste macht für SBB-Normalspur Sinn. Es ist aber nicht geplant, diese weiter aktuell zu halten. Bei SBB als Verweis auf Memorandum in SiBer Planung enthalten.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-15	25053	3.1	1l	T	Gefahrguttransporte sind durch den Betrieb nicht immer ersichtlich. Es können keine zuverlässige, darauf abgestützte, Aussagen gemacht werden. Dies ist nicht prüfbar. Gefahrguttransporte wurden in der Störfallverordnung behandelt. Es kann daher bei der Beurteilung betreffend Flankenschutz darauf verzichtet werden. Ausgenommen neuralgische Punkte, wo bekannterweise viel mit Gefahrgut rangiert wird.	Punkt bzgl. Gefahrguttransporte klären und allenfalls streichen.	V	Sinnvoll. Weglassen ohne saubere Begründung (Risikobetrachtung) ist aber kaum möglich. Das wäre ein guter Antrag gewesen >1 Jahr vor der ersten Lesung, jetzt nicht umsetzbar.
SBB-16	25053	3.1	1j	T	Gefälle gegen den Konfliktpunkt. Hier ist beschrieben wenn von mindestens einem Abstellort bis zum Konfliktpunkt ein Gefälle von >0.5 besteht. Es würde Sinn machen wenn man definiert: Von einem Abstellort bis zum entsprechenden Zwerg, da ja Wagen vor dem Zwerg abgestellt werden.	Anpassen: «Wenn von mindestens einem Abstellort zum entsprechenden Zwerg vor dem Konfliktpunkt ein durchschnittliches...»	V	Keine inhaltliche Anpassung für Lesung 1 A13. Anpassung für nächste Ausgabe prüfen. Relevant ist, ob das Fahrzeug es bis zum Gefahrenpunkt schafft. Dazu ist ein mittleres Gefälle > 0,5‰ erforderlich. Es geht hier nicht nur um das Wegrollen.
BAV-25	25053	3.1	1g)	E	Der folgende Satz passt nicht zum Titel 1) und lässt Raum für Interpretation: «Nicht als Abstellungen von Fahrzeugen im Sinne dieser Ziffer müssen behandelt werden». Muss dies nun behandelt werden oder nicht? Ist nicht die Meinung, dass die nachfolgenden Punkte darauf hinweisen, dass diese nicht unter «geplante Abstellungen von Fahrzeugen» gehören?	Textvorschlag: «Davon ausgenommen sind (gemäss Risikoanalyse ...»  Statt «Nicht als Abstellungen von Fahrzeugen im Sinne dieser Ziffer müssen behandelt werden»	Z	Umformuliert

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-127	25053	3.1	Bild 22	E	«nein» zu weit oben: 	Anpassen: «nein» runterschieben	Z	
SBB-128	25053	3.1	Bild 22	T	In der Ausgabe 12 war spurbewirkter Flankenschutz bei Risiken durch entlaufene Fahrzeuge nur nötig, wenn die zu schützende Zugfahrt mit mehr als 80km/h fahren kann. Neu ist bei Risiken durch entlaufene Fahrzeuge unabhängig der Geschwindigkeit der zu schützenden Zugfahrt spurbewirkter Flankenschutz nötig. Folglich werden mehr spurbewirkende Flankenschutzmittel gebaut.	Prüfen, ob diese Verschärfung ein gutes Kosten/Nutzen-verhältnis hat.	A	Diese Interpretation ist nicht korrekt. Auch im Nein-Ast der 80 km/h-Abfrage musste bei Gefälle oder Gefahrgut Flankenschutz gebaut werden.  AB-EBV fordern bei Risiken durch entlaufene Fahrzeuge immer spurbewirkten Flankenschutz und genau das ist im Baum auch abgebildet.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-147 /-148 / - 149 / - 150 / - 151	25053	3.1	1c / 1g / 1l / 2a	T	Was heisst Normalbetrieb in Bezug auf die erwähnte geplante Nutzung? Jahresfahrplan? Dieser Punkt gibt oft Anlass zu vertieften Abklärungen, mit der Ergänzung ggf. noch mehr. Die Ergänzung muss eindeutig zu verstehen sein und dies für alle.  Wie kann man die «maximal 2 Stunden geplant» sicherstellen? Auch hier ist die Frage auf was sich das Wort «geplant» bezieht. Die Ergänzung muss eindeutig zu verstehen sein und dies für alle.	Anpassen: Hier ist die geplante Nutzung in Bezug auf den Normalbetrieb zu spezifizieren.  Was heisst geplante Nutzung. Z.B. Jahresfahrplan bezogen auf das zu beurteilende Projekt?  Natürlich ist auch eine andere eindeutige Lösung möglich.	Z	Begriff Normalbetrieb definiert.
SBB-218	25053	3.1	1g)	T	<i>Nachtabstellungen von Kompositionen des Personenverkehrs in Gleisen, welche ansonsten nicht für geplante Abstellungen verwendet werden.</i> Ist klar definiert, was Nachtabstellungen sind?	Präzisieren: Evtl. genauer definieren, was eine Nachtabstellung ist.	A	Da auch Wochenendabstellungen erlaubt werden können, ist dies nicht besonders relevant.
SBB-240	25053	3.1		T	Es wäre hilfreich, wenn es eine Liste gäbe welche aufzeigt, welche Fahrzeuge mit einer Feststellbremse ausgerüstet sind. Weiter ist nicht klar, ob bei einem Wechsel von Fahrzeugtypen, welche auf einem Gleis abgestellt werden, eine Nutzungsänderung auslöst. Wenn nicht, müsste dazu eine AWB erstellt werden. Dies wäre wiederum nicht im Sinne des Betriebes.	Prüfen und anpassen: Fahrzeugliste vom Memorandum  Fragestellung ob eine Änderung der Fahrzeuge bei Abstellungen eine Nutzungsänderung auslöst.	A	Diese Liste macht für SBB-Normalspur Sinn. Es ist aber nicht geplant, diese weiter aktuell zu halten. Bei SBB als Verweis auf Memorandum in SiBer Planung enthalten.

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-246	25053	3.1	1a	T	Es ist zu erläutern, was die Planungsgrundlage für die geplanten Personenbeförderung ist. Eventuell könnte dies der Jahresfahrplan sein.	Vorschlag: <i>Im zweiten Bullet Point ist ein Verweis auf das RTE 25003 Kapitel 1.2 Rangierbewegungen im Normalbetrieb einzufügen und dort zu beschreiben, dass die Planungsgrundlage der Jahresfahrplan ist.</i>	Z	Umformuliert zu neu definiertem Begriff Normalbetrieb statt geplant.
SBB-247	25053	3.1	1l	T	Es ist zu erläutern, was die Plangrundlage für die Gefahrguttransporte ist.	Präzisieren: <i>Für die Beurteilung darf rein auf die geplante Nutzung der Anlage abgestützt werden, sofern eine solche vorhanden ist, die den kompletten Normalbetrieb umfasst wie z. Bsp. die Störfallverordnung.</i>	Z	Präzisiert. Es ist geplant, diese Bestimmung risikobasiert längerfristig zu entfernen.
SBB-54	25053	3.1	1h)	T	Wie kann ein Projektierer wissen, welche Fahrzeuge abgestellt werden und wie kann der Betrieb dies nachher garantieren.  Verständlich ist, dass man die Wahl des Flankenschutzes optimieren möchte, man reduziert dadurch jedoch die Wirksamkeit des Gesamtsystems. Es wäre doch sehr schwierig, fahrzeugartspezifische Abstellgleise zu definieren. Wie soll das im Rahmen einer NAEP betrachtet werden?	Streichen: 1h löschen, da nicht praktikabel in der Projektierung und im Betrieb.	A	1h kann auch übersprungen werden und einfach spurbewirkter Flankenschutz gebaut werden. siehe auch SBB-14.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-97	25053	3.1 A1		T	<p>VZug &gt; 120 à 1b)</p> <p>Ist es bewusst so, dass die Erhöhung um 5km/h auf 125 nicht mehr zulässig ist? Dies wird zu RADN Einschränkungen diverser Anlagen führen.</p> <p>Unklar, ob der Teil der ABW Nr. 363 mit 125 statt 120 weiterhin Gültigkeit hat. Im A1 ist nicht mehr ersichtlich, dass die 125km/h angewendet werden dürfen. Es stellt sich auch die Frage, wie die Wegleitung zur Ausnahmegewilligung SIOP A angepasst wird? Darf die «Unverhältnismässigkeit» weiterhin angewendet werden?</p> <p><small>4. RTE 25053 Kap. 3.1 und Anhang SBB A1:            AB-EBV 39.3.a §4.2.5: Werden die in Ziffer 4.2.2 festgelegten Geschwindigkeitsgrenzen aufgrund fehlender Kompatibilität dieser Grenzen mit den Geschwindigkeitsstufen des vorhandenen Signalsystems geringfügig überschritten, muss die Infrastrukturbetreiberin den entsprechenden Nachweis für die Unverhältnismässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion erbringen.            Der Nachweis der Unverhältnismässigkeit muss für die Signalsysteme L und N bei der Überschreitung der Limiten für <b>Flankenschutz</b> um 5 km/h, wenn dadurch weiterhin M bzw. Fahrbegriff 1 («Freie Fahrt») signalisiert werden kann, nicht erbracht werden. Dies wurde mit der allgemeinen <b>Ausnahmegewilligung 363</b> erbracht.</small></p> <p>Aus Sicht AEP-SAZ sind die 125km/h weiterhin gewünscht.</p>	<p>Anpassen, falls 125 statt 120 weiterhin angewendet werden darf.</p> <p>Falls nicht mehr angewendet werden darf, bitte um Stellungnahme, dass man sich den Auswirkungen dieser Änderung bewusst ist.</p>	Z	Wird gemäss Wegleitung SIOP-A wieder erlaubt.
SBB-SLA-008	25053	3.1	Erklärungen zu Entscheidung sbaum 1	E	<p>Komma fehlt nach «Art. 39.3.a, Ziffer 4.2.5 <i>hier</i> vorzugehen»</p>	<p>Ergänzen: ... Art. 39.3.a, Ziffer 4.2.5 (Komma ergänzen)            vorzugehen ...</p>	A	Nach einer Aufzählung folgt kein abschliessendes Komma.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-SOA-051	25053	3.1	1a) «Nur risikoarme Zugfahrten»	T	Was genau heisst keine geplante Personenbeförderung? Hat dies der Betrieb im Griff? Wenn nicht geplant, sondern spontan, darf dann Personenbeförderung erfolgen, wenn ja, wie oft/häufig? Auch wenn geplante Gefahrguttransport gestrichen wird, sind weiterhin AWB's für das ausschliessen von geplanten Personenbeförderungen notwendig.	Anpassen: Geplante Personenbeförderung klar definieren und absprechen mit der zuständigen Stelle.	A	Alle regelmässig stattfindenden Zugfahrten sind geplant.
SBB-SOA-052	25053	3.1	1c) Rangierbewegungen im Normalbetrieb	T	Neuer Satz unverständlich: Was wenn keine geplante Nutzung der Anlage vorhanden ist? Tritt dieser Fall auf? Nutzung jeder Anlage ist geplant (Anforderungsprofil). Auch mit dem neu eingeführten Satz sind AWB's notwendig. Zudem gibt es in den FDV 2024 eine neue Definition für "Fahrt" <i>"Fahrt": Sammelbegriff für Zugfahrt oder Rangierbewegung, diese werden eingeteilt in:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrplanmässige Fahrten</li> <li>- Regelmässige Fahrten, wenn sie täglich oder an bestimmten bezeichneten Tagen ohne besondere Anordnung verkehren</li> <li>- Fakultative Fahrten, wenn sie nur bei Bedarf und auf besondere Anordnung verkehren.</li> <li>- Extrafahrten</li> </ul> <i>Fahrten, die auf besondere Anordnung und nach einer besonders erstellten Fahrordnung verkehren"</i>	Anpassen:  Neue Definition in den FDV 2024 beachten und entsprechend umformulieren.  1c) "Rangierbewegungen im Normalbetrieb"  Definition gemäss R RTE 2503 "Fahrplanmässige Fahrten"  - Regelmässige Fahrten, wenn sie täglich oder an bestimmten bezeichneten Tagen ohne besondere Anordnung verkehren und im Fahrplan hinterlegt sind. Es müsste aber noch abgeklärt werden, ob der Jahresfahrplan genügt und dass entsprechend in der RTE 25000 beschrieben werden.	A	Definition Normalbetrieb ergänzt & Formulierung angepasst. Weitere Details bezüglich Prozesse der einzelnen Infrastrukturbetreiber gehören nicht in RTE 25000.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-SOA-053	25053	3.1	1g) geplante Abstellungen von Fahrzeugen	T	<p>Ist Risikoanalyse vorhanden?            Nachtabstellungen sollen nicht mehr als "geplante Abstellung von Fahrzeugen" gelten.            Das erscheint nicht sinnvoll:            Bis anhin war die Geschwindigkeit &gt; 80 km/h ein Teil der Beurteilung des Flankenschutzes.            Mit dem neuen Ablauf des Entscheidungsbaum kommt «Anschluss-, Freiverlade- und Rampengleise» vor «geplanten Abstellungen von Fahrzeugen».</p> <p>Beispiel: Personenfahrt ohne Rangierbewegungen mit 120km/h            keine risikoarme Zugfahrten            VZug = 120km/h            keine Rangierbewegungen im Normalbetrieb            kein Ablaufberg/Abstossen            zentralisierter Bereich            keine Anschluss-, Freiverlad- oder Rampengleise            geplante Abstellungen von Fz            keine Abhängigkeit Feststellbremse zu Parkstellung            kein Gefälle            Keine besonderer Windverhältnisse            Keine Risiken durch Gefahrguttransport            vZug wird hier ausser Betracht gelassen. Nach unserer Meinung ist dies eine Abweichung zu AB EBV AB 39.3.a Ziff 4.2.2.c)</p>	<p>Prüfen, anpassen und ergänzen:            Risikoanalyse ausarbeiten und veröffentlichen.            Normalbetrieb häufiger als zwei Wochen?            Normalbetrieb muss klar definiert werden.</p>	A	<p>4.2.2.c hat keinen Zusammenhang mit 80 oder 120 km/h. Die 40 km/h werden in 1a) abgefragt.</p> <p>Wenn dann doch Abstellungen mit Gefahr des Entlaufens besteht, wird spurbewirkter Flankenschutz gebaut.            Wenn diese Gefahr nicht besteht, dann natürlich nicht.</p> <p>Die Betriebshandbücher der Fahrzeuge sind im Intranet verfügbar, dort steht alles Erforderliche drin. (Plattform ZFR)</p>

