

R RTE 29900 – Review 2023: Anträge

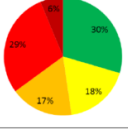
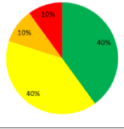
Tabelle der Unternehmen, die Antworten und Anträge eingereicht haben

AB	Appenzeller Bahnen AG
asm	Aare Seeland mobil AG
AVA	Aargau Verkehr AG (AVA)
BLS-N	BLS Netz AG
FB	Forchbahn
OFT	Bundesamt für Verkehr
RhB	Rhätische Bahn AG
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SZU AG	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn
TPF	TPF INFRA
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
zb	zb Zentralbahn AG

Bern, 04.01.2024

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
BLS-N 01	0	Allgemein	D	Als zusätzliches Hilfsmittel zum RTE 29900 könnte ein Anhang oder ein «Ausführungsreglement» erstellt werden, welcher die Anlagengattung mit den Anlagentypen genauer umschreibt und einen Beispiel-Katalog beinhaltet. Evtl. könnten darin sogar Richtwerte für den Wiederbeschaffungswert erfasst werden.	zusätzliches Ausführungsreglement als Dokument und Datenbank	A	Im Rahmen der Erarbeitung dieses Regelwerkes hat man bewusst nur minimale Vorgaben gemacht. Dies vor allem auch darum, weil jede Unternehmung die Anlagen sehr unterschiedlich in ihren Unternehmungen führen. Richtwerte für den Beschaffungswert sind ebenfalls sehr schwierig, dass die Standards der Meter- und Normalspur sehr stark variieren, dann spielt die Topografie und die Lage eine Rolle. Man hat bewusst Hauptanlagentypen bestimmt, die genauer definiert sind und bei den anderen Anlagentypen hat man eine grosse Freiheit. Entscheidend ist, dass 100% der Anlagen abgebildet sind.
FB-01	1.1	2	T	«Es wird empfohlen die Daten so aufzubereiten, dass eine Entwicklung über die vergangenen Perioden hinweg sichtbar wird.»	«Es wird empfohlen die Daten so aufzuarbeiten, dass der Finanzmitteleinsatz über das betrachtete Jahr und ein Ausblick für die Folgejahre gegeben wird.»	A	Das RTE gibt nur die Systematik vor. Es steht den Unternehmungen frei, hier auch Prognosen für die Zukunft zu machen. Dies sollte aber auf freiwilliger Basis erfolgen, da dies auch stark mit der Strategie einer Bahn verbunden ist.

Bern, 04.01.2024

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr																						
zb-01	3.2	Allgemein	T	Etliche Infrastrukturen weisen einen überalterten Anlagenbestand auf. Um diese Infrastrukturen zu erneuern, ist der im NZB ausgewiesene Bedarf ungenügend, da deutlich mehr Anlagenvolumen erneuert werden muss. Um diesen Erneuerungsrückstand sichtbar zu machen, soll ein neuer Begriff eingeführt werden.	Erneuerungsrückstand Der «Erneuerungsrückstand» beschreibt den zusätzlichen Finanzbedarf, der notwendig ist, um einen überalterten Anlagenbestand zu erneuern. Dazu wird die Differenz zwischen dem durchschnittlichen Alter und der halben Nutzungsdauer der Anlagen je Anlagentyp bzw. Hauptanlagentyp ermittelt. Mit Hilfe des Wiederbeschaffungswertes pro Anlage kann dann der Erneuerungsrückstand abgeleitet werden.	A	Der Begriff «Abweichung zum Zielzustand» wurde bewusst gewählt, da der aktuelle Stand ja bei einer Anlage auch besser sein kann im Vergleich zum Zielzustand. Es bleibt der Unternehmung frei, den Zielzustand selbst festzulegen. Dort können auch Themen wie Sicherheit oder Verfügbarkeit einfließen. Der Wiederbeschaffungswert und der Erneuerungsrückstand haben nur bedingt miteinander zu tun. Verweis auf Abhandlung von SBB-26/27																						
AB-06	3.2	Begriffe	T	Begriffe mit Bildern erläutern, erleichtert die Lesbarkeit. Z.B. Begriff Abweichung zum Zielzustand <div><div><p>Beispiel Berechnung Nachholbedarf</p><div><p>Zustand heute</p><p>Ø = 3.1</p><table><tr><td>% ZK 3-5:</td><td>52%</td></tr><tr><td>Anlagewert ZK 3-5:</td><td>CHF 70 Mio.</td></tr></table></div><div><p>Beispiel Zielzustand</p><p>Ø = 2.4</p><table><tr><td>% ZK 3-5:</td><td>20%</td></tr><tr><td>Anlagewert ZK 3-5:</td><td>CHF 27 Mio.</td></tr></table></div><div><table><tr><td>Ist-ZK</td><td>52%</td></tr><tr><td>Soll-ZK</td><td>- 20%</td></tr><tr><td>Differenz</td><td>32%</td></tr></table></div><div><table><tr><td>ZK3-5 heute</td><td>70 Mio</td></tr><tr><td>ZK3-5 Zielzustand</td><td>- 27 Mio</td></tr><tr><td>Nachholbedarf gesamt (in 26 Jahren bis 2048)</td><td>43 Mio</td></tr><tr><td>Nachholbedarf pro Jahr</td><td>1.43 Mio</td></tr></table></div></div></div>	% ZK 3-5:	52%	Anlagewert ZK 3-5:	CHF 70 Mio.	% ZK 3-5:	20%	Anlagewert ZK 3-5:	CHF 27 Mio.	Ist-ZK	52%	Soll-ZK	- 20%	Differenz	32%	ZK3-5 heute	70 Mio	ZK3-5 Zielzustand	- 27 Mio	Nachholbedarf gesamt (in 26 Jahren bis 2048)	43 Mio	Nachholbedarf pro Jahr	1.43 Mio		A	Entscheid PGr: Abgelehnt. Hier sind noch Abklärungen mit dem BAV erforderlich. Kann frühestens für eine nächste Überarbeitung ins Auge gefasst werden.
% ZK 3-5:	52%																												
Anlagewert ZK 3-5:	CHF 70 Mio.																												
% ZK 3-5:	20%																												
Anlagewert ZK 3-5:	CHF 27 Mio.																												
Ist-ZK	52%																												
Soll-ZK	- 20%																												
Differenz	32%																												
ZK3-5 heute	70 Mio																												
ZK3-5 Zielzustand	- 27 Mio																												
Nachholbedarf gesamt (in 26 Jahren bis 2048)	43 Mio																												
Nachholbedarf pro Jahr	1.43 Mio																												

