

Weiterentwicklung der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV)

Teilrevision 2014 (mit Inkraftsetzung auf den 01.07.2014)

Kosten-Nutzen-Prognosen

	Überarbeitungs-Paket (= revidierte AB):	Tendenz der Kostenentwicklung (↑, → oder ↓:	Grundsätzlicher Schätzwert bezüglich ↑ oder ↓:	Annahmen zur Kostengenauigkeit oder -bandbreite des Schätzwertes:	Beschrieb des Nutzens der Revision (auch Verweis oder Link auf Erläuterungen möglich)	ggfs. weitere Erläuterungen (z.B. Auflistung der hauptsächlich betroffenen Objekte)
1.	AB 48.3	→	-	-	Korrektur eines per Revision 2012 "hineingerutschten" redaktionellen Fehlers	Rollstuhlplätze / Zugang zum Speisewagen analog TSI PRM
2.	AB 66.1	→	-	-	Klarere Formulierung	Einstieg für Rollstühle
3.						
4.	AB 18M und 18.2/47	→	-	-	Bessere Abstimmung mit der neu erstellten RTE 20512 und dem vorhandenen, "alten" Kommentar Nr.3 zur EBV	Nur technische Bereinigung der aktuellen Vorschrift im Zusammenhang mit Erkenntnissen aus der VöV-AGr RTE 20512 "LRP-M-Spur"
5.	AB 44.b	→	-	-	klare Beurteilungsgrundlage für Abstände bei Parallelführung, Annäherung und Kreuzung von UL mit FL-Anlagen.	Da die Abstände für Parallelführung, Annäherung und Kreuzung von <u>bahneigenen</u> UL mit FL-Anlagen heute auf Basis einer "nur" in den LeV-Erläuterungen beruhen (also nicht hoheitlich sind), werden dies sinngemäss in die AB-EBV übernommen.

	Überarbeitungs-Paket (= revidierte AB):	Tendenz der Kostenent- wicklung (↑, → oder ↓:	Grundsätzlicher Schätzwert be- züglich ↑ oder ↓:	Annahmen zur Kos- tengenauigkeit oder -bandbreite des Schätzwertes:	Beschrieb des Nut- zens der Revision (auch Verweis oder Link auf Erläuterun- gen möglich)	ggfs. weitere Erläuterungen (z.B. Auflistung der hauptsäch- lich betroffenen Objekte)
6.	AB 44.c, Ziff. 5.2.1 + 5.9.2	→	gering bis unbedeutend	-	Angleichung der bestschweizerischen Vorschriften (AB-EBV AB 44.c, Ziff 5.9.2) an die entspr. europäischen Vorschriften (SN EN 50119, Ziffer 5.1.3) für teil- und interoperable Strecken.	Nur Konkretisierung der bisherigen Regelungen. Die praktischen Auswirkungen bei N-Spur-Gleichstrombahnen wird als gering bis unbedeutend eingestuft. S-Spur- Gleichstrombahnen sind gar nicht betroffen, da sie nicht unter die IOP-Anforderung fallen.
7.	AB 44.c, Ziff. 10.1.5	→	-	-	Um nicht Mehrkosten zu generieren möchte das BAV den SBB-Vorschlag in die AB-EBV unter AB 44.c, Ziffer 10.1.5 aufnehmen	In Zusammenhang mit der "Prototypfertigung" der Gefahrenhinweise hat SBB festgestellt, dass die Produktionskosten bei Fertigung gem. AB 44.c, Ziffer 10.1.5 der Ausgabe 2012 (Symbol und Schrift übereinander) teuer zu stehen kommt als ein von ihr eingereichter, "darstellerisch" angepasster Vorschlag.
8.	AB 45	→	-	-	Die einzeln noch vorhandenen 33 kV-Anwendungen sind nun ebenfalls eindeutig in der AB-EBV-Tabelle definiert.	Nur Ergänzung der einzuhaltenden Sicherheitsabstände und Sicherheitsmassnahmen bei Arbeiten an/in der Nähe von 33 kV-Anwendungen.
9.	AB 16/17 Meterspur	→	-	-	Angleichung der AB 16/17 Meterspur auf den Stand der AB 16/17 Normalspur	Die Weiterentwicklung der AB 16/17 Meterspur umfasst folgende Themen: - Ergänzung der Trassie-