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-SOA-054	25053	3.1	1h) Abstellungen FZ Parkstellung	T	Der erste Punkt ist schwierig umzusetzen: " im Normalbetrieb ausserhalb von Unterhaltsstandorten nicht getrennt werden (Triebzüge, die meisten Pendelzüge etc.)" Seitens SIOP A müssen dafür AWB'S erstellt werden.	Prüfen:  Absprache mit Betrieb. Was heisst die meisten Pendelzüge?	A	Korrekt, dort wo dieser Regelwerk-Mechanismus genutzt wird, braucht es einen Merker für den NAeP.
SBB-SOA-055	25053	3.1	1l) Risiken Gefahrguttransporte	T	Auch mit dem neu eingeführten Satz sind AWB's notwendig. Wer soll die AWB sicherstellen? Aktuell wird im NAeP Prozess unter 2.3.4 „Auf Bahnhofs-/Streckengleis verkehren neu oder zusätzliche Züge“ auf neue regelmässige Personentransporte hingewiesen, allerdings werden für durchfahrende Züge die Gleisbenutzung nicht konsequent angegeben. Weder AWB's für regelmässige Personentransporte noch AWB's für regelmässige Gefahrgüter können mit dem aktuellen Prozess nicht verifiziert werden. Ist nicht sicher, ob dieser mit dem NAeP abgedeckt wird. Regelmässige Gefahrgut kann nicht verifiziert werden.	Präzisieren:  Klar definieren und abklären, wo eine verbindliche Aussage eingeholt werden kann.  Wenn der NAeP Prozess nicht so gelebt wird, dann besteht weiterhin das Risiko. Gegebenenfalls muss dafür auch eine Risikoanalyse erstellt werden, um aufzuzeigen, dass es akzeptabel ist, wenn vom Regelgleis abgewichen wird.	A	Muss definiert werden, aber nicht auf Ebene RTE 25053 sondern auf Ebene Prozesse Infrastruktur.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SiP 9	25053	3.1	Erklärung zu Entscheidung sbaum 1	T	Nach meinem Verständnis konkretisiert das RTE die übergeordneten Vorschriften. Es scheint mir deshalb wenig sinnvoll, für ein Detail aus der RTE auf die übergeordnete Vorschrift zu verweisen. Hier geschieht aber genau das. Und die genannte Bestimmung der AB-EBV ist unpräzise. Wenn schon würde ich erwarten, dass Aussagen der genannten AB-EBV wie - «geringfügig überschritten» - «Nachweis für die Unverhältnismässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion» hier konkretisiert würden.		Z	Neu Text aus Wegleitung SIOP-A
SiP 10	25053	3.1	1a, 1b	E	Hier und an anderer Stelle wird $V_{\max}$ oder $V_{\text{Zug}}$ geschrieben. Das grosse V steht allerdings für Volumen. Für Geschwindigkeit steht das kleine v.	Generell für Geschwindigkeit das kleine v verwenden. $V_{\max}$ , $V_{\text{Zug}}$ etc.	Z	
MGB-06	25053	3.1	1g)	E	(gemäss Risikoanalyse SBB SAF-xxx, zur Zeit in Arbeit): Dieser Text gehört hier nicht drin	löschen	Z	Text kommt in Erläuterungen zur Ausgabe 13.
SBB-17	25053	3.2	2a	T	Siehe Punkt oben unter Kap.3.1./ 1l	Punkt bzgl. Gefahrguttransporte klären und allenfalls streichen.	V	Wird für nächste Ausgabe angegangen werden.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-152	25053	3.2	2g	T	Die Ergänzung ist nicht nachvollziehbar. Es gibt als maximale Variante im Flankenschutz die Schutzweiche mit Gleisfortsatz und Prellbock R RTE 25053, Ziffer 1.4.8. Warum muss nun diese Variante auf Folgeschäden geprüft werden, diese Variante soll doch für Rangierbewegungen oder entlaufene Fahrzeuge genau den Schaden begrenzen und zu keiner Entgleisung führen. Mit dieser Ergänzung muss künftig der Nachweis erbracht werden, dass das Schadenmass eingehalten ist, obwohl man die maximale Schutzvariante gewählt hat.	Anpassen und prüfen: Die Grundlagen Fahrbahn hier beizuziehen und eindeutig zu referenzieren sowie der Sachverhalt zu prüfen. Ggf. ist der Text anzupassen oder zu löschen, so wie es jetzt geschrieben ist, ist zu prüfen, ob der Entscheidungsbaum mit dieser Forderung korrekt ist und ergänzt werden muss. Ebenfalls ist zu Prüfen, ob R RTE 25011, Ziffer 5.1 korrekt ist, dort wird folgendes gelöscht: «Kollisionen mit Prellböcken und anderen festen Hindernissen sowie von Entgleisungsmitteln bewirkte Entgleisungen müssen nicht berücksichtigt werden.» Siehe dazu auch R RTE 25011, A5	A	Prellböcke sind gemäss AB EBV nur bis zu bestimmten Aufprallgeschwindigkeiten dimensioniert. Höhere Geschwindigkeiten führen können zum Aufklettern der Fahrzeuge führen mit entsprechenden Folgerisiken. Die gute Variante ist immer die Schutzweiche mit Gleisfortsetzung.
SBB-219	25053	3.2	Bild 23	T	Ich finde nicht, dass man von 2f) links bei Ev bei «nein» unbedingt nach 2g) muss. Es scheint recht wahrscheinlich, dass in einem Fall, wo es gemäss RTE nur eine Ev braucht, eine Schutzweiche mit Gleisfortsetzung unverhältnismässig ist. Es wäre daher sinnvoll, wohl eher direkt zur Ausnahmebehandlung zu gelangen, wie bisher.	Anpassen: Pfeil von 2f) links bei Ev bei «nein» direkt zur Ausnahmebehandlung wie bisher.	A	Es lohnt sich, diese Prüfung vorzunehmen statt unnötige Ausnahmebehandlungen anzustossen.

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-241	25053	3.2	2f	T	Die Einschätzung betreffend Folgeschäden wird aufgrund des Diagramms in 3.3 gemacht und die Folgeschäden beurteilt. Eine Beurteilung betreffend unzeitiger Rangierfahrt vs. berechtigter Entgleisung, kann nicht durch den Projektleiter beurteilt werden. Daher sollte dieser Teil betreffend unzeitige Rangierfahrt gestrichen werden.	Streichen.	V	Keine Anpassung in erster Lesung, daher keine Änderungen für zweite Lesung.
SBB-SOA-056	25053	3.2	2a) Rangieren mit Gefahrgut	T	<p>Auch mit dem neu eingeführten Satz sind AWB's notwendig.</p> <p>Aus unserer Sicht sollen die zwei Forderungen 1I) und 2a) wohl dasselbe aussagen --&gt; kein Rangieren mit Gefahrgut--&gt; 1I) ist im Entscheidungsbaum so weit unten, dass keine Wagen mehr entlaufen können.</p> <p>Oder es geht darum das ein abgestellter Wagen, mit Gefahrgutinhalt, durch eine Rangierbewegung unbeabsichtigt angefahren und dadurch ins Lichtraumprofil einer Fahrt geschoben werden kann.</p> <p>Dann bräuchte es wohl 2 verschiedene AWB's:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für 1I) keine Abstellungen Gefahrgut</li> <li>• Für 2a) kein Rangieren mit Gefahrgut</li> </ul> <p>Wobei Rangieren mit Gefahrgut im Entscheidungsbaum 1 fehlt.</p> <p>Müssen wir kritisch betrachten und eine Vorgängige Abklärung durch das</p>	<p>Präzisieren: Klar definieren und abklären, wo eine verbindliche Aussage eingeholt werden kann.</p> <p>Aus Sichtweise SIOP A sollen die Gefahrguttransporte aus den Entscheidungsbäumen entfernt werden, da mit den AWB's der Betrieb nicht bestätigen kann, ob tatsächlich keine Gefahrgüter transportiert werden.</p>	A	Auflagen können sich nur noch an die Planung richten. Der operative Betrieb muss hier nichts berücksichtigen. Siehe auch SBB-131.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
					Regelwerksmanagement verlangen, sonst bleibt es wieder an uns hängen --> sehr viele Diskussionen.			
SBB-SOA-057	25053	3.2	2g) Folgeschäden akzeptabel	T	Mit dem neu eingefügten Punkt "...oder einen Prellbock im Schutzstumpen..." muss jede Schutzweiche ohne Gleisfortsetzung begründet und beurteilt werden.	Prüfen und anpassen: Ist ein wenig ein Widerspruch zu Kap. 1.4.8. Ab wann ist es eine Schutzweiche mit Gleisfortsetzung gemäss 1.4.8 und wann nicht? Gemäss 1.4.8 ist eine Schutzweiche mit Gleisfortsetzung auch eine Schutzweiche die in ein betrieblich nicht nutzbares Stumpengleis führt. Die Beschreibung in Kap. 3.3.3 müsste im Kap. 1.4.8 ergänzt werden.	A	Eine Schutzweiche ohne Gleisfortsetzung ist eine EgW. Die Beschreibung weist die erforderliche Präzision und Differenzierung auf.
SBB-SOA-058	25053	3.3.1	Tabelle 1	T	Die Tabelle 1 wurde angepasst.	Ergänzen: Folgende Aussage erweitern: "Als erste muss mit Hilfe von Tabelle 1 die Länge LE des Entgleisungsraums (vgl. 1.4.1) bestimmt werden. Ausschlaggebend ist der Auslöser für die Notwendigkeit des spurbewirkten Flankenschutz"	A	Das wäre eine Wiederholung des Titels der ersten Spalte der Tabelle 1.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be- gründung StGr
SBB-201	25053	3.4	1	T	Eigentlich handelt es sich nicht um einen «Verlust» sondern das Nichtzustandekommen eines spurbewirkten Flankenschutzes. Denn bei einem «Verlust» fällt das Signal i.d.R. auf Halt.	Vorschlag: <i>Kommt ein spurbewirkter Flankenschutz aufgrund einer Störung nicht zustande, kann an dessen Stelle ein verbotsbewirkter Flankenschutz als Ersatzmassnahme vorgesehen werden.</i> <i>Bei der Projektierung gelten folgende Prinzipien:</i> - Der Flankenschutz wird mittels Einschalten des Weicheneinzelverschlusses an der gestörten Flankenschutzweiche an das/die nächsten rückliegenden Zwergsignale weiterdelegiert. - Für die zu schützende Fahrt ist die Geschwindigkeit auf die für verbotsbewirkten Flankenschutz zulässige Geschwindigkeit zu begrenzen. Dazu muss ggf. eine entsprechende Fahrbegriffs-Tiefhaltung vorgesehen werden (bei der Planung der Signalisierung sind folglich beide Anwendungsfälle zu berücksichtigen).	Z	Formulierung angepasst im ersten Satz.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-25	25053	3.4		T	<p><i>Dabei wird der Flankenschutz an das am gestörten Flankenschutzelement rückliegende Zwergsignal delegiert mittels Einschalten des Weicheneinzelverschlusses an der entsprechenden Flankenschutzweiche</i></p> <p>Der Einzelverschluss ist eine Möglichkeit dies zu erzwingend, jedoch keine zwingende Voraussetzung, ein Fahrstrassenverschluss einer zweiten Fahrstrasse bewirkt dies auch</p>	Streichen: Den Teil vom Einzelverschluss löschen	A	Hier geht es nur um den Störfall und nicht um das generische Verhalten im Zwieschutzfall.
SBB-66	25053	3.4	Anfang 3.4	T	Es kann sein, dass spurbewirkter Flankenschutz immer nötig ist, unabhängig davon, wie schnell fährt der zu schützenden Zug. Deshalb sollte am Anfang präzisiert sein, dass diese Möglichkeit zwar technisch immer möglich ist (in den eStw zumindest), aber nicht immer zulässig.	<p>Ergänzen: Anfang des Kap. 3.4 z.B. so ergänzen:            «Beim Verlust des spurbewirkten Flankenschutzes an einer Flankenschutzweiche aufgrund einer Störung sind zwei Situationen zu unterscheiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Zufahrt ist ohne spurbewirkten Flankenschutz unzulässig (vgl. Kap. 3.1, z.B. Grenze zu einem nicht zentralisierten Bereich) oder systembedingt unmöglich.</li> <li>- Die Zufahrt wäre mit verbotswirkendem Flankenschutz (allenfalls mit einer geringeren Geschwindigkeit) immer noch zulässig und ist technisch möglich.</li> </ul> <p>Bei der zweiten Situation wird der Flankenschutz an das am gestörten Flankenschutzelement rückliegende Zwergsignal delegiert [...]»</p>	Z	Zulässigkeit ergänzt.
SBB-SLA-010	25053	3.4	Letzter Satz	R	«sowohl» fehlt	Ergänzen: Entsprechend müssen für die Signalisierung beide Anwendungsfälle <i>sowohl</i> mit als auch ohne spurbewirkten Flankenschutz berücksichtigt werden.	Z	