Bern, 04.01.2024

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
OFT-01	3.2	Besoin	T/R	La définition est trop vague et laisse trop de marge d'interprétation.	Pas de proposition, à élaborer par l'UTP sur des bases scientifiques.	A	Die Begriffe Wiederbeschaffungswert, Ist-Zustand, Ziel-Zustand, Bedarf und Abweichung zum Zielzustand sind bewusst einfach beschrieben und mit einem Beispiel illustriert. Eine wissenschaftliche Arbeit ist kaum gerechtfertigt.
SBB-16	3.2	S. 14 «Erneuerung»	T	Gemäss Art. 51b EBG und Art. 5 Ziff. 1 KPFV dienen Investitionen der LV dem «Substanzerhalt». Gemäss Bst. a ist die «Erneuerung» ein Teil des Substanzerhalts, wenn auch der weitaus grösste. (Abweichend spricht Art. 23, 29, 31 EBG von «Erneuerung»).	Der Begriff «Erneuerung» ist durch den Begriff «Substanzerhalt» zu ersetzen, damit die RTE 29900 gesetzeskongruent ist. (betrifft nicht nur RTE 29900)	A	Diese Frage wurde sehr intensiv bei der Erarbeitung bereits diskutiert. Das Problem ist, dass wenn die LV von Substanzerhalt spricht, sie von Investitionen mit Werterhalt und Wertvermehrung spricht. Dafür gibt es ja den Investitionsteil und die Betriebsabgeltung. Deswegen hat man sich bewusst auf die Nahmen Erneuerung für die IR und Unterhalt für sämtliche Massnahmen in der ER ausgesprochen

Bern, 04.01.2024

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SBB-10	3.2	S.14 Begriff "Bedarf"	T	Es ist bei der Erläuterung des Begriffs "Bedarf" eine Präzisierung notwendig: Es geht um einen theoretisch hergeleiteten Bedarf und muss nicht mit dem effektiven Bedarf (IST- oder SOLL-Kosten) übereinstimmen. Insbesondere ist dabei zu beachten, dass z.B. bei den Kunstbauten nicht nur Massnahmen end of life (wie Ersatz oder Gesamterneuerungen) umgesetzt werden, sondern auch Teilerneuerungen. Diesem theoretischen Bedarf in der RTE 29900 ist jedoch lediglich das Konzept Ersatz nach eol hinterlegt.	Der "Bedarf" entspricht dem theoretischen jährlichen finanziellen Aufwand, um den festgelegten Ziel-Zustand einer Anlage zu erhalten und muss nicht dem effektiven Bedarf entsprechen. *[Diese Abschätzung basiert auf der Annahme, dass die Anlagen end of life ersetzt werden (lebensdauerverlängernde Massnahmen vor eol sind nicht berücksichtigt).] Es wird zwischen dem jährlichen Unterhalts- und Erneuerungsbedarf unterschieden. *Dieser Satz kann auch gut als Fussnote eingefügt werden.	A	Entscheid PGr: Abgelehnt. Spielraum so genügend.
SBB-11	3.2	S.14 Begriff Abweichung zum Ziel- Zustand (Wert – auch in CHF möglich)	T	Insbesondere der Wert in CHF wird als wenig aussagekräftig erachtet und ist schwierig zu vergleichen, insbesondere da der Zustand nicht bei allen Anlagentypen und nicht bei allen ISB gleich ermittelt wird (z.B. Inspektionsergebnisse vs. auf Basis der Nutzungsdauer gerechneter Zustand). Zudem bedeuten viele grosse, neue Anlagen im Portfolio nicht, dass die Anlagen in einem schlechten Zustand keine Mittel benötigen.	Folgender Textabschnitt streichen: "Mit Hilfe dieser Abweichung kann der zusätzliche monetäre Aufwand ermittelt werden, der notwendig ist, um diese Differenz auszugleichen." Stattdessen könnte folgender Abschnitt ergänzt werden: "Von der Abweichung zum Ziel-Zustand lässt sich der Mittelbedarf nicht direkt ableiten. Es gibt lediglich einen Hinweis, ob auf Portfolioebene ein Rückstand besteht."	Z	Kapitel wurde überarbeitet, Input wurde berücksichtigt.

Bern, 04.01.2024

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
BLS-N 02	3.2	Ziel-Zustand	T	<p>Das Kapitel mit den Themen «Ziel-Zustand» und «Abweichung zum Ziel-Zustand» wird den kleineren ISB nicht gerecht. Die Volatilität für den Ziel- und Ist-Zustandsmittelwert ist bei kleinen ISB viel höher, da einzelne Assets einen grossen Einfluss haben.</p> <p>Aus dem Kapitel geht nicht genau hervor, ob es sich hierbei um den Ziel-Zustand von den Anlagengattungen und/oder Anlagentypen handelt.</p> <p>Gemäss Definition entspricht der «Ziel-Zustand» dem langfristig angestrebten, mittleren Zustand der verschiedenen Anlagentypen und wäre somit starr und einmalig zu erheben.</p>	<p>Komplette Überarbeitung vom Thema «Ziel-Zustand» und «Abweichung zum Ziel-Zustand», damit diese Kennzahlen einen strategischen Mehrwert für die ISB generieren.</p> <p>Zu berücksichtigend ist dabei:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vergleich auf Stufe Anlagentypen im Bereich Ziel- und Ist-Zustandsmittelwert. - Erhebung jährlich und rollieren <p>Fokus Ziel-Zustandsmittelwert auf 8 Jahren.</p>	A	<p>Dieses Kapitel ist nicht als Prognose gedacht. Es ist einzig und alleine Momentanbetrachtung. Das heisst eine ISP ermittelt den aktuellen Stand ihrer Anlagentypen nach ihren selbst bestimmten Regeln. Gleichzeitig berechnet sie den notwendigen Zielzustand. Das ist ein theoretischer Wert. Beide Werte sind mittlere Werte über alle Anlagen dieses Anlagentyps. Wenn man nun diese Werte über die Jahre auswertet, sieht man die Entwicklung dieses Anlagentyps. Ist dann Sache der Unternehmung, hier einen Schwerpunkt zu setzen, wenn die Abweichung zum Zielzustand ist. Es sollte an dieser Stelle keine Prognosen verlangt werden. Dies ist für kleinere Unternehmungen kaum machbar, grössere können dies aber selbstverständlich machen...es sind ja Mindestanforderungen im RTE 29'900.</p>