	Überarbeitungs-Paket (= revidierte AB):	Tendenz der Kostenent- wicklung (↑, → oder ↓:	Grundsätzlicher Schätzwert be- züglich ↑ oder ↓:	Annahmen zur Kos- tengenauigkeit oder -bandbreite des Schätzwertes:	Beschrieb des Nut- zens der Revision (auch Verweis oder Link auf Erläuterun- gen möglich)	ggfs. weitere Erläuterungen (z.B. Auflistung der hauptsäch- lich betroffenen Objekte)
					(Ausgabe 01.07.2012) Die Weiterentwicklung übernimmt die hoheitlichen Inhalte aus der gemeinsam von BAV und VöV erarbeiteten Regelung R RTE 22546. Es findet keine Verschärfung der Vorschriften statt.	rungsmerkmale auf der Grundlage des neu erstellten R RTE 22546, - Ergänzungen zur Trassierung von Strassenbahnen, - Einarbeitung der Trassierungsmerkmale für Anschlussgleise
10.	AB 23.1	→			Die bisher festgelegten Mindestabstände zwischen Bahn und Strasse werden durch Sicherheitsabstände und Schutzmassnahmen abgelöst, die auf die betrieblichen Verhältnisse abgestimmt sind. Die AB erlaubt die Unterscheidung zwischen neuen und bestehenden Parallelführungen. Sie schafft die Grundlage für die Anwendung der Norm SN 671 253.	Die AB 23.1 ist für Wege und Strassen neben Normal-, Meter-, und Spezialspurbahnen anwendbar. Sie enthält Bestimmungen für neue und bestehende Anlagen.

	Überarbeitungs-Paket (= revidierte AB):	Tendenz der Kostenent- wicklung (↑, → oder ↓:	Grundsätzlicher Schätzwert be- züglich ↑ oder ↓:	Annahmen zur Kos- tengenauigkeit oder -bandbreite des Schätzwertes:	Beschrieb des Nut- zens der Revision (auch Verweis oder Link auf Erläuterun- gen möglich)	ggfs. weitere Erläuterungen (z.B. Auflistung der hauptsäch- lich betroffenen Objekte)
11.	AB 35	→			Die AB 35 ist neu und beschreibt die Anforderungen an Gleisabschlüsse: Sie gewährleistet Rechts- und Planungssicherheit für die Infrastrukturbetreiber. Sie enthält die Grundlagen für den Nachweis der Leistungsfähigkeit von Gleisabschlüssen.	Die AB 35 ist für alle Arten von Gleisabschlüssen auf Normal-, Meter-, und Spezialspurbahngleisen anwendbar.
12.	Anhang Nr. 1 zu den AB zu Art 27	→			Die Evaluierung ergänzender Schutzmassnahmen bei Neubauten erfolgt neu mit der gleichen Methodik wie bei bestehenden Bauten.	Der Anhang Nr. 1 ist für alle neuen Bauten neben Normal-, Meter-, und Spezialspurbahnen anwendbar.
13.	AB 25	→			Die Überarbeitung umfasst einerseits die im Rahmen der Entflechtung erfolgte Aufnahme der als hoheitlich identifizierten Bestimmungen aus der gleichzeitig in Überarbeitung befindlichen Regelung R RTE 21110 (ehemals SBB-	Die AB 25 ist die Grundlage für die Dimensionierung der Tragschichten der Fahrbahn (Unterbau und Schotter) unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Anforderungen für Normal- und Meterspurbahnen. Weiter werden in der AB 25 die wichtigsten zu beachtenden Bestimmungen bei der Projektierung der Fahrbaumentwässerung sowie von Däm-

	Überarbeitungs-Paket (= revidierte AB):	Tendenz der Kostenentwicklung (↑, → oder ↓:	Grundsätzlicher Schätzwert bezüglich ↑ oder ↓:	Annahmen zur Kostengenauigkeit oder -bandbreite des Schätzwertes:	Beschrieb des