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-SOA-060	25053	3.4	Rückfallverha lten im Störfall	T	Wurde neu verfasst.	Ergänzen: Im ersten Satz fehlt folgende Aussage: " Beim Verlust des spurbewirkten Flankenschutzes an einer Flankenschutzweiche aufgrund einer Störung kann ein verbotsbewirkter Flankenschutz vorgesehen werden, <i>falls nicht mit entlaufenen Fahrzeugen gerechnet werden muss und die Flankenschutzweiche nicht an der Grenze eines "nicht zentralisierten Bereiches" ist</i> "	Z	Siehe SBB-66
SiP 11	25053	3.4		T	In verschiedenen Fällen (z.B. Gefälle mit Höhendifferenz > 3.5 m) ist ein verbotsbewirkter Flankenschutz nicht zulässig. Beträgt demnach die zulässige Geschwindigkeit im beschriebenen Fall 0 km/h? - Diese Konsequenz geht aus dem Text nicht hervor. Falls sie gilt, sollte sie ausdrücklich erwähnt werden. Textvorschlag nebenstehend.	1. Satz mit dem roten Einschub ergänzen: «Beim Verlust des spurbewirkten Flankenschutzes an einer Flankenschutzweiche aufgrund einer Störung, kann – <b>sofern aufgrund der Situation zulässig</b> - ein verbotsbewirkter Flankenschutz vorgesehen werden.»	Z	
SBB-242	25053	3.3.2	3o	T	Zusätzliche Begründung aufführen, dass das vollständige Eintauchen in ein Schotterbett die Anhaltedistanz reduziert.	Ergänzen.	V	Keine Änderung in erster Lesung.
SBB-243	25053	3.3.2	3i		Bei einer Entgleisungsweiche mit halber Zwischenpartie sollte es die Möglichkeit geben, den Le zu verringern, anlaog zur Ev mit schräger Leitschiene. Dies ist nach heutigen Baum nicht möglich.	Baum anpassen	A	Dies macht physikalisch bei diesem EgW-Typ keinen Sinn. Le bleibt daher unverändert.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be- gründung StGr
SBB- SOA-059	25053	3.3.2	Entscheidung sbaum	T	EgW mit halber Kreuzungspartie ist aktuell bei EW-185 nicht möglich, hier muss immer eine vollständige Weiche verlangt werden. Zudem wird in Frage gestellt, ob die Tabelle 1 im 3l) korrekt ist und nicht stattdessen auf die Tabelle 2 verwiesen werden sollte.	Abklärung mit Produktverantwortlichen.	A/Z	Das RTE ist kein Produkt-Katalog sondern regelt die Zulässigkeiten. Zulässige. Dinge existieren nicht automatisch. Damit sie existieren können hilft es aber, wenn sie erst mal zulässig sind. Tabellenverweis angepasst

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-153	25053	3.3.3	S34	T	Gemäss dieser Beschreibung ist die Schutzweiche mit Gleisfortsatz und Prellbock keine maximale Schutzvariante. So verstehe müsste man den Entscheidungsbaum um eine Abfrage ergänzen: Kann die Lösung Schutzweiche mit Gleisfortsatz und Prellbock die zu erwartenden kinetische Energie abfangen Ja à Umsetzen, Nein à Entgleisungsweiche	Prüfen und anpassen: Die Grundlagen Fahrbahn hier beiziehen und eindeutig referenzieren sowie den Sachverhalt prüfen. Ggf. ist der Text anzupassen oder zu löschen, so wie es jetzt geschrieben ist, ist zu prüfen, ob der Entscheidungsbaum mit dieser Forderung korrekt ist und ergänzt werden muss. Ebenfalls ist zu Prüfen, ob R RTE 25011, Ziffer 5.1 korrekt ist, dort wird folgendes gelöscht: «Kollisionen mit Prellböcken und anderen festen Hindernissen sowie von Entgleisungsmitteln bewirkte Entgleisungen müssen nicht berücksichtigt werden.» Siehe dazu auch R RTE 25011, A5	V	Aus Sicht Fachredaktion fehlt keine notwendige Information. Ergänzung Baum wird für eine nächste Ausgabe RTE 25053 studiert.
SBB-220	25053	3.3.3		T	<i>Als Folge muss stattdessen auf alternative Schutzelemente wie eine Entgleisungsweiche zurückgegriffen werden.</i> Das schliesst die Option einer Schutzweiche mit Gleisfortsetzung dann aber fast aus. Wir müssten hier schon eine realistische Ausführung aufzeigen können, wenn wir dieses Element im Entscheidungsbaum fordern.	Prüfen: Noch mal genau überlegen: - Wenn wir Schutzweiche mit Gleisfortsetzung in gewissen Fällen fordern, müssen wir auch eine realistische Ausführungsvariante aufzeigen. - Falls es keine realistische Ausführungsvariante gibt, können wir das auch kaum fordern.	Z	Hinweis auf in der Regel realisierbares Element ergänzt.