Bern, 04.01.2024

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
BLS-N 03	4.1	S. 15, Tabelle 4-1	T	Es gibt Kosten, welche anlagegattungsübergreifend anfallen und nicht separat je Anlagegattung erfasst werden können (Bsp.: Fahrt mit Schienenfahrzeug zur Baustelle, bei der Personen und Arbeitsmittel für die Arbeiten an verschiedenen Anlagegattungen gleichzeitig transportiert werden; Bahnersatzkosten für Sperren/Intervalle innerhalb derer Arbeiten an verschiedenen Anlagegattungen ausgeführt werden). Die Verteilung dieser Kosten auf die verschiedenen Anlagegattungen per Verteilschlüssel, macht das Reporting wesentlich komplizierter, aber nicht genauer.	In der ersten Spalte «Anlagegattungen» eine zusätzliche Kategorie «Anlageübergreifend» einfügen.	A	Bei diesem Beispiel mit der Fahrt auf die Baustelle, ist das Fahrzeug ganz normal in der Anlagegattung 7 Fahrzeuge Infrastruktur aufzuführen, die Fahrbahn ist in Gattung 2 Fahrbahn aufgeführt. Die Fahrt selbst ist ein Thema der Betriebsabteilung und ist damit dort zu berücksichtigen. Dazu kommt, dass ja nur die Hauptanlagentypen fix sind und diese sollten klar zuteilbar sein. Alles anderen Anlagentypen kann man etwas freier gestalten. Man hat zudem die Möglichkeit ein eigener Typ zu machen...mit der x99.
SZU-01	5	Tabelle 5-1	T	Es ist zu beschreiben, wie mit Bauwerken ZK5 umgegangen werden soll, die keinen unmittelbaren Einfluss auf den Betrieb zur Folge haben, aber kurz vorm Versagen stehen. Sollen diese Bauwerke in die ZK5 eingeteilt werden? Wie soll die Gefährdung Dritter berücksichtigt werden? Gilt ZK5 nur für Bauwerke, die einen Einfluss auf den Betrieb haben?		A	Kapitel 5 wurde überarbeitet.
SBB-12	5.1	S.19 Abschnitt: Eine Zuteilung in die Zustandsklasse 5 ist zwingend zu begründen	T	Die Anforderungen an die Begründung der Zustandsklasse 5 soll konkretisiert werden. Insbesondere soll differenziert werden, ob eine ZK 5 aus der Sicht einer technischen Beurteilung oder aus der Sicht einer wirtschaftlichen Beurteilung resultiert.	Folgenden Satz ergänzen: «Die Begründung der Zustandsklasse 5 muss aufzeigen, ob eine ZK 5 aus der Sicht einer technischen Beurteilung oder aus der Sicht einer wirtschaftlichen Beurteilung resultiert.»	A	Kapitel 5 wurde überarbeitet.

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
AB-07	5.2		T	Die AB haben dieses Jahr erstmals in der Kalkulation des Nachholbedarfs folgendes berücksichtigt: Der Abbau des Nachholbedarfs wurde 2018 auf 30 Jahre festgelegt. Im aktuellen Berichtsjahr wird mit 26 Jahren das heisst bis zum Jahr 2048 kalkuliert. Diese Berechnungsmethode ist aktuell nicht als Möglichkeit in der aktuellen RTE nicht oder nicht eindeutig drin.	Ev. als mögliche Strategie für kleinere Bahnen erwähnen	A	Es ist Sache der Bahn eine Strategie zu entwickeln und danach zu planen und umzusetzen. Zudem ist es von Anlagentyp zu Anlagentyp sehr unterschiedlich. Beispiel einer Brücke: hier kann fast 80 Jahre kaum was machen und dann die gesamte Brücke ersetzen. Beispiel von Stellwerken: Hier lohnt es sich die Anlageteile permanent zu unterhalten und den Ersatz damit hinauszuzögern. Ich würde die Strategie den Bahnen überlassen.

Bern, 04.01.2024

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SOB-01	5.2		T	Sollte der NetzBe zukünftig ein Mittel zum Zustandsvergleich verschiedener Eigentümer werden, müssten: - ... bei der Abgrenzung der Anlagen einheitliche Vorgaben gemacht werden (z.B. Fahrleitungsmast mit oder ohne Fundament beurteilt? Ausleger inkludiert oder abgegrenzt?) - ... die «Methode zur sachgemässen Herleitung [...] der Zustandsklasse» einheitliche Vorgaben gemacht werden	Standardisierung bzw. Vereinheitlichte Vorgaben / Erarbeitung von Messwerten zur Feststellung der Zustandsklasse und auch Vorgaben zu Rahmenbedingungen der Messung (z.B. Zeitpunkt der Messung)	A	Dies führt sehr weit über eine Minimalanforderung. Es ist zudem nicht das Ziel die Werte zu vergleichen, sonst müsste man viele verschiedene Kategorien machen, wie Bergstrecke, Flachstrecke, enge Kurven, gerade Strecken. Es hat sich schon in früheren Untersuchungen gezeigt, dass ein Vergleich nichtzielführend ist, Es geht vielmehr darum, die Veränderungen einer Bahn über die Zeit zu beobachten und festzuhalten. Auf diese Weise können kleinere Bahnen und grössere Bahnen selbständig ihren Weg gehen. Diskussion sollte jedoch trotzdem, in einem anderen Gefäss (COP NetzBe) geführt werden.
SBB-13	5.2	S.19 Abschnitt: Einleitung (vor 5.2.1)	T	Zustandsnoten sollen betreffend deren Herleitung differenziert ausgewiesen werden. Insbesondere sind Zustandsnoten basierend auf konkreten Beurteilungen der Anlagen vor Ort zu unterscheiden von Zustandsnoten, welche aufgrund von der Nutzungsdauer abgeleitet wurden.	Folgenden Satz ergänzen: «Die ISB dokumentiert die Basis und Herleitung der Zustandsnoten pro Anlagentyp.»	Z	Satz wurde übernommen.

Bern, 04.01.2024

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SOB-02	5.2.2		T	Restnutzungsdauer basiert auf einer Annahme («angenommene Nutzungsdauer»). Wo wird die Herleitung dieser Annahme deklariert? Das Alter der Anlage soll angegeben werden (bei einer schwer zugänglichen Anlage, die sich aus verschiedenen alten Komponenten zusammensetzt – wie wird hier das Alter der Anlage berechnet?	Bei Verwendung der Restnutzungsdauer sind Angaben zur Herleitung der «angenommenen Nutzungsdauer» wünschenswert (Ausprägung von Einflussfaktoren vgl. Kap. 5.2.3) und im Falle von zusammengesetzten Anlagen, welche aus verschiedenen alten Komponenten bestehen können, sind Angaben zur Berechnung vom «Alter der [zusammengesetzten] Anlage» wünschenswert.	A	Bestehender Text ist aus Sicht der PGr in Ordnung. (RTE definiert nur Minimalanforderungen).
SBB-14	5.2.2	S.19 Restnutzungsdauer	T	Die Restnutzungsdauerformel soll präzisiert werden.	Die Formel soll wie folgt angepasst werden (analog NetzBe SBB): Restnutzungsdauer [%] = (aktuell prognostizierte Nutzungsdauer – Alter der Anlage) / (aktuell prognostizierte Nutzungsdauer) Es ist zu definieren, ob negative Nutzungsdauern i.S. Überalterung zulässig sind.	Z	Negative Nutzungsdauern sollen zulässig sein. Entsprechende Ergänzung wurde im Kapitel 5.2.2 gemacht.
SOB-04	5.2.3		T	Für den Einflussfaktor «Technologiezyklen» wäre eine Anmerkung sinnvoll	Ergänzung Anmerkung: Zwei Generationen der Technologien sollen als Grundlage für die Bewertung der Technologiezyklen dienen.	A	Kapitel 1.2 verweist neu auf 5.2.3. Dieses soll aber nicht angepasst werden.
SOB-03	5.2.3	-	T	Die in der Regelung erwähnten Einflussfaktoren sind zu abstrakt ausgearbeitet. Sinnvoll wären hier klare Leitplanken für die Bewertung bzw. Einflussfaktoren wie z.B. Der Verschleiss im Gleis oder Fahrdraht, der gemessen, geprüft oder geschätzt werden kann. Durch vorgegebene Richtlinien lassen sich die Infrastrukturbestandteile sowie deren Abnutzung unterhalb der Bahnen besser vergleichen.	Überarbeitung des Kapitels in Arbeitsgruppe	A	Siehe Antwort zu SOB-01.
SBB-18	5.2.3	S. 20	T	In der buchhalterischen Beurteilung der Nutzungsdauer zur korrekten Berechnung der Abschreibungen ist ein vorzeitiger Ersatz im Hinblick auf Investitionen aufgrund von Erweiterungen oder Erfordernissen des Verkehrs zu berücksichtigen. Für den Netzzustand ist dies jedoch nicht einzubeziehen, da der (technische) Zustand dadurch nicht beeinflusst wird.	Streichen: Erfordernisse des Verkehrs* Erweiterungen*	A	Die Aufzählung ist nicht abschliessend, ein Weglassen einzelner Punkte ist möglich. (Formulierung «mögliche Einflussfaktoren»)