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-98	25053	3.3.3		E	Wie ist diese Erweiterung im «praktischen Sinne» zu verstehen? Wir bauen keine Schutzweichen mit Gleisfortsetzung mehr? Ist das nicht generell eher ein Thema der Fahrbahn? Muss das so detailliert im RTE abgehandelt werden?	Anpassen: Kapitel zu Gunsten Sicht SAZ vereinfachen.	A	Flankenschutz ist ein SA-Thema und kein Fahrbahn-Thema. Siehe auch SBB-220.
SBB-SOA-061	25054	2		T	Es sollte die Ausnahme aus der Wegleitung Ausnahmebewilligungsvorlage A3) Ziffer 4 ins RTE übernommen werden.	Anpassen.	A	>1000m bleibt eine Ausnahme und ist auch in A3) beschränkt bis zur nächsten Anlagenanpassung.
SiP 12	25054	2	b.	E	Der neu hinzugefügte Satz passt nicht zum vorangehenden.	Neuen Satz ans Ende der Aufzählung b. setzen.	Z	
SOB-04	25054	2	Ziffer b	T	Der zusätzliche Text passt nicht in dem vorhandenen Text	Abschnitt neu formulieren, so dass es stimmig ist	Z	Erste GFM des kürzeren Zielgleises oder letzte Weiche bei fiktiven Zielgleisen
SBB-40	25054	2 b.	S. 3	E	Der neue Satz ist am falschen Ort eingefügt, er gehört unter die Formel.	Anpassen: ... vor dem Zielsignal anzuschalten und beträgt: $t = 15 \text{ s} + d \times 0.18 \text{ (s/m)}$ t: Verzögerung in s Für Zielgleise < 100 m Länge soll ...	Z	
SBB-SOA-072	25056	..zusätzlich e Gefahren	Nr. 1	T	Bei "ergriffene Massnahmen" müsste es vorziehen auf Gleis 935 heissen.	Anpassen.	Z	
BAV-33	25056	4 / 5.3 / Anhang A	Bild 2	E/T	Der Begriff «echtes»/«unechtes» Gruppensignal ist zu vermeiden. In der zukünftigen RL SA (V4.0) wird auf die Begriffe «echt» / «unecht» verzichtet.	«Echtes» Gruppensignal durch Gruppensignal ersetzen, «Unechtes Gruppensignal» durch Gleissignal ersetzen (siehe auch BAV-37). Grundsätzlich ist das ganze R RTE 25000 bezüglich den Begriffen «echt» / «unecht» zu überprüfen und entsprechend anzupassen.	Z	Geändert und einleitender Satz angepasst.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be- gründung StGr
SBB-227	25056	4.1 1a)	Bild 3	T	<i>Grafik zu wenig eindeutig für die Situation keine Weichen vor dem Signal</i>	Anpassen: Weiche müsste weiter entfernt sein.	Z	Text und Bild angepasst.
SBB-228	25056	4.1 1c) 1d		E	<i>Einheitliche Bezeichnung</i>	Anpassen: <i>Abschnitt statt Ziffer</i>  <i>Abschnitt statt Kapitel</i>	Z	Neu einheitlich als «Kapitel» bezeichnet. «Abschnitt» ungünstig, da bspw. auch GFM-Abschnitte beschrieben werden.
SBB-08	25056	A1		R	Neue Begriffe für "I-NAT-SAZ", "Fahrdynamik" etc. verwenden	Anpassen.	Z A	I-NAT-BST geändert. Fahrdynamik bleibt gültig.
SBB-SLA-028	25056	A1			«Kosten-/Nutzen-Abwägungen» Schreibweise	Anpassen: «Kosten-Nutzen-Abwägungen»	Z	
SBB-SOA-070 /-99	25056	A2	PR0074	T	PR0074 müsste ins RTE25056 integriert und danach aufgehoben werden. Dies kann auch im SBB-spezifischen Anhang geschehen.	Prüfen und ergänzen.	Z	Die PR0074 wird aufgehoben.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-122	25056	A4	2. Absatz, gehört vermutlich nicht zu A4 und wäre ein eigenes Kapitel? Seite 13	T	Eintrag in Wegleitung zum Sicherheitsbericht Planung Das komplette Kapitel ist zu löschen. Begründung: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es stimmt nicht mit der geplanten Umsetzung in der Wegleitung zum SiBe überein. Zusammen mit SIOP A wurde hier ein anderes Vorgehen definiert.</li> <li>- Angaben zur Wegleitung gehören nicht ins RTE, sondern sind in der Wegleitung selbst bzw. in der Vorlage des SiBe Planung abzuhandeln.</li> <li>- Die in Kap. 5.4 gezeigte Grafik ist identisch, aber da sind es Signale in Weichenzonen. Keine «unechten» GruSi. Diese Beispiele sind inkonsistent mit den vorherigen Kapiteln.</li> </ul>	Streichen: Komplette Textpassage auf Seite 13 löschen.	Z	Kapitel gelöscht. Antrag für Ergänzung zum Sicherheitsbericht.
SBB-29	25056	A4		T	Die Wegleitung zum SiBe Planung gehört nicht ins RTE sondern in die eigens dafür angedachte Wegleitung	Anpassen: In die Wegleitung SiBe Planung überführen	Z	Siehe SBB-122
BAV-44	25056	Anhang A		E	Der Verweis auf die D RTE 25100 ist zu entfernen, da diese im Rahmen der Überarbeitung RL SA V4.0 ausser Kraft gesetzt wird (definitives Datum noch nicht bekannt, Zeithorizont per Ende 2024 / Q1 2025).	Der Anhang A ist hinsichtlich der geplanten Ausserkraftsetzung D RTE 25100 zu überdenken.	Z	Kapitel gelöscht. Siehe SBB-122.
BAV-45	25056	Anhang A		E	In der ersten Tabelle, letzte Spalte, kann auf Kap. 5.4 verwiesen werden.	In der ersten Tabelle, letzte Spalte, kann auf Kap. 5.4 verwiesen werden.	Z	Kapitel gelöscht. Siehe SBB-122.
BAV-46	25056	Anhang A			Anhang Wegleitung Sicherheitsbericht. Die Beispiele sind nicht klar. Zuerst muss die Frage Dienstabwicklungsbereich ja/nein beantwortet sein. siehe auch Bemerkungen zu 5.4	Beispiele überprüfen.	Z	Kapitel gelöscht. Siehe SBB-122. Vorgehen gem. RTE 25056 Kapitel 4.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-SOA-071	25056	Eintrag in WG SiBer	1.5.6.3 X.1	T	Für C33 genügt das Vorziehen aus Gleis 21 nicht. Gemäss A2 wird spurbewirkter Flankenschutz aus dem Nebengleis gefordert.	Anpassen.	Z	Dies ist richtig. Kapitel wurde aber gelöscht. Siehe SBB-122.
BAV-27	25056	Generell		E	Frage: Wie wird sichergestellt, dass der Dienstabwicklungsbereich mit dem Betriebskonzept übereinstimmt? Gibt es einen Verweis auf das Änderungsmanagement der ISB?	Überprüfen, wie aus Sicht RTE sichergestellt ist, dass der Dienstabwicklungsbereich mit dem Betriebskonzept übereinstimmt. Sicherstellen, dass das Änderungsmanagement funktioniert.	Z	Ist im Planungsprozess zu berücksichtigen und ist nicht Bestandteil der RTE. Z.B. Nutzungsänderung bei neu wendenden-/startenden Zügen wird die Situation neu beurteilt.
BAV-43	25056	8 / 9 / 10		T	Frage bezüglich Zugbeeinflussung beim Halteort: inwiefern müssen Projektierungsregeln (I-20027 oder ISB-spezifische Vorgaben) <u>zwingend</u> beachtet werden? Klären resp. präzisieren (gilt für Kap. 8-10).	Die Handhabung zur Zugbeeinflussung beim Halteort ist in geeigneter Weise zu ergänzen.	A	Das Ausrüstungskonzept ist gem. AB EBV und RTE 25036 Kap. 4.3.2 durch die ISB festzulegen.
BAV-29	25056	1		E	In der Deklaration wird die Haltezone, bzw. die geplanten startenden Züge beschrieben. Es wäre zielführender, statt den Umstand zu umschreiben, direkt den Begriff Dienstabwicklungsbereich zu verwenden. Begründung: In der Definition Dienstabwicklungsbereich ist bereits alles enthalten. In der Folge kann Ziff. 5.4 erster Absatz gekürzt werden. Ausserhalb Dienstabwicklungsbereich = kein Gruppensignal	Ein Signal ist als Gruppensignal zu deklarieren/ zu behandeln, wenn es für mehrere Gleise innerhalb eines Dienstabwicklungsbereichs gültig ist.	Z	Vorschlag als Klammerbemerkung ergänzt.
SBB-100 / -41 / -SLA-011	25056	1		E	Beschriftung Bild 1 Signal B1.2 ist gemäss Bezeichnung im Bild sowie RTE25027 mit einem Komma statt Punkt zu Bezeichnen.	Anpassen: B1,2 statt B1.2	Z	

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-101 / -SLA-012	25056	1		E	«Signale in Weichenzonen, ein Signal, das als Ausgangsort mehrerer Gleise benutzt werden kann, muss detaillierter zugeordnet werden.» Satz ist sehr verschachtelt mit vielen Kommas... nicht sehr leserfreundlich.	Anpassen: Signale in Weichenzonen [Titel] Ein Signal, welches als Startsignal mehrerer Gleise benutzt werden kann, muss detaillierter zugeordnet werden. Der Entscheidungsbaum in Kapitel 4 definiert die eindeutige Zuordnung.	Z	
SBB-42	25056	1	S. 3	E	Der neu eingefügte Satz ist nicht korrekt. (Ein Signal ist nicht Ausgangsort eines Gleises.)	Anpassen: Signale in Weichenzonen, die für mehrere Gleise gelten können, müssen detaillierter zugeordnet werden. Der Entscheidungsbaum ...	Z	
SBB-SLA-013 / -202	25056	1	Letzter Abschnitt	R	«Durch zusätzliche Massnahmen, wie entsprechende Betriebsprozesse, vorziehen oder unterbinden können eindeutige Zuordnungen geschaffen werden und das Signal muss ebenfalls nicht als Gruppensignal behandelt werden.» Unverständlich.	Prüfen und anpassen: Evtl. <b>Vor</b> ziehen oder <b>Un</b> terbinden gross schreiben? Sinn ...?	Z	Gelöscht.
SBB-SOA-063	25056	1	Letzter Abschnitt	T	Die neu erwähnten Betriebsprozesse müssen (zumindest SBB Intern) definiert werden, allenfalls braucht es einen Eintrag ins ETCS-SafetyTool und einen Eintrag in die Betriebsvorschriften.	Prüfen und ergänzen.	A	Hier ist der Detaillierungsgrad nicht in dieser Tiefe. Satz jedoch vereinfacht.
SiP 13	25056	1	3.	E	Die Formulierung «Ein Signal, das als Ausgangsort mehrerer Gleise benutzt werden kann ...» scheint mir verbesserungsfähig.	«Ein Hauptsignal, das als Startsignal für Züge aus mehreren Gleisen dient,...»	Z	Gemäss SBB-42 angepasst.
SBB-SLA-029	25056	1.5.6.3	In Tabelle		Gleiches im gleichen Dokument stets gleich: RTE Abstand 25056	Anpassen.	Z	
SBB-SLA-030	25056	1.5.6.3	In Tabelle		Ein Vorziehen à gross geschrieben Einzig Hilfssignal...?? Ein Betriebsprozesse <sup>1</sup> stellt sicher ... ??	Prüfen und anpassen: Ganze neue Tabelle auf korrekte Schreibweise prüfen	Z	

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
BAV-30	25056	4		E	Der erste Satz ist nicht verständlich.	Textvorschlag: Es ist jedes Signal einzeln zu beurteilen, ob dieses nur einem Gleis zugeordnet werden kann oder ob durch Weichen mehrere Gleise dem Signal zugeordnet werden können.	Z	
BAV-31	25056	4	Bild 2	E	Im Kasten «Gleissignal nach Massnahmen R RTE 25056 Ziffer 5.1 und 5.2» fehlt der Bezug zu Ziffer 5.3.	Im erwähnten Kasten ist die Ziffer 5.3 zu ergänzen.	Z	
BAV-32	25056	4	Bild 2	E	Das Wort «Signal» gem. Text im Kasten «Signal in Weichenzonen R RTE 25056 Ziffer 5.4» ist unpräzise.	Textvorschlag für den erwähnten Kasten: «Handelt es sich um ein Gleissignal, siehe R RTE 25056, Ziffer 5.4».	Z	
SBB-102 / -SLA-014	25056	4	Titel	E	Signale mit Geltungsbereich für mehrerer Gleise	Anpassen: Signale mit Geltungsbereich für <b>mehrere</b> Gleise	Z	Titel geändert
SBB-103	25056	4		E	<i>Es ist jedes Signal zu beurteilen, kann das Signal nur einem Gleis zugeordnet werden oder sind durch Weichen mehrere Gleise dem Signal zuordnungsbar.</i>	Anpassen: Satz trennen. 2. Satz als Frage ausführen. <i>Es ist jedes Signal zu <b>beurteilen</b>. Kann das Signal nur einem Gleis zugeordnet werden oder sind durch Weichen mehrere Gleise dem Signal zuordnungsbar?</i>	Z	Angepasst gem. Kommentar BAV-30
SBB-104	25056	4	Entscheidung sbaum	E	Schrift sehr klein.	Anpassen: Grössere und besser lesbare Darstellung wählen.	Z	Schrift vergrössert
SBB-105	25056	4	Entscheidung sbaum	T	1c) sollte vor 1b) im Entscheidungsbaum kommen. Begründung: Gemäss Deklaration Kapitel 1 gilt: 1. Gültigkeit für ein oder mehrere Gleise à mit 1a) abgehandelt 2. nach einer Haltezone à mit 1c) abgehandelt	Anpassen: Reihenfolge neu: 1a) 1c) 1b)	A	Zuerst muss sich die Frage 1b gestellt werden. Erst wenn Kapitel 5.1 – 5.3 geprüft wurde, darf auf die Frage 1c gegangen werden.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-106	25056	4	Entscheidung sbäum	T	Einteilung und Massnahmen sind im Sicherheitsbericht Planung zu deklarieren.  Nur die Signale mit Massnahmen sollen im SiBe aufgeführt werden sowie die echten GruSi. Will man die gesamte Einteilung pro Signal, würde dies eine grössere Tabelle mit viel Aufwand bedeuten.	Präzisieren, welche Signale im SiBe Planung aufgeführt werden müssen.	Z	Neue Box vor Ende der Massnahmen mit « Einteilung und Massnahmen sind im... ». Schrift und Box- Grösse angepasst
SBB-203	25056	4		E	Text unverständlich	Anpassen: <i>Es ist für jedes Signal anhand Bild 2 zu beurteilen, ob es nur einem oder mehreren Gleisen zugeordnet werden kann.</i>	Z	Angepasst gem. Kommentar BAV-30
SBB-43	25056	4	S. 4	E	Gemäss Beschreibung auf der folgenden Seite ist in Ziffer 5.3 auch eine Massnahme beschrieben, im Kasten «Gleissignal nach Massnahmen» des Entscheidungsbaums sind aber nur die Ziffern 5.1 und 5.2 erwähnt.	Anpassen: Gleissignal nach Massnahmen R RTE 25056 Ziffer 5.1, 5.2, 5.3	Z	
SBB- SLA-015	25056	4	1. Satz	R	Was ist gemeint? «Es ist jedes Signal zu beurteilen, kann das Signal nur einem Gleis zugeordnet werden oder sind durch Weichen mehrere Gleise dem Signal zuordnungsbar.»	Prüfen und anpassen: Allenfalls gemeint: «Es ist jedes Signal zu beurteilen nach folgendem Kriterium: - Kann das Signal durch den Lokführer oder die Lokführerin eindeutig nur einem Gleis zugeordnet werden? - Oder sind durch Weichen mehrere Gleise dem Signal zuordnungsbar?»	Z	Angepasst gem. Kommentar BAV-30
SBB- SLA-016	25056	4	1b)	E	2 Leerschläge zwischen «gemäss» und «R RTE»	Streichen: Leerschlag	Z	
SBB- SLA-017	25056	4	1b)	E	2 Leerschläge vor «dann»	Streichen: Leerschlag	Z	

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-SLA-018	25056	4	1c)	E	Satz holprig, was ist gemeint?	Anpassen: Satz besser formulieren.	Z	Einschub gelöscht. Begriff «Startender Zug» in RTE 25003 beschrieben.
SBB-SLA-019	25056	4	1d)	E	1 Leerschlag vor 1d) zu viel	Streichen: Leerschlag		
SBB-SLA-020	25056	4	1d)	E	Satz etwas unlogisch: «... auch Abfahrverhinderungen zu prüfen und umzusetzen.	Anpassen: «Es liegt ein Gruppensignal vor. Neben den optischen Massnahmen im Kapitel 6 bis 9 sind gemäss R RTE 25056, Kapitel 10, auch Abfahrverhinderungen zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen.	Z	
SiP 14	25056	4	Titel	T	Die FDV umschreiben den Begriff «Gruppensignal» mit: «Gleisabschnittsignal oder Ausfahrersignal, das für mehrere Gleise gilt». Warum also lautet der Titel «Signale mit Geltungsbereich für mehrerer Gleise» (inklusive Schreibfehler) und nicht einfach «Gruppensignal»? Es macht allerdings keinen Sinn, den Titel dieses Kapitels auf «Gruppensignal» zu ändern, da die RTE schon so heisst.	Titel ändern auf: «Beurteilung des Signals»	Z	
SiP 15	25056	4		E	Der einleitende Satz ist unklar formuliert.	Neuformulierung oder Minimalvariante durch Verbesserung der Interpunktion: «Es ist jedes Signal zu beurteilen: Kann das Signal nur einem Gleis zugeordnet werden oder sind durch Weichen mehrere Gleise dem Signal zuordnungsbar?»	Z	Angepasst gem. Kommentar BAV-30
SBB-107	25056	4.1		E	Kein Titel, Standardformatierung	Anpassen: Formatierung des Text «Erklärungen zum Entscheidungsbaum» analog RTE25053 Kap. 3.1 ff darstellen.	Z	
SBB-108	25056	4.1	1a)	T	Text «Liegen keine Weichen vor dem Signal, welche...» präzisieren mit Bezug zum Bild.	Ergänzen: «Liegen keine Weichen vor dem Signal C24 (Bild 3), welche...»	Z	Text und Bild angepasst. Perron bei Bild 3 zwischen 23/24 ergänzt.
SBB-110	25056	4.1	Bild 3	E	Isolierstoss Gleis 23 und 33 in der Höhe nicht schön gezeichnet.	Anpassen: Isolierstösse in Gleisachsmitte schieben.	Z	

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-111	25056	4.1	1b)	E/T	Doppelter Leerschlag: «...Zuordnung erreicht <b>werden, dann</b> braucht...» Es sollen im gesamten Abschnitt dieselben Bezeichnungen verwendet werden.	Streichen: Leerschlag. Weiterer Textvorschlag: «...Zuordnung erreicht werden, <b>dann handelt es sich um ein Gleissignal nach Massnahmen.</b> » à somit wäre der direkte Bezug zur Bezeichnung im Entscheidungsbaum gegeben.	Z	
SBB-112	25056	4.1	1d)	E	Leerschlag vor « 1d)»	Streichen: Leerschlag	Z	
SBB-177	25056	4.1	25056 Seite 5, Bild 3	E	Text unter dem Bild 3 ist nicht richtig. Die Weichenzone bezieht sich auf verschiedene Zone innerhalb einer Weiche.	Anpassen: Neue Formulierung: Gleissignal nach stumpfbefahren Weiche.	Z	angepasst
SBB-178	25056	4.1	1a) mit Bild 3	T	Text und Bild kann ich bezüglich Signal C33 nicht direkt verbinden. Weiss aber auch nicht was genau gezeigt werden soll.	Vorschläge: 1. Sichthindernis einzeichnen, dass von Gleis 21 Signal C33 nicht gesehen werden kann oder 2. Länge von Gleis 33 betonen (durch Verlängerung Gleis 33), dass keine Verwechslungsgefahr besteht.	Z	angepasst
SBB-204	25056	4.1	Titel	E	Kapitelstruktur klarer machen	Vorschlag: 4.1 Entscheidungsbaum 4.2 Erklärungen ODER: 4.1 löschen und «Erklärungen zum Entscheidungsbaum:» als normalen Text formatieren	Z	Kapitel 4 – ohne Unterkapitel.
SBB-205	25056	4.1	Bild 3	E	Zugehörigkeit des Bildes unklar	Prüfen und streichen: Bild löschen, es scheint keinen Verweis auf das Bild zu geben	Z	Text und Bild angepasst.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-206	25056	4.1	1d)	T	Begriff «optische Massnahmen» ist irreführend. (sind z.B. Einstellbedingungen am Stw optische Massnahmen?)	Anpassen: <i>Es liegt ein Gruppensignal vor. Neben den Massnahmen gem. Kap. 6-9 ist zusätzlich der Einsatz einer Abfahrverhinderung gemäss R RTE 25056, Kap. 10 zu prüfen und ggf. umzusetzen.</i>	Z	
SBB-44 / -109	25056	4.1	S. 5	E	Bild 3 zeigt 2 Hauptsignale. auf welches bezieht sich die Legende? Es ist unklar, warum C33 ein Gleissignal ist. Ist es doch von den Gleisen 21 und 23 aus sichtbar.	Anpassen: Bild 3 C33 ist ein Gleissignal in einer Weichenzone.	Z	Text und Bild angepasst.
SBB-SOA-064	25056	4.1	1	T	Welche Bereiche müssen wir genauer anschauen und welche Bereiche müssen wir gar nicht beachten, z.B. Spurwechsel ausserhalb Perron- und Rangierbereiche sollten nicht genauer betrachtet werden müssen bzw. vom Projekt nicht ausgewiesen werden müssen. Daraus würde sich ergeben, bei welchen Signalen das Kap. 4 geprüft werden muss und bei welchen nicht.	Prüfen und präzisieren.	Z	Geprüft und wo nötig ergänzt. Zur Frage: Siehe Kapitel 1 und Entscheidungsbaum.
SBB-SOA-065	25056	4.1	1a)	T	Könnte man hier noch eine m Angabe machen? z.B. "Liegen im Bereich 200m vor dem Signal keine Weichen" oder nicht?	Prüfen und präzisieren.	A	Nein. Es ist nicht die Distanz relevant, sondern die Sicht und wo sich der Startpunkt/Dienstabwicklungsbereich befindet.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-SOA-066	25056	4.1	1c)	T	Wenn ein Signal betrachtet werden muss, ist für die Ziffer 1c) eine AWB notwendig. In Kap. 5.4 bei C934 und C935 ergänzen, dass auch keine geplanten startenden und wendenden Züge in den Gleisen 23 bis 25 erlaubt sind.	Prüfen und präzisieren.	A/Z	Entscheidung 1c) neu «Dienstabw.-Bereich». Eine Überwachung dieser Forderung (z.B. AWB) ist zudem durch die ISB zu behandeln.  Bei Kapitel 5.4 «startende Züge» ergänzt.
SiP 16	25056	4.1	1c)	T	Das würde bedeuten, dass in einem zweigleisigen Bahnhof, in dem Kreuzungen stattfinden, aber keine Züge wenden oder starten, ein einziges Ausfahrtsignal für beide Gleise genügt. Es wäre Abschnitt 5.4 zu betrachten, der sich aber auf Signale in Weichenzonen bezieht. Das will alles nicht recht passen.	Gesamte RTE 25056 überarbeiten.	Z	Entscheidung 1c angepasst. Neu: «Dienstabwicklungs-bereich»
SiP 17	25056	4.1	1c)	T	Es steht «Züge im Ausgangs- oder Wendeort»; in Anbetracht dessen, dass die RTE 25056 nur bei Aussensignalisierung zur Anwendung kommt, wären das «-bahnhöfe» und nicht «-orte». Aber auch mit dem korrekten Ausdruck würde es inhaltlich nicht stimmen, weil: Massgebend ist ja nicht, ob in diesem <u>Bahnhof</u> gewendet oder gestartet wird, sondern ob an diesem <u>Signal</u> für einen wendenden oder startenden Zug die Zustimmung erteilt wird.	Gesamte RTE 25056 überarbeiten.	Z	Überarbeitet

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-207	25056	5	Titel und Text darunter	E	Formulierung und Struktur	Anpassen: <i>5 Massnahmen zur Vermeidung von Gruppen-signalsituationen (Gleissignalsituation)</i> <u>5.1 Grundsatz</u> <i>Gruppensignale sind möglichst zu vermeiden.</i> <del>In den folgenden vier Abschnitten</del> Im Folgenden sind typische Fälle beschrieben, in denen Hauptsignale funktional als Gleissignale behandelt werden. Die geforderte eindeutige Zuordnung der Fahrerlaubnis zum Startgleis wird über zusätzliche Bedingungen realisiert.	Z	Teilweise umgesetzt.
SBB-208	25056	5	Bild 7 und Bild 8	T	Die GFM-Abschnittsgrenzen sind nicht konsequent gezeichnet.	Anpassen: Entweder alle Isolierstösse zeichnen – auch diejenigen in Weichen – oder alle weglassen und nur die Signale zeichnen.	Z	Isolierstösse ergänzt.
BAV-34	25056	5.1	Bild 4	T	Der erste Satz steht im Widerspruch zu Bild 4, weil wie gem. Bild 4 dargestellt aus dem Nebengleis keine Zf möglich ist. Falls aber aus dem Nebengleis Zf-mässig abgefahren werden soll (was ja nicht verboten ist), MUSS die Belegung des letzten Abschnitts (mit korrekter Weichenlage) sowie Vorziehen Rf projektiert sein.	Textvorschlag: «Aus dem Nebengleis ist erst dann eine Einstellbedingung nötig, wenn als Zf abgefahren werden soll.»  Kasten unterste Zeile wie folgt ergänzen: «ZF erst mit Belegung des letzten Abschnitts vor dem Signal (inkl. korrekter Weichenlage) und der Rafa als Einstellbedingung»	A	Eine Einstellbedingung ist immer notwendig, damit diese Situation als Gleissignal gilt. Wäre eine Zugfahrstrasse ab Gleis 3 möglich, wäre Gleis 3 keine Neben- sondern ein Hauptgleis. Bild 4 präzisiert: ZF ausgeschrieben, bedeutet Zugfahrstrasse.
BAV-35	25056	5.1		E	Der Begriff Sicherheitsnachweis Planung existiert nicht.	Sicherheitsnachweis Planung durch «Sicherheitsbericht» ersetzen.	Z	