Bern, 04.01.2024

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SBB-19	5.2.3	S. 20	T	Ist im Faktor «Beanspruchung» die zukünftige Entwicklung implizit zu berücksichtigen? Z.B. eine absehbar höhere Beanspruchung durch zusätzliche und/oder schwerere Züge.	Ergänzen: Beanspruchung (Auslastung und Belastung, aktuell und künftig)	A	Präzisierung ist nicht notwendig. Der Berücksichtigung künftiger Entwicklungen liegt im Ermessensbereich der Fachexperten bei den Bahnen.
SZU-02	6	Tabelle 6-1:	E	«-» zu viel	Aus Anlagen-gattungen (summarisch) soll Anlagengattungen (summarisch) werden	Z	Wurde angepasst.
BLS-N 04	7			Keine Anmerkungen zum Kapitel Schienen- und Strassenfahrzeuge	Keiner	-	Gemäss Marc Johner BLS nicht relevant.
OFT-02	7 et annexes	-	T	Voir le commentaire concernant la digitalisation fait dans les questions générales.	Pas de proposition, à élaborer par l'UTP sur des bases scientifiques.	A	Die Digitalisierung ist nicht grundsätzlich ein Thema hier. Es handelt sich um eine mögliche Qualitätsdimension, welche mit SBB-26/27 behandelt wird.
AVA-01	A0	S. 31, letzter Absatz (betreffend Grundstücke)	T	Ein «Wiederbeschaffungswert» für Grundstücke ist nicht sinnvoll, da Grundstücke keine «Nutzungsdauer» haben und somit auch nicht «Wiederbeschafft» werden müssen. Zudem stellt sich die Frage, ob der «Netzzustandsbericht» (der Aussagen trifft zum «aktuellen Stand der Infrastrukturanlagen, zur Zielerreichung im Anlagenmanagement, zu Wirkungszusammenhängen und zukünftigem Handlungsbedarf) der richtige Ort ist um die «Anlagewerte» der Grundstücke darzustellen.	Grundstücke im Netzzustandsbericht nicht berücksichtigen.	A	Im Anhang A0 steht, dass der Wiederbeschaffungswert für betriebsnotwenige und nicht betriebsnotwenige Gebäude separat auszuweisen ist. Die Grundstücke sind nur der vollständigkeitshalber aufzuführen. Mit diesen Werten passiert ja nichts. Bei den Gebäuden ist es aber wichtig, da man ja hier auch finanzielle Mittel aus der LV dafür verwenden möchte.

Bern, 04.01.2024

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SZU-03	A1		T	Es ist zu beschreiben, wo genau die Personenunterführungen (PU) abzubilden sind. Ist die Tragstruktur eine Brücke und der Innenausbau eine Publikumsanlage oder gehört die PU komplett zur Publikumsanlage? Ist eine Splittung gewünscht?		A	Antwort FG BAU: Im Grundsatz gilt, dass die Perronunterführungen und -überführungen nur einmal aufgeführt werden. Grundsätzlich sind sie dem Anlagentyp Nr. 610 zugeordnet (Anhang A6), inkl. Innenausbau und Ausrüstung. Wenn eine ISB Perronunterführungen und -überführungen als Brücken (Nr. 110) aufführt, dann ist die Funktion «Personenzugang» anzugeben, um die Vergleichbarkeit zwischen den Bahnen zu gewährleisten. Zudem sind Innenausbau und Ausrüstung dem Anlagentyp Nr. 610 zuzuordnen.
RhB-01	A1	Kunstbauten 155 Schutzverbauungen	T	155 Schutzverbauungen: Gemäss Erfahrungswert der RhB kann eine Schutzbaute sehr unterschiedliche Lebensdauern aufweisen (Stahl, Beton, Holz liegen die Abschreibungsdauern zwischen 20 – 80 Jahre). Im Mittelwert geht die RhB aktuell von einer Lebensdauer von 50 Jahren aus. Bei Frühwarnsystemen allenfalls sogar bei 10 – 15 Jahren; Allenfalls müsste man sonst unterteilen in bauliche Massnahmen und Warnsysteme.	alt = Brandbreite Schutzbauten von 80 - 120 Jahre neu = Brandbreite Schutzbauten von 10 – 120 Jahre	Z	Entscheid PGr: Bandbreite wird auf 20 – 120 Jahre festgelegt. Frühwarnsysteme gehören zum Anlagentyp 454.

Bern, 04.01.2024

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SBB-09	A1	S. 32 Textabschnitt "Schutzwände e umfassen gleisnahe Bauwerke,	T	Die Unterscheidung «Schutzwände» und «Schutzverbauungen» ist nicht eindeutig, wenn man die Beschreibung zu den Schutzwänden liest. Alle gravitativen Naturgefahren werden bei den SBB, unabhängig der Distanz zum Gleis, unter «Schutzverbauungen» geführt. Auch ist nicht eindeutig, ob Lärmschutzwände unter «Schutzwände» geführt werden können/dürfen oder eben gerade nicht.	Anpassung der Beschreibung für Schutzwände (aus Sicht SBB): Schutzwände umfassen gleisnahe Bauwerke, die vor nicht gravitativen Naturgefahren (wie z.B. Feuer) schützen. Lärmschutzwände können unter diesem Anlagetyp, separat oder summarisch unter "übrige Kunstbauten" geführt werden.	Z	Präzisierung der FG BAU übernommen: Schutzverbauungen umfassen u.a. Bauwerke, welche den Gleiskörper vor Naturgefahren (z.B. Steinschlag, Murgängen, Lawine, Wasser etc.) schützen sollen. Unter Schutzwände sind alle andere Schutzbauwerke z.B. Lärm, Brand und Blendschutz zu erfassen.
AVA-02	A1	S. 33, letzter Abschnitt	E	«substanbedingte Sicherheitsrisiken» => widerspricht Kap. 5.1 (S.18) in dem steht: «wobei sämtliche Sicherheitsbestimmungen in sämtlichen Zustandsklassen erfüllt sein müssen». Wenn dies zutrifft, dann darf es auch keine «substanbedingten Sicherheitsrisiken» geben.	Formulierung zu überprüfen	Z	Anmerkungen aus den einzelnen Anhängen wurden im Kapitel 5 zusammengefasst, Widerspruch ist aufgelöst.
SBB-15	A1	S.33 und S34	T	Der Begriff der unwirtschaftlichen Überalterung bei Bauwerken muss genauer spezifiziert werden. Bei den ISB existieren viele sehr alte Bauwerke, welche aber nicht zwingend der Kategorie «unwirtschaftliche Überalterung» zuzuweisen sind.	Der Begriff der unwirtschaftlichen Überalterung für Bauwerke ist zu präzisieren.	A	Anhang wurde überarbeitet, entsprechender Abschnitt nicht mehr vorhanden.
SBB-28	A1	Tabelle A1-2 ff	T	Im Tabellenkopf wird von einer SOLL-Klassenverteilung gesprochen. Dieser Begriff ist irrtümlich und kann auch als SOLL-Wert-Vorgabe verstanden werden. Es ist aber die Verteilung der Klassenübergänge gemeint (IST).	Richtwert Klassenübergänge.	Z	Antwort FG BAU: Im Tabellenkopf soll analog zu Abschnitt 5.2.4 der Begriff «Richtwert für Alterungs- bzw. Degradationsverhalten gemäss Abschnitt 5.2.4» anstatt «Richtwert Soll-Klassenverteilung» verwendet werden. Der Begriff ist in allen Tabellen in den Anhängen A0-A8 zu verwenden.

Bern, 04.01.2024

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SZU-04	A2		T	Wie kann begründet werden, warum der Unterbau nicht separat ausgewiesen werden kann.		-	<p>Auf Seite 36 ist ganz oben beschrieben, dass zum Anlagentyp Gleis folgende Elemente gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schiene - Schwellen - Schotter <p>Zum Unterbau gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sperrschicht - Foundationsschicht - Übergangsschicht - Drainageschicht - Entwässerung <p>Dies wurde so durch die Fachgruppe Bau entwickelt.</p>
RhB-02	A2	Fahrbahn Gleise (Nr. 210)	T	<p>Fahrbahn Gleis (Nr. 210):</p> <p>Schotterreinigung: Die Gleisanlage setzt sich aus Schotter, Schwellen und Schienen zusammen. Da Gleisanlagen nicht linear altern, sondern deren Zustand von unterschiedlichsten Parametern abhängt, wird der Erneuerungsbedarf mittels Zustandserfassung erhoben. Während man Schienen relativ einfach ersetzen kann, sind für den Ersatz von Schotter und Schwellen grössere Eingriffe notwendig. Die RhB möchte deshalb den Schotter als eigenes "Anlagen-Element" erfassen, mit z.B. der Hälfte der Lebensdauer des Gleises (= Abschreibungsdauer 5% = 20 Jahre). Die Bandbreite im RTE29900 soll deshalb auf 20 – 80 Jahre angepasst werden.</p> <p>Der Schwellenwechsel erfolgt dann mit der Gleiserneuerung am Ende der Nutzungsdauer.</p>	alt = Brandbreite Gleisanlage von 25 – 80 Jahre neu = Brandbreite Gleisanlage von 20 – 80 Jahre	Z	<p>Im Rahmen der Abstimmung mit der FG Tram wurde die Bandbreite durch die PGr neu auf 10 – 80 Jahre festgelegt.</p>

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
				<p>So hätte man am Schluss statt einem Anlagetyp mit der Schiene, dem Schotter und den Schwellen neu zwei Anlagentypen. Der erste Typ wären Schiene und Schwelle zusammen und der zweite Typ wäre der Schotter.</p> <p>Damit würde man zudem auch verhindern, dass es in der Erfolgsrechnung zu grossen Sprüngen kommt, dass alleine bei der RhB die Varianz bei der Schotterreinigung enorm hoch ist und leider sehr schlecht planbar ist.</p>			
RhB-03	A2	Fahrbahn Gleise (Nr. 210)	T	<p>Fahrbahn Gleis (Nr. 210):</p> <p>ausserordentlicher Schienenwechsel: Kann das unten stehende Beispiel ebenfalls über Kapitel 4.2 Anlagen mit besonderen Eigenschaften abgedeckt werden und somit ein tieferer Abschreibungssatz gewählt werden?</p> <p>Beispiel für ausserordentliche Schienenwechsel. Im Vereinatunnel zeichnet sich ein aussergewöhnlicher Schienenwechsel ab. Bereits im 2023 muss mit den Arbeiten begonnen werden und diese dauern über mehrere Jahre.</p> <p>Hier könnte man auch hochbeanspruchte Fahrbahnabschnitte bewusst kürzer abschreiben, damit man dann eine normale Erneuerung unter IR machen kann.</p>	<p>alt = Brandbreite Gleisanlage von 25 – 80 Jahre neu = Brandbreite Gleisanlage von 20 – 80 Jahre</p>	Z	Im Rahmen der Abstimmung mit der FG Tram wurde die Bandbreite durch die PGr neu auf 10 – 80 Jahre festgelegt.

Bern, 04.01.2024

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
AB-01	A2 S. 35	Gleise	T	Die technische Lebensdauer hängt auch von der Befahrung ab. Ist es zielführend die Abnutzung anhand der Befahrung in km zu beziffern und zu berücksichtigen? Oder reicht der Hinweis in Kapitel 5.2.3	Die Befahrung ist nur ein Kriterium. Faktoren wie Rollmaterialtyp, Schmierung, Steigung, Radien usw. haben zusammen vermutlich einen grösseren Einfluss auf die Lebensdauer. Alles zu berücksichtigen ist nicht möglich. Deshalb Befahrung weglassen.	A	Abgelehnt. Es ist den Unternehmungen freigestellt, Unterkategorien zu bilden und die entsprechende Lebensdauer zu variieren. Dies ist heute so gut möglich, man kann aber auch darauf verzichten...Minimalanforderungen
RhB-04	A3	Bahnstromanlagen		<p>Fahrleitungsanlagen (Nr. 310)</p> <p>Fahrdraht: Die Lebensdauer einer Fahrleitungsanlage (exkl. Fahrdraht) beträgt bei der Rhätischen Bahn grundsätzlich 40 Jahre. Um während dieser Lebensdauer eine möglichst hohe Sicherheit und Verfügbarkeit der Fahrleitungsanlage gewährleisten zu können, müssen jährlich Unterhaltsarbeiten sowie Reparaturen von Mängeln und Schäden ausgeführt werden. Jährlich werden verschiedene Kontrolltätigkeiten durchgeführt, welche z.T. gesetzlich vorgeschrieben sind.</p> <p>Wichtig: In der Mitte der Lebensdauer muss aufgrund des Verschleisses der Fahrdrähte ersetzt werden. Deckt Kapitel 4.2 "Anlagen mit besonderen Eigenschaften" die Anforderung bereits ab? Auch <u>ohne</u> eine Anpassung der Bandbreite? Möglichkeit geben: Fahrdraht "als einzelnes Anlagen-Element" z.B. pro Streckenabschnitt mit 5% abzuschreiben. Damit ergäben sich neu zwei Anlagentypen. Typ 1: gesamte Fahrleitungsanlage, exkl. Fahrdraht Typ 2: Fahrdraht</p>	alt = Brandbreite Gleisanlage von 25 – 80 Jahre neu = Brandbreite Gleisanlage von 20 – 80 Jahre .	Z	Entscheid FG ET: Zustimmung Die Bandbreite der Nutzungsdauer der Fahrleitungsanlagen ist auf 20 – 80 Jahre anzupassen.

Bern, 04.01.2024

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SBB-21	A4	S. 41	T	Anlagealter vs. Technologiealter	Die Zustandsnote leitet sich heute aus dem Alter einer Anlage ab. Wenn aber heute ein Relaisstellwerk verbaut wird, hat die Anlage zwar eine Lebensdauer von 60 Jahren, ZK 1 ist aber trotzdem falsch, da es sich um eine veraltete Technologie handelt.	A	Entscheid FG ET: Ablehnung, alten Text behalten.
SBB-22	A4	S. 41	T	Anlagenrisiko vs. Portfoliorisiko	Heute wird Zustand einer Anlage und der Erneuerungsbedarf aufgrund des Zustands beschrieben. Zusätzlich muss auch die Machbarkeit einer Portfoliobereinigung einfließen. Als Erläuterung: Jedes Stw des Typs Simis-C kann für sich betrachtet bis 2032 betrieben werden. Wenn wir aber bis 2032 warten, können wir unmöglich alle Stw gleichzeitig ersetzen. Daraus resultiert, dass für gewisse Anlagen der späteste Ersatz bereits deutlich früher liegt.	A	Entscheid FG ET: Ablehnung, nicht übernehmen. Im Netzzustandsbericht entsprechend kommentieren. Dann ist der Erneuerungsbedarf auch erklärbar. Dies ist mit der gültigen Version R RTE 29900 möglich.
SBB-23	A4	S. 41	T	Die neue ERTMS-Strategie des BAV fordert das zukünftig Neubauten mit FSS realisiert werden.	Um sinnvolle Linien schaffen zu können, müssen einzelne Stw frühzeitig ersetzt werden können. Zukünftig müssen solche «Linienbetrachtungen» in den Erneuerungsbedarf einfließen.	A	Entscheid FG ET: Ablehnung. Eine Linienbetrachtung ist machbar. Dann ist der Erneuerungsbedarf auch erklärbar.
SBB-24	A4	S. 41	T	Mit der Einführung OC/EULYNX entkoppeln sich die Lebenszyklen zwischen Innen- und Aussenanlagen. Das kann so heute noch nicht sauber im NetzBe abgebildet werden.	Trennung zwischen Innen- und Aussenanlagen bei Stw aufnehmen.	A	Entscheid FG ET: Ablehnung. Keine Anpassung. Die FG ET hält fest, dass die R RTE 29900 die Trennung bereits heute zulässt.
SBB-20	A4	S. 43, 2. Tabelle	T	Die Aufteilung in "RBC Base Installations" und "RBC Core System" ist unklar.	Bitte präzisieren, was damit gemeint ist oder die Begriffe im Glossar (Kapitel 3.2) aufführen und erklären.	A	Entscheid FG ET: Keine Präzisierung einfügen. Dafür den «Gegenantrag» SBB-29 annehmen.

Bern, 04.01.2024

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SBB-29	A4	Tabelle A4-5	T	Nur noch einen Life Cycle auf dem RBC führen (25 Jahre). Alle während dem Betrieb anfallenden Kosten für bspw. Ersatz der Interfaces wird bereits heute über ER Unterhalt und nicht über IR finanziert.	Streichen: Base Installations RBC Core System 13 RBC Interface, Monitoring und Control Systems 7	Z	Entscheid FG ET: Zustimmung! 3 Zeilen streichen. Es bleiben in der Kategorie nur EuroBalise (25 Jahre) und RBC (25 Jahre). Siehe auch den Kommentar
AB-03	A4 S.42	Tabelle Nutzungsdauer	T	Technisch handelt es sich bei ZSI und Eurobalise um die gleichen Komponenten. Die unterschiedliche Nutzungsdauer von 60 resp. 25 Jahren lässt sich nicht in diesem Umfang rechtfertigen.	Nutzungsdauer von ZSI auf max. 40 Jahre reduzieren.	A	Entscheid FG ET: Ablehnung. Text ergänzen bei Classe B Systemen mit Produktname «ZST/ZSI90». Damit sind die Typen eindeutig zugeordnet.
AB-02	A4 S.42	Tabelle Nutzungsdauer ZB	T	CBTC explizit aufführen da ein Unterschied zum RBC besteht.		Z	Entscheid FG ET: Zustimmung, CBTC eintragen.
AB-04	A5 S.45	Tabelle	T	Es ist unklar wo die Kabelkanalisation zugeordnet ist. Genutzt wird diese von den Sicherungs-, Niederspannungs- und Telecomanlagen. Gebaut wird sie jedoch im Rahmen der Fahrbahnerneuerung oder der Bahnhofumbauten. Vorschlag: Die Kabelkanalisation entlang der Gleise soll der Fahrbahn zugeschrieben werden.		A	Entscheid PGr: Abgelehnt. Die Kabelkanalisationen stellen eines der am schwierigsten zuordnungsbaaren Anlagentyp dar. Bei den verschiedenen Unternehmungen sind diese im Niederspannungsbereich, bei den Sicherungsanlagen und bei andern wieder im Telecom Bereich. Deshalb hat man bewusst, die soffen gelassen und die Unternehmungen dürfen selbst wählen, wo sie diese erfassen. Wichtig ist, dass man die ganzen Anlagen erfasst und wenn möglich in diesem Typ belässt.

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
AB-05	A7 S. 49/50	Tabelle		Schienenfahrzeuge und insbesondere die Wagen werden bei kleinen Bahnen älter als 50 Jahre (die bei den AB aktuell zu ersetzenden Flachwagen sind über 100 Jahre alt) Auch bei der Traktion sollte die Obergrenze angehoben werden.		A	Entscheid PGr: Obergrenze wird nicht erhöht. Der Kommentar ist zwar korrekt. Das ist vermutlich bei den meisten Unternehmungen so. Die Fahrzeuge der neuen Generation werden aber vermutlich nicht mehr so lange leben, wie die heutigen, im Einsatz stehenden. Es ist aber möglich hier den Tragwagen als Komponente zu bezeichnen und die Aufbaute separat auszuweisen. Damit ist alles nach maximal 20 Jahren abgeschrieben. Es ist aber nicht verboten die Fahrzeuge weiter zu benutzen als die Lebensdauer.
SZU-05	A8		T	Es ist zu konkretisieren, was genau unter Betriebsmittel und Diverses zu verstehen ist. Momentan für viele Bahnen eher ein Sammelbecken.		Z	Es wurden plausible Beispiele ergänzt.

Bern, 04.01.2024

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SBB-25	A8	S. 52	T		<p>Anhang A8 Betriebsmittel und Diverses:</p> <p>Die Anlagengattung 801 ist in der neuen Version nicht aufgeführt. Diese muss zwingend wieder aufgenommen werden. Seit 2012 wird die Anlagen Gattung 801 Tankanlagen bewertet. Die Änderungen nach RTE29900 aus dem Jahr 2014 wurden berücksichtigt und fortlaufend im NZB nach den Kriterien Substanz, Verfügbarkeit und Sicherheit bewertet. Letztes Mal 2022. Die Tankanlagen werden auch nach 2030 eine elementar wichtige Rolle einnehmen, da diese Produkte bereithalten müssen, welche als Co2 neutral gelten und somit das Konzernziel zur Reduktion der Co2 Mengen massgeblich unterstützen. Eine Vermischung mit 851 (Betriebsmittel, Maschinen, Werkzeuge, etc.) und Einrichtungen (mobile Einrichtungen und Mobiliar) oder 899 (Übrige Betriebsmittel und Diverses) ist nicht förderlich, da die Transparenz nicht mehr gegeben ist.</p>	Z	Es wurden plausible Beispiele ergänzt.

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
SBB-26	Offen	Offen	T	<p>«Rückstand» ist eine Definition aus der NetzBe-Methodik. Definition:</p> <p>«Der Rückstand umfasst den Wiederbeschaffungswert (Anlagenvolumen) von Anlagen, die den jeweiligen Soll-Wert in der ZK4 («schlecht») und ZK5 («ungenügend») übersteigen.»</p> <p>Mit dem Rückstand wird aufgezeigt, wieviel Anlagenvolumen von Assets in der Infrastruktur ausserhalb des optimalen Life Cycles bewirtschaftet werden muss. Meistens bedeutet dies eine Überalterung von Assets. Entsprechend steigen die Ausfallwahrscheinlichkeit und die Unterhaltskosten an. Folglich braucht es grössere Anstrengungen, um diese Anlagen weiterhin mit derselben Sicherheit, Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit zu betreiben.</p>	Die Definition Rückstand als Bestandteil des Nachholbedarfs in der RTE29900 abbilden und als Minimalanforderung aufnehmen.	V	Antrag wurde von der PGr geprüft. Aufgrund der laufenden Diskussionen zwischen SBB und BAV wird der Antrag im laufenden Review nicht behandelt und auf die nächste Überarbeitung verschoben.
SBB-27	Offen	Offen	T	<p>Qualitätsdimensionen:</p> <p>Sicherheit, Verfügbarkeit, Substanz, Funktionalität, Compliance.</p> <p>Die RTE29900 bildet z.Z. hauptsächlich substanzbasierte Bewertungen ab. Dies mag für die grossen Gewerke wie Brücken, Tunnel, Fahrbahn zutreffen, da diese «verschleissgetrieben» sind (Restnutzungsdauer). Allerdings macht eine reine substanzuelle Sichtweise für die Zustandserhebung bei den «technologischen» Gattungen keinen Sinn, da ganz andere Dimensionen für den Substanzerhalt wichtig sind (beispielsweise Situation SBB-21 und SBB-22: Compliance oder Funktionalität). Daher soll die Qualität/Zustand eines Assets anhand von 5 Qualitätsdimensionen ganzheitlich bewertet werden.</p>	In der RTE29900 soll der Gedanke der 5 Qualitätsdimensionen verankert werden. Dies mit dem Hintergrund, aufzuzeigen dass eine substanzuelle Sicht nur einen Teil der Qualität eines Assets abbildet. Es soll geprüft werden, welche Dimensionen in die Minimalanforderung aufgenommen werden können.	V	Antrag wurde von der PGr geprüft. Aufgrund der laufenden Diskussionen zwischen SBB und BAV wird der Antrag im laufenden Review nicht behandelt und auf die nächste Überarbeitung verschoben.

Bern, 04.01.2024

Org-Nr. ¹	Kapitel ²	Abschnitt ²	T/E ³	Kommentar	Antrag / Textvorschlag ⁴	Kat. ⁵	Entscheid / Begründung PGr
FB Zusatz- Antrag				Definition des Wiederbeschaffungswerts	Klarere Definition des WBW Hintergrund, dass seitens Finanzierungsabteilungen teils zu Fehlleitungen entstehen. Es wird der WBW mit dem Investitionspotenzial der nächsten Jahre verglichen, obwohl dies nicht 1:1 angesehen werden kann. Es gibt mehrere Gründe warum, der WBW grundsätzlich heute zu klein sein kann und man kein prozentuales Verhältnis davon ableiten sollte. Beispiele können sein: Die Anlage ist noch nicht vorhanden und muss aufgrund von Vorschriften realisiert werden. Die Anlage ist nicht oder noch nicht im Eigentum der ISB und somit nicht im Wiederbeschaffungswert des NetzBe enthalten. Die Anlage gehört Dritten, muss durch die ISB angepasst werden und die Ausgabe wird nicht vollumfänglich durch Beiträge Dritter abgedeckt. Ein Teil der Anlage ist ein Ausbau und daher noch nicht im Wiederbeschaffungswert enthalten. Etc.	A	Entscheid PGr: Abgelehnt. Der Wiederbeschaffungswert ist ein eher statistischer Wert, der den Anlagewert zum angegebenen Zeitpunkt betrifft. Er soll deshalb auch dem Stand den aktuellen technischen Möglichkeiten entsprechen. Wenn die Anlage heute nicht vorhanden ist, hat sie auch keine WBV...z.B. neue Überkopfanzeiger.
AB Zusatz- Antrag				In DE und AT werden für die Beurteilung des Netzes die betrieblichen Ausfälle und Anzahl Störungen als Qualitätsmerkmale mitberücksichtigt. Wären die Zahlen der Zustandsklassen aussagefähiger, wenn dieses Merkmal mitberücksichtigt wird? Denn theoretisch könnte ja auch eine neue Anlage, welches jedoch für regelmässige Störungen sorgt als schlecht bewertet werden, weil sie den Netzzustand negativ beeinflusst. Ersetzt werden muss.	Im Detailierungsgrad, wie ihn die AB pflegen, macht das keinen Sinn. Wir beurteilen die Anlageklassen. Die überproportionale Fehlerhäufigkeit betrifft jeweils höchstens einen Anlagetyp innerhalb dieser Anlageklasse (z.B. Achszähler). Die Definition der Fehlerhäufigkeit wäre schwierig zu erstellen.	A	Vorschlag geht über die Minimalanforderungen hinaus. Die weiteren Faktoren gemäss Kapitel 5.2.3 dürfen berücksichtigt werden, dürfen aber keinen Einfluss auf die Einteilung der ZK haben.
SZU Zusatz- Antrag				Die Regelung an sich ist gut, jedoch in einigen Punkten nicht detailliert genug und ermöglicht dadurch einen gewissen Handlungsspielraum. Die Vergleichbarkeit mit anderen Bahnen ist dadurch in gewissen Punkten nicht möglich.	Eine Excelliste mit den relevantesten oder wichtigsten Punkten wäre sinnvoll, wo alle Bahnen mit der gleichen Basis arbeiten können.	A	Siehe Antwort zu SOB-01

Bern, 04.01.2024

BAV Zusatz- Antrag	A1, A2, A6		Der in den Anhängen mehrfach vorkommende Abschnitt <i>«Aus Sicht einer wirtschaftlichen Beurteilung kann die Zustandsklasse 5 wie folgt definiert werden: Die Anlagen in der Zustandsklasse 5 müssen wegen unwirtschaftlicher Überalterung, substanzbedingter Sicherheitsrisiken, fehlender Wartbarkeit, technischer Inkompatibilität oder unzureichender Funktionalität prioritär erneuert und/oder ersetzt werden.»</i> fasst die Definition von ZK5 weiter, als gemäss der Beschreibung in Kapitel 5 beabsichtig.	Der Abschnitt <i>«Aus Sicht einer wirtschaftlichen Beurteilung kann die Zustandsklasse 5 wie folgt definiert werden: Die Anlagen in der Zustandsklasse 5 müssen wegen unwirtschaftlicher Überalterung, substanzbedingter Sicherheitsrisiken, fehlender Wartbarkeit, technischer Inkompatibilität oder unzureichender Funktionalität prioritär erneuert und/oder ersetzt werden.»</i> ist aus den Anhängen ersatzlos zu streichen.	Z	PGr ist mit der Entfernung des Abschnitts aus den betroffenen Anhängen einverstanden.
--------------------------	------------	--	--	---	---	---

		Thema, Antrag		Hinweise der Programmleitung RTE
BAV, Antwort zu Frage 1, wie bewährt sich die Regelung in der Praxis		<p>Aus Sicht BAV hat sich die Regelung grundsätzlich bewährt. In der Praxis tauchen nun einige Fragen auf, die jedoch primär von den Infrastrukturbetreiberinnen geklärt werden müssen. Uns würde interessieren, wie die ISB die Praxis bzw. den Anpassungsbedarf einschätzen. Cette question s'adresse essentiellement aux gestionnaires d'infrastructure (GI).</p> <p>L'UTP pourrait éventuellement mandater une entreprise externe et indépendante pour l'évaluation régulière de son RTE.</p> <p><i>Der VöV könnte allenfalls ein unabhängiges externes Unternehmen mit einer regelmässigen Bewertung seiner RTE Regelung beauftragen.</i></p>		<p>Die in den RTE Programmgrundlagen vorgesehenen Review-Mechanismen scheinen zur Feststellung von Aktualisierungsbedürfnissen adäquat. Eine zusätzliche unabhängige externe Beurteilung drängt sich im Moment nicht auf.</p>
BAV, Ist Änderungsbedarf bekannt, welchen Sie nicht bereits untenstehend konkret beschrieben haben?		<p>Oui, Il serait souhaitable d'exiger une prise de position commentée du rapport de la part des GI, destinée à être publiée.</p> <p><i>(Es wäre wünschenswert, von den ISBs eine kommentierte Stellungnahme zu dem zur Veröffentlichung vorgesehenen Bericht zu verlangen.)</i></p>		<p>Im Rahmen des RTE-Projekts werden die Rückmeldungen und die Stellungnahmen zu den Anträgen publiziert.</p>
BAV, Antwort zur Frage, ob Änderungsbedarf bekannt sei		<p>Une version en italien de la RTE a été demandée plusieurs fois.</p> <p><i>(Die italienische Fassung ist mehrfach gefordert worden.)</i></p>		<p>Die italienische Ausgabe ist seit einigen Wochen publiziert.</p>

		Thema, Antrag		Hinweise der Programmleitung RTE
AB, Gibt es beiden Grundlagen neue Dokumente?		Nur allgemeinen Verweis auf die aktuellen Normen, Gesetze und Regelwerke genügt. Der Praxisnutzen von konkreten Verweisen ist gering und bei jeder Änderung müssten die Verweise wieder aktualisiert werden.		Im Bereich der Technik sind konkrete Angaben zu den Ausgaben wichtig und können erhebliche Aufwendungen verursachen. Die Programmleitung RTE bleibt bei der bisherigen Strategie. Für den konkreten Regelungsinhalt sind die wichtigen Normen und hoheitlichen Vorgaben mit Datumsangaben aufzuführen.
VBZ 03		Es wird nicht darauf eingegangen, für wen die Erstellung eines NZB "obligatorisch" und für wen es "fakultativ" ist.		Die Regelung beschreibt die Grundlage für die Erstellen des NZB. Weder Projektgruppe noch VöV können darüber befinden, welche Unternehmen der Pflicht des NZB unterstellt werden. Deshalb wird auf einen entsprechenden Text verzichtet.
Antrag SBB 17 zu S. 14 «Unterhalt»	T	Gemäss EN 13306 (und DIN 31051) wird die Kombination aller technischen und administrativen Maßnahmen sowie Maßnahmen des Managements während des Lebenszyklus eines Objekts, die dem Erhalt oder der Wiederherstellung ihres funktionsfähigen Zustands dient, sodass es die geforderte Funktion erfüllen kann, «Instandhaltung» genannt. Der Begriff «Unterhalt» Begriffsverwendung in den Gesetzen: EBV ausschliesslich Instandhaltung AB-EBV mehrheitlich Instandhaltung KPFV erwähnt Unterhalt nur in Verbindung mit Organisation und Effizienz, Instandhaltung überhaupt nicht Kommentar Redaktion RTE: Basis für die Begriffe bei den festen Anlagen ist die SIA 469.	Der Begriff «Unterhalt» soll durch «Instandhaltung» ersetzt werden. (betrifft nicht nur RTE 29900)	Der Antrag wird nicht weiterverfolgt. Die Basis für die Begriffe ist in den AB-EBV bei den Begriffen (Anhang Nr. 4) und auch in den referenzierten Normen (Anhang Nr. 3) mit der Norm SN 588 469 (SIA 469) festgelegt. SN EN 13306 und DIN 31051 sind in den AB-EBV (Entwurf Stand 22.11.2023) hingegen nicht referenziert. Die Verwendung der Begriffe in den Erlassen ist tatsächlich nicht einheitlich.