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
BAV-36	25056	5.1		E	Die Bedeutung des letzten Satzes «Die Risiken bezüglich Falschabfahrten aus dem Nebengleis sind im Sicherheitsnachweis Planung zu beurteilen.» gilt für das ganze R RTE 25056.	Der Satz (unter Berücksichtigung der Korrektur «Sicherheitsbericht») übergeordnet in Kap. 1 oder Kap. 5 einfügen.	Z	Im Flussdiagramm (Bild 2) prominenter platziert. In Ziffer 5.1 stehengelassen, da hier explizit beurteilt werden muss.
SBB-113	25056	5.1		E	«Damit aus dem HS B32 kein Gruppensignal wird, ist eine Rangierfahrstrasse aus Gleis 3 als Einstellbedingung ungenügend.»	Anpassen: Damit aus dem <b>Hauptsignal</b> B32 kein Gruppensignal wird, ist eine Rangierfahrstrasse aus <b>dem Nebengleis</b> 3 als Einstellbedingung ungenügend.	Z	
SBB-114	25056	5.1		T	«Die Fahrtstellung von B32 aus dem Nebengleis erfolgt durch Vorziehen mit Belegen des letzten Abschnitts vor dem Signal.»	Präzisieren: Es ist nicht nur der letzte Abschnitt vor dem Signal. Wenn das Gleis vor dem Signal in mehrere Abschnitte unterteilt wird, so sind alle Gleisabschnitte zwischen dem Signal und der rückliegenden Weiche zulässig. Text ist zu präzisieren.	Z	Im 1. Abschnitt ergänzt. Zus. präzisiert: ein Vorziehen aus dem Nebengleis bis vor das Signal zu projektieren.
SBB-115	25056	5.1		T	Eine Rückwärtssignalisierung ist nicht zwingend nötig.	Präzisieren: Es fehlt die Definition, wann eine Rückwärtssignalisierung berücksichtigt werden muss. Führt immer wieder zu Diskussionen...	Z	Zwingend weggelassen: «...ist NICHT nötig.» Ziel ist es, dass das Fahrverhalten der Lf in der AB FDV Kapitel 6.2 geregelt wird (Ausgabe 12/2024). Aktuell mit I-FUB 08/23 geregelt.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-179	25056	5.1	2	E	<i>Zusätzlich ist ein Vorziehen aus dem Nebengleis bis zum letzten Abschnitt vor dem Signal zu fordern.</i> Fordern führt noch nicht dazu, dass etwas gebaut wird.	Anpassen: Zusätzlich ist ein Vorziehen aus dem Nebengleis bis zum letzten Abschnitt vor dem Signal zu projektieren.	Z	
SBB-180	25056	5.1	3	E	<i>Die Fahrtstellung von B32 aus dem Nebengleis erfolgt durch Vorziehen mit Belegen des letzten Abschnitts vor dem Signal. Bei einem Gleis mit mehreren Abschnitten dürfen alle Abschnitte verwendet werden.</i> Die beiden Sätze widersprechen sich.	Vorschlag (je nach dem was inhaltlich richtig ist): 1. Die Fahrtstellung von B32 aus dem Nebengleis erfolgt durch Vorziehen mit Belegen des letzten Gleises vor dem Signal. Bei einem Gleis mit mehreren Abschnitten dürfen alle Abschnitte verwendet werden. 2. Die Fahrtstellung von B32 aus dem Nebengleis erfolgt durch Vorziehen mit Belegen eines Gleisfreimeldeabschnitts zwischen dem Signal und der letzten von der Wurzel aus befahrenen Weiche oder des Gleisfreimeldeabschnitts der Weiche, wenn sich diese direkt vor dem Signal befindet.	Z	Siehe SBB-114. Neue formuliert.
SBB-181	25056	5.1	Tabelle	E	In den ersten drei Zeilen wird anhand von Bild 4 erklärt. Die letzte Zeile enthält die abstrakte Formulierung und keinen Bezug zum Bild.	Vorschlag: Auch letzte Zeile anhand des Beispiels in Bild 4 formulieren: ZF ab Gleis 3 möglich, Rafa als Einstellbedingung und Fahrtstellung erst mit Belegung von Gleis 32.	Z	Neu formuliert und Bild 4 ergänzt.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-229	25056	5.1		T	<i>Eine Rückwärtssignalisierung ist nicht zwingend nötig.</i>	Prüfen und ergänzen: Verweis auf Kapitel 7 sinnvoll?	Z	Siehe Vorschlag SBB-115.
SBB-26	25056	5.1 5.2 (dito) 5.4 (dito)		E	<i>Die Fahrtstellung von B32 aus dem Nebengleis erfolgt durch Vorziehen mit Belegen des letzten Abschnitts vor dem Signal</i>	Anpassen: Anstatt «letzten Abschnitts vor dem Signal» sagen der «Abschnitt 32»	Z	Siehe Vorschlag SBB-181 Im vorliegenden Bsp. ist Gleis 32 ein fiktiver Abschnitt und kann nicht belegt werden.
SBB-45	25056	5.1	S. 6 / Bild 4	E	Zwischen den beiden Weichen fehlt ein GFM-Punkt.	Ergänzen: GFM-Punkt einzeichnen	Z	
SBB-SLA-021	25056	5.1	Nach Bild 4	E	Formulierung für mich unklar: B32 kann für Lf in Gleis 3 immer ein GruSi sein. «... Damit aus dem HS B32 kein Gruppensignal wird, ist eine Rangierfahrstrasse aus Gleis 3 als Einstellbedingung ( <i>Einstellbedingung wofür?</i> ) ungenügend. Zusätzlich ist ein Vorziehen aus dem Nebengleis bis zum letzten Abschnitt vor dem Signal zu fordern. ( <i>Wann ist das zu fordern?</i> ) ...»	Anpassen: Besser formulieren	D	Neu formuliert. Der Text nimmt Bezug auf die Skizze
SBB-SLA-022	25056	5.1	Nach Bild 4	E	Ist die Formulierung und der Eintrag in der Tabelle darunter kein Widerspruch? «Die Fahrtstellung von B32 aus dem Nebengleis .... Bei einem Gleis mit mehreren Abschnitten dürfen alle Abschnitte verwendet werden.» In der Tabelle steht «mit Belegung des letzten Abschnitts»	Prüfen und ergänzen: Klären, was gilt.	Z	Präzisiert, dass bei einem Gleis mit mehreren Abschnitten, alle Abschnitte verwendet werden dürfen.
SBB-SOA-067	25056	5.1	Rückwärtssignalisierung	T	Aufgrund eines HAZARD (sollten) wurden Abklärungen gemacht. Was ist dabei herausgekommen? <a href="#">HLSA-419</a>	Prüfen.	Z	Rückwärtssignalisierung nicht notwendig. Ergänzung in Vorschrift I-30111. Siehe SBB-115.

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-182	25056	5.2	Tabelle	E	Die neue Formulierung schränkt zusätzlich ein.	Vorschlag: Ergänzung bzw. Änderung des Satzes wie in Kapitel 5.1 gemäss SBB-180. Die Fahrtstellung erfolgt mit der Belegung eines Gleisfreimeldeabschnitts zwischen der letzten von der Wurzel aus befahrenen Weiche und dem Signal oder des Gleisfreimeldeabschnitts der Weiche, wenn sich diese direkt vor dem Signal befindet.	Z	Neu formuliert und präzisiert.
SBB-SLA-023	25056	5.2	Nach Bild 5	?	Ein B42 ist aus Sicht Lf immer ein GruSi	Präzisieren: Begriff GruSi klären, folgt erst in 5.3	A	Das ist richtig. Daher heisst es ja auch Gleissignal nach Massnahmen (siehe Entscheidungsbaum)
BAV-37	25056	5.3		T/E	Der Titel in 5.3 ist gem. Textvorschlag anzupassen, weil es sich nicht um ein Gruppensignal handelt, da dieses nur für ein Gleis gültig ist.	Textvorschlag zu 5.3: (Titel ändern) Gleissignal mit speziellen Projektierungsmassnahmen (Erster Satz ergänzen) Ein Gleissignal mit speziellen Projektierungsmassnahmen ist ein Signal mit speziellen, vom Stellwerktyp abhängigen Einstellbedingungen. (Zweiter Satz wie folgt anpassen) B31: durch die spitze Weiche ist es nur in der Lage links für das Gleis 1 gültig.	Z	

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-116	25056	5.3		T	Gemäss Kapitel 1 ist ein Gruppensignal für mehrere Gleise gültig. B31 ist jedoch nur für Gleis 1 gültig. Wieso muss dies als "unechtes" Gruppensignal betrachtet werden? Der Begriff «unechtes GruSi» ist im Entscheidungsbaum nicht aufgeführt. Sind die in den generischen BU von Simis W beschriebenen Pseudo GruSi = unechte GruSi? Zwergsignale im Bild 6 würden helfen. Die Folgen von dieser Projektierung (scheinbar nur Simis W, Elektra 2 hat kennt dies so nicht?) kommen aus dem RTE nicht raus. Beispiel BGL (EL2) Signal B22 hat dies nicht, BN (Simis W) Signal D410 hat es.	Prüfen und anpassen: Der Inhalt des kompletten Kapitels wird hinterfragt bzw. ist im klassischen Sinne der GruSi Betrachtung nicht logisch. Kann man hier konkretisieren, in welchem Fall (evt. Stw Abhängig) diese spezielle Einstellbedingung nötig ist?	Z	Richtig, HS B31 ist ein Gleissignal. Technisch muss jedoch eine Gruppensignalprojek-tierung angewendet werden, damit die Weiche verschlossen wird. Text angepasst. R RTE 25000 sollen Produktunabhängig sein.  ➔ Text präzisiert.
SBB-27	25056	5.3		E	«Lage» wird nicht mehr genutzt	Anpassen: «Fahrweg» verwenden, wenn man von Weichenlage spricht.	Z	
SBB-SLA-024	25056	5.3	Nach Titel	?	Satz unklar: «Ein unechtes Gruppensignal ist ein Signal mit speziellen Einstellbedingungen, wie die Rangierfahrstrasse, damit die Fahrerlaubnis eindeutig zugeordnet werden kann.»	Anpassen: Besser formulieren	Z	Neu formuliert.
SBB-SLA-025	25056	5.3	Nach Titel	?	Sinn? «B31 ist ein «unechtes» Gruppensignal, durch die spitze Weiche ist es nur in der Lage links für das Gleis 1 gültig.»	Anpassen: Besser formulieren	Z	Neu formuliert.
BAV-38	25056	5.4	zu Bild 7	E	Der Satz zu C33 unter Bild 7 ist gem. Textvorschlag zu ergänzen.	Satz ergänzen: C33 ist kein Gruppensignal, wenn durch Massnahmen wie Vorziehen (gem. 5.1) aus dem Nebengleis eine eindeutige Zuordnung erreicht wird	Z	

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
BAV-39	25056	5.4	Absatz ausserhalb Dienstabwicklungsbereich	T	Die Ausführung sind nicht hilfreich:  Grund: Wir verstehen, wenn kein Dienstabwicklungsbereich, dann kein Gruppensignal.  Beispiel mit C 33 ist entweder ausserhalb Dienstabwicklungsbereich oder gem. Ziff 5.1. also hier weglassen.  Beispiel mit C934, C 935 die Begründung ist nicht, ob Rangierfahrten stattfinden oder nicht. Sondern, ob es sich um Dienstabwicklungsbereich handelt oder nicht.	Wenn die Situation ausserhalb Dienstabwicklungsbereich ist, handelt es sich nicht um ein Gruppensignal. Es sind auch keine spezifischen Projektierungen nötig.  Entscheidbaum ist entsprechend anzupassen.	Z	Richtig: entscheidend ist, dass die HS C934/935 ausserhalb des Dienstabwicklungsbe reichs liegen. Dies ist in Bildlegende zu Bild 7 geschrieben. In Gleis 21 (HS C33) gelten aber immer die Bestimmungen gem. Kapitel 5.1. Neu: «Rangierfahrten» mit «startenden und wendenden Zügen ersetzt. Entscheidungsbaum angepasst.
BAV-40	25056	5.4	Absatz im Dienstabwicklungsbereich	E	In den Beispielen in Ziff. 5.4 im Dienstabwicklungsbereich wird auf Betriebsprozesse verwiesen.  Wie weiss der Projektleiter, welcher Betriebsprozess anzuwenden ist? Wie wird sichergestellt, dass der Projektierer weiss, dass der entsprechende Betriebsprozess eingehalten wird? Sind die «weiteren Massnahmen» (Aufzählung) mögliche Betriebsprozesse gem. erstem Absatz?	Überprüfen, ob die in Frage kommenden Betriebsprozesse zu identifizieren und benennen sind. Überprüfen, wie die Annahmen an die Betriebsprozesse sichergestellt werden können. Betriebsprozess/weitere Massnahmen Bezug klären.	Z/A	Text und Bild angepasst. Betriebsprozesse (BP) sind nicht abschliessend und sind neu als Beispiele aufgeführt. Die BP können Projektleitende anhand des Betriebskonzepts erkennen.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
BAV-41	25056	5.4	zu Bild 8	E	Was sind hier die entsprechenden Betriebsprozesse (wird bereits in Kap. 1 erwähnt)? Der Satz unter Bild 7 ist gem. Textvorschlag zu ergänzen.	Satz anpassen: B21 und B22 sind keine Gruppensignale, wenn durch geeignete Betriebsprozesse (z.B. Vorziehen, Nutzungseinschränkungen) sichergestellt wird, dass startende Züge ab dem ersten Hauptsignal aus Gleis 32 nicht regelmässig starten.	Z	Text und Bild angepasst.
BAV-42	25056	5.4	zu Bild 8	T	Die Darstellung der Signale (Gleissignale / Zwergsignale) ist ungünstig gewählt, z.B. bei C1, C2 sind die dazugehörigen Zwergsignale nicht am selben Standort eingezeichnet.	Bild 8 hinsichtlich Korrektheit der Standorte der Signale überprüfen und anpassen.	Z	ZS in den Gleisen 1+2 zu den HS zurückverschoben. Gleis 3 belassen (D-Weg).
SBB-117	25056	5.4		E	Beschriftung Bild 7 und Bild 8 In Kap. 1 spricht man nicht von Dienstabwicklungsbereich, sondern "Haltezone im Perronbereich".	Anpassen: Wording im gesamten RTE25056 vereinheitlichen.	Z	Kapitel 1 ergänzt: « <i>nachfolgend Dienstabwicklungsbereich genannt</i> »
SBB-120	25056	5.4		E	Wird SBB-119 nicht umgesetzt, so muss der Satz korrigiert werden.	Anpassen unter Berücksichtigung von SBB-184: Werden Züge im Gleis 1, 2 oder 3 aufgestellt <b>werden</b> müssen sie ab C-Staffel starten.	Z	
SBB-121	25056	5.4		E	Wieso ist der letzte Satz kursiv? <i>Einstellbedingung B21, zwingende Belegung des letzten Abschnitt vor dem Signal.</i>	Anpassen.	Z	Punkt gelöscht und Absatz angepasst.
SBB-184 / -119	25056	5.4	Nach Bild 8	T	<i>B21 und B22 sind keine Gruppensignale, wenn durch entsprechende Betriebsprozesse sichergestellt ist, dass startende Züge ab dem ersten Hauptsignal starten.</i> Nicht auf Anhieb klar, was mit dem «ersten Hauptsignal» gemeint ist.	Vorschlag: B21 und B22 sind keine Gruppensignale, wenn durch entsprechende Betriebsprozesse sichergestellt ist, dass startende Züge ab einem Hauptsignal der Staffel C oder noch weiter rechts im Bild starten.	Z	Präzisiert.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-185	25056	5.4	Beispiele nach Bild 8	T	<i>Beispiele weitere Massnahmen:</i> - Bei wendenden Zügen ist eine Abfahrerlaubnis notwendig. Ich verstehe nicht warum dies ausschliesslich für wendende und nicht auch für startende Züge gilt.	Vorschlag: Entfernen, erklären oder startende Züge ergänzen.	Z	Startende Züge ergänzt.
SBB-230	25056	5.4	Seite 9, Bild 8	T	Aus Gleis 30 fehlt das Zwergsignal. War auf der alten Grafik vorhanden. Vielleicht wäre für startende Züge ab Gl.30 ein Verweis auf Bild 7 sinnvoll. Warum ist der letzte Satz kursiv geschrieben?	Anpassen: Zwergsignal in Gleis 30 wieder einzeichnen.	Z	Neues Bild ohne Gleis 30.
SBB-28	25056	5.4		E	<i>wenn durch entsprechende Betriebsprozesse sichergestellt ist, dass startende Züge ab dem ersten Hauptsignal starten</i> Was sind erste Hauptsignale?	Präzisieren: Gemäss Zeichnung die Signalbezeichnungen nutzen (C-Staffel)	Z	Präzisiert
SBB-46	25056	5.4	S. 9	E	Abschnitt nach Bild 8: Züge starten immer am ersten Hauptsignal. Es stellt sich aber die Frage welches im Bild 8 das erste Hauptsignal ist.	Anpassen: B21 und B22 sind keine Gruppensignale, wenn durch Betriebsprozesse sichergestellt ist, dass startende Züge an der Signalstaffel C starten.	Z	Präzisiert
SBB-67 / -118 / -183	25056	5.4	5.4 / Text unter Bild 7	T	Es steht «C934 und C935 sind keine Gruppensignale, wenn in den Gleisen 23 bis 25 keine geplanten Rangierfahrten stattfinden.» Sind wirklich Rangierfahrten das Problem, oder Züge, die starten?	Prüfen und anpassen: Falls nötig «Rangierfahrten» durch «startende Züge» ersetzen. Allenfalls Verweis auf RTE 25027 Abschnitt 4.4.2 ergänzen oder RTE 25027 Abschnitt 4.4.2 ins Kapitel RTE25056 zügeln.	Z	Angepasst: keine startenden Züge.
SBB-SLA-026	25056	5.4	Nach Bild 7	?	Wie oben: C33 kann für Lf in Gleis 3 immer ein GruSi sein. «C33 ist kein Gruppensignal, wenn ...»	Anpassen: Besser formulieren	Z	Ergänzt. Nach den Massnahmen sind die Risiken entschärft.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SBB-SLA-027	25056	5.4	Nach Bild 7	?	Bin nicht einverstanden (Erstfeld, 13. Mai 2015 !!) «C934 und C935 sind keine Gruppensignale, wenn in den Gleisen 23 bis 25 keine geplanten Rangierfahrten stattfinden.»	Anpassen: à Ganzes Kapitel 5 besser formulieren, zusammen mit Kapitel 4	Z	Siehe SBB-67
SBB-SOA-068	25056	5.4	Bild 8	T	Bei wendenden Zügen ergänzen, dass diese nur in den Gleisen 1 bis 3 wenden dürfen.	Ergänzen.	Z	
SBB-SOA-069	25056	5.4	Beispiele weitere Massnahmen	T	Soll bei wendenden Zügen eine Abfahrverhinderung und nicht eine Abfahrerlaubnis projektiert werden? Situation B21 nicht klar: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gleis 30 kein Flankenschutzelement</li> <li>- ZF C2 – B21 - Strecke und C1 – B21 - Strecke --&gt; B21 geht erst auf Fahrt wenn letzter Abschnitt vor dem Signal belegt ist?</li> </ul>	Prüfen und anpassen.	Z	Neue Abbildung 8.
AB-03	25056	8	8.1	T	Fahrtstellungsmelder	Fahrtstellungsmelder werden ebenfalls im Zusammenhang mit der Hilfssignalfunktion «gestörter BUe» bei Gruppenausfahrtsignalen eingesetzt um die Ausfahrterlaubnis aus einem entsprechenden Gleis anzuzeigen.	A	Danke für diesen Hinweis. Spezifische Störungsprozesse werden hier nicht beschrieben.
BAV-28	25056	Ziff. 1 Abs. 3, Ziff. 4		E	Verwendung des Begriffs Zuordnung ist mehrfach verwendet und dadurch wird der Absatz schwer verständlich. Er wird einerseits für die Zuordnung Signal zu Gleis, bzw. Fahrerlaubnis für den Triebfahrzeugführer verwendet. Dies ist korrekt. Es wird aber andererseits auch für die «Zuordnung» einer konkreten Situation zu einer Situation im Entscheidbaum verwendet. Dies erschwert die Verständlichkeit. Besser wäre hier ein anderer Begriff, beispielsweise ...Beurteilung	Signale in Weichenzonen Ein Signal, das als Ausgangsort mehrerer Gleise benutzt werden könnte, muss detaillierter beurteilt werden, Der Entscheidbaum in Kapitel 4 soll die Beurteilung ermöglichen.	Z	Kapitel 1 und Kapitel 4: Sätze neu formuliert.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-47	25056	8.2 a.	S. 11	E	Gem FDV zeigen Zwergsignale Fahrt oder Fahrt mit Vorsicht (nicht senkrecht).	Anpassen: b. Zwergsignal Fahrt	Z	
SBB-231	25056	8.3		T	<i>Können alle eStw dies erfüllen? Was sind denn die Bedingungen, damit das Gleisnummernsignal leuchtet - W'überwachung etc.</i>	Prüfen und anpassen.	A	Dies sind die Anforderungen und diese müssen bei der entsprechenden Stw-Anwendung umgesetzt werden. @SBB: Gleisnummernsignal wird bei dieser ISB nicht angewendet, siehe Anhang A3.
SiP 19	25056	8.3	a.	E	Das Kapitel enthält nur diese Bestimmung. Eine Aufzählung ist somit nicht nötig.	Keine Aufzählung (a.) voranstellen.	A	Historisch und könnten noch weitere folgen. Aus 2. Satzteil ein weiterer Punkt erstellt.
SiP 20	25056	8.3	-	T	Im vorangehenden Kapitel 8.2 sind die Zusatzsignale beschrieben. Das Kapitel 8.3 macht aber nur für den Fahrtstellungsmelder Sinn. Für diesen ist die Haltstellung schon in der R RTE 25029, Kap. 3.2 geregelt.	Kap. 8.3 löschen.	A	Ergibt auch insbesondere für ZS einen Sinn, da sie gem. Kapitel 9 durch die ZF rückverschlossen werden.
SiP 18	25056	4 + 5	Alle	T	Die beiden Kapitel orientieren sich nicht an den FDV, sind in sich nicht konsistent, enthalten ungenaue Formulierungen und zahlreiche Schreibfehler.	Die Kapitel müssen grundlegend überarbeitet werden.	Z	Kapitel überarbeitet
FB-08	25056	10	Gruppensignal mit Massnahmen zur Verm. ...	T	Im Kapitel ist ebenfalls das Zugsicherungssystem ZSL90 LZV zu erwähnen. Dieses verhindert die Abfahrt bei falsch eingestelltem Fahrweg.	Es ist die Abfahrerlaubnis mit dem Zugsicherungssystem ZSL90 zu ergänzen.	Z	Allgemeiner formuliert.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be- gründung StGr
SBB-186	25056	10	Bild 11	T	Das Bild ist nicht zweckmässig. Hier ist die Balise in Gleis 1 nur beschränkt sinnvoll, weil ein falsch abfahrender Zug aus Gleis 1 in Gleis 51 fährt. Dies weil bei einer Fahrstrasse aus Gleis 1 die beiden Weichen in Fahrweg links verschlossen sind.	Vorschlag: Gleis 51 und die Weiche, die dahin führt entfernen.	Z	Neues Bild
SBB-187	25056	10	1	E	<i>Wenn ein Gruppensignal <b>zwingend</b> realisiert werden <b>muss</b>, kann mit weichenabhängigen Balisen eine Falschabfahrt eingeschränkt oder unterbunden werden.</i> Es wird zu Beginn eindringlich von Gruppensignalen abgeraten. Darum würde ich hier nicht mehr auf die Unerwünschtheit der Gruppensignale eingehen.	Vorschlag: Weglassen von zwingend / muss. Wenn ein Gruppensignal realisiert wird, kann mit weichenabhängigen Balisen eine Falschabfahrt eingeschränkt oder unterbunden werden.	Z/A	Zwingend gelöscht. Lesende können auch nur die Kapitel 10 lesen.
SBB-221	25056	10		T	Sind weichenabhängige Balisen eine Standard-Projektierung, die wir kennen?	Prüfen, ob diese Lösung realistisch und für die Anwendenden ist.	D	Ja, dies ist eine Standardprojektierung (z.B. SBB I-20027)
SBB-48	25056	10	S. 11	E	Titel korrigieren	Anpassen: 10 Gruppensignale mit Massnahmen zur Vermeidung von Falschabfahrten	Z	
SiP 21	25056	10	Titel	T	Es fehlt ein «von»	Gruppensignal mit Massnahmen zur Vermeidung von Falschabfahrten.	Z	
SiP 22	25056	10	Generell	T	Balisen ist hier zu wenig spezifisch. Vermutlich ist ETCS LS1 gemeint. Die Kann-Formulierung sagt auch wenig aus.	Kapitel 10 löschen. Das Thema ist in den Projektierungsrichtlinien der entsprechenden Zugbeeinflussung zu behandeln.	A	Balisen allgemeiner formuliert.
SBB-232	25056	Seite 13		T	In der Grafik fehlen die Weichennummern (unter X.1 wird auf W13 verwiesen)  Zusätzlich in Zeile X.1 wäre der letzte Abschnitt vor dem Signal nicht das Gl. 33?	Weichennummern ergänzen	Z	Kapitel A4 «neuer Teil» gelöscht. Siehe SBB-122.

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Begründung StGr
SBB-233	25056	Seite 13		T / E	Keine geplanten startende Züge im Gleis 23 und 24, Einzig Hilfssignal ab Einfahrtsignal. Rafa ist <del>Startpunktbedingung</del> <b>Einstellbedingung</b>  Ein Betriebsprozess <del>se1</del> stellt sicher, dass startende Züge ab dem ersten Hauptsignal als Zug starten.	Anpassen: Einstellbedingung anstatt Startpunktbedingung Betriebsprozess (e1) zu löschen	Z	Kapitel gelöscht. Siehe SBB-122.
SBB-58	25057	2	2.c	T	Im Kontext der BAZ befindet sich der Gefahrenpunkt innerhalb der eigenen Fahrstrasse (nicht hinter dem Zielsignal, wie im Kontext des Durchrutschwegs). Dies sollte präzisiert werden, damit die Distanz «d» richtig gemessen wird.	Beim Punkt 2.c unter der Formel präzisieren: «Als Gefahrenpunkt gilt das Element (Weiche, Bahnübergang) innerhalb der aufzulösenden Fahrstrasse, das am nächsten zum Ziel liegt. Die Distanz d bezieht sich auf der GFM-Grenze, die diesem Element entspricht. Grund: Nach Belegung dieses GFM-Abschnittes kann die Weiche nicht mehr umgesteuert werden, auch wenn sie durch die Fahrstrasse nicht mehr verschlossen ist.» Nach Möglichkeit Skizze einfügen (wie in KooSi 52-1).	A	Der Gefahrenpunkt ist die in Punkt c erwähnte nicht befahrene Weiche oder der BUe. Dies wird im Kontext klar. Ob nun bis Anfang oder Ende Weiche/BUe gemessen werden muss macht für die Zeit nur eine Rundungsdifferenz aus.
SBB-59	25057	2	2.b bis 2.d	T	Es ist unklar, wieso nur spitzbefahrene Weiche und BUe erwähnt sind, nicht aber stumpfbefahrene Weichen bzw. Kreuzungen (inkl. EKW, DKW).	Anpassen: Bei den Punkten 2.b, 2.c, 2.d «spitz befahrene Weiche» durch «Weiche (spitz- oder stumpfbefahren), Kreuzung». Oder, falls stumpfbefahrene Weichen und Kreuzungen anders zu behandelt sind, dann explizit vermerken, dass bei solchen Elementen BAZ nicht angeboten werden darf (auch nicht verzögert), bis sie effektiv befahren wurden.	A	Nur die spitz befahrene Weiche kann durch Umlaufen eine Gefahr werden. Für stumpfbefahrene Weichen sind die Bestimmungen der FDV entscheidend.  Nicht Gegenstand der Änderung

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



Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be- gründung StGr
SiP 23	25057	2	d.	T	Da der Abschnitt b. für sämtliche Fahrstrassen gilt, stellt sich die Frage, ob Abschnitt d. überhaupt noch nötig ist. M.E. lässt sich der Fall d. mit a., b. oder c. abdecken.	d. löschen	Z	D zu Hinweis umdeklariert.
SBB-123	25059	A		E	Titel Anhang A ebenfalls löschen, da es keinen Inhalt mehr hat?	Prüfen und anpassen.	Z	
SBB-234	25059	A"		T	Ohne A2, wo muss BesE gebaut werden ? Gemäss LaHe Prozess ist BesE eine Anforderung und nur dort zu bauen.	Anpassen: A2 nicht löschen	A	RTE definiert nicht das Anforderungsprofil sondern nur, welche Bedingungen und Abhängigkeiten einzuhalten sind. BesE <i>muss</i> nirgends gebaut werden.
SBB-209	25059	Anhang A	A2	T	Man hat den Passus gelöscht, dass die besetzten Einfahrten explizit bestellt werden müssen. Was heisst die nun für die Projektleitenden? Sind immer Besetzte Einfahrten vorzusehen? Wo und wie werden die nun definiert?	Präzisieren: Bitte die neue Vorgehensweise beschreiben, was können die Projektleitenden nun erwarten, was sind die Erwartungen, wie erfolgt die Kommunikation?	A	RTE definiert nicht das Anforderungsprofil sondern nur, welche Bedingungen und Abhängigkeiten einzuhalten sind.

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
SiP 24	25059	3	c.	T	Mit der bisherigen Bedingung ist weitgehend sichergestellt, dass der einfahrende Lokführer das Hindernis als solches erkennt und davor anhält, auch wenn er das folgende Hauptsignal auf <i>Fahrt</i> (wechseln) sieht. In Kombination mit der Bestimmung der RTE 25057 2 b. wäre es möglich, dass die Betriebsauflösung beim Erreichen einer Weiche oder einer GFM, die weit vor dem Hindernis liegt, angeboten wird. Je nach örtlicher Situation sind dann Fehlinterpretationen eines auf <i>Fahrt</i> wechselnden Signals durchaus möglich.	Absatz c. nicht ändern.	A	Technisch war es schon immer mit der BAZ-Abhängigkeit gelöst. Die Änderung passt das Regelwerk an die umgesetzte Realität an. In einem Fall, in welchem die Belegung nicht erkannt werden kann, ist auch keine korrekte Zuordnung des Hauptsignales möglich.
BAV-47	25063	1		E	Aufgrund R RTE 25002 Ziffer 4.2 ist der Zusatz nicht nötig: «Diese Regelung beschreibt mögliche Automatisierungskonzepte für Sicherungsanlagen im Bereich der Stellwerke mit Aussensignalisierung.»	Textvorschlag: Diese Regelung beschreibt mögliche Automatisierungskonzepte für Sicherungsanlagen im Bereich der Stellwerke mit Aussensignalisierung.	Z	
BAV-48	25063	2.1	1. Abschnitt	T	AB 39.2 Ziffer 7.1.2 enthält eine Anforderung für automatisierte Funktionen	Aussage präzisieren.	Z	
BAV-49	25063	2.1	2. Abschnitt	T	Wieso gerade nur auf diese Bestimmung verwiesen wird ist nicht nachvollziehbar. Es sind sämtliche im Zusammenhang mit Automatisierung stehenden Bestimmungen einzuhalten (z.B. AB 38.1 Ziff. 4).	Aussage präzisieren.	Z	
BAV-50	25063	2.1	2. Abschnitt	E	Aufgrund des Kapitels 3.1.3 kann auf den zweiten Abschnitt verzichtet werden.	2. Abschnitt löschen, oder BAV-48 beachten.	Z	
BAV-51	25063	3.1.1		T	«Der AB ermöglicht im Gegensatz zum ursprünglich eingesetzten Durchgangsbetrieb [DG] und automatischen Durchgangsbetrieb [ADG] das automatische Einstellen von variablen Zugfahrstrassen, welche mit der Leittechnik gesteuert werden.» Solange DG und ADG nicht weiter erklärt werden, kann auf den Gegensatz verzichtet werden.	Textvorschlag: Der AB ermöglicht im Gegensatz zum ursprünglich eingesetzten Durchgangsbetrieb [DG] und automatischen Durchgangsbetrieb [ADG] das automatische Einstellen von variablen Zugfahrstrassen, welche mit der Leittechnik gesteuert werden.	Z	

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
BAV-52	25063	3.1.2	1. Satz	T	«Die Funktion Automatischer Betrieb ist system- und anlagebezogen zu dokumentieren.»	Statt «Automatischer Betrieb» Abkürzung AB verwenden.	A	ausgeschrieben schafft mehr Einfachheit
BAV-53	25063	3.2.1, 3.3.1		E	Warum trägt das Kapitel den Titel Risiken, wenn von Gefährdungen die Rede ist?	Entweder Titel anpassen «Gefährdungen» oder im Text auf die sich aus den Gefährdungen ergebenden Risiken eingehen.	Z	Kapiteltitel ändern zu Gefährdungen
BAV-54	25063	3.2.2	4. Abschnitt	E	Logik des Satzes resp. Satz schwer verständlich: «Diese Abgrenzungen, welche bei eingeschaltetem AB im Beispiel (siehe Bild 1) durch die Elemente von Weiche 4, 5, 9, Ev 10, 11, 12 und Rangiersignal V22 dargestellt werden, bleiben bei eingeschaltetem AB immer verschlossen.» Können Abgrenzungen (gem. 3. Abschnitt handelt es sich um Schutzelemente) verschlossen bleiben?	Textvorschlag: Diese Schutzelemente, welche bei eingeschaltetem AB im Beispiel (siehe Bild 1) durch die Elemente von Weiche 4, 5, 9, Ev 10, 11, 12 und Rangiersignal V22 dargestellt werden, bleiben bei eingeschaltetem AB immer verschlossen.	Z	
BAV-55	25063	3.2.3.1		E	Schreibfehler	Diese sind manuell in die Lage aufliegende Lage zu steuern.	Z	
BAV-60	25063	3.4.2	1. Abschnitt	E	«1.2 Beispiel gemäss Bild 4» macht keinen Sinn.	Text löschen: «1.2 Beispiel gemäss Bild 4»	Z	
BAV-59	25063	3.3.4.2		T	EV10 in Bild 2 nicht vorhanden	Korrigieren: Ev 3 statt Ev 10	Z	
SBB-50	25063	3.3.4.2	S. 10	E	Die Beispielelemente wurden vermutlich vom Bild 1 kopiert.	Anpassen: Nicht zugelassene Befehle bei AB Ein: ... / bei Schutzelementen / Weiche Ev 3, 4, 5, 11, 12	Z	Siehe BAV 59
SBB-49	25063	3.2.3.6	S. 6	E	Verweise richtigstellen	Anpassen:... wenn die Einschaltbedingungen gemäss Ziffer 3.2.3.1 – 3.2.3.3 erfüllt sind. Sobald die Bedingungen der Gleisfreimeldung gemäss Ziffer 3.2.3.4 oder 3.2.3.5 auch erfüllt sind ...	Z	
BAV-57	25063	3.2.3.6, 3.3.3.6		E	Kommt mehrmals vor: gemäss Ziffer 3.3.3.x ÷ 3.3.3.y	Korrigieren: gemäss Ziffern 3.3.3.1 ÷ 3.3.3.3	Z	

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

Org-Nr. <sup>1</sup>	RTE Nr.	Kapitel <sup>2</sup>	Abschnitt <sup>2</sup>	T/E <sup>3</sup>	Kommentar	Antrag / Textvorschlag <sup>4</sup>	Kat. <sup>5</sup>	Entscheid/Be-gründung StGr
BLS-gep-10	25063	3.3.3.5	Generell	T	Mit Kap. 3.3.3.5 aus RTE 25063 kommt man aus meiner Sicht in einen Zustand, der den Anforderungen gemäss RTE 25053 widersprechen kann.	Im Kap. 3.3.3.5 darauf hinweisen, dass die bedingte Freiprüfung nur zulässig ist, wenn der abgestellte Zug die Bedingungen gemäss RTE 25053 einhält.	A	Dieses Bild erteilt keine Ausnahmegenehmigung zu 25053. Wenn regelmässiges Abstellen von nicht federspeichergeparkten Fahrzeugen geplant ist, braucht es dort einen spurbewirkten Flankenschutz nach 25053.
BAV-56	25063	3.2.3.5, 3.3.3.5		E	Der Satz ist schwer verständlich resp. macht keinen Sinn: «Dies ist jedoch nur möglich, wenn die geforderten Weichenstellungen bei der vorhandenen Gleistopologie gleichzeitig möglich sind». Damit soll doch gesagt werden, dass aufgrund der Belegungen in der AB-Zone alle Weichenlagen in dieser Zone in der durch den AB entsprechend geforderten Lage stehen müssen, damit der AB überhaupt möglich ist.	Textvorschlag: Dies ist nur möglich, wenn alle Weichenlagen in dieser Zone in den entsprechenden, durch den AB geforderten Lagen stehen.  Der Textvorschlag ist mit einem Beispiel, mit Beispielen zu ergänzen.	A	Die Beispiele zu «Bedingte Freiprüfung GFM» sind unter Kapitel «3.4 Beispiele der bedingten Freikontrolle» bereits vorhanden. Aus dem ersten Beispiel (3.4.1) ist ersichtlich, was der Satz aussagen soll.
BAV-58	25063	3.2.4.1; 3.2.4.2; 3.3.4.1; 3.3.4.2		T	Sind diese Befehle über alle Automatisierungssysteme genormt?	Klären, ob diese Befehle über alle Automatisierungssysteme genormt sind. Wenn JA, mit einem entsprechenden Hinweis auf die «Norm» ergänzen, wenn NEIN die Befehle ausschreiben.	Z	Erklärungstabelle in neuem Kap 3.1.4 ergänzt.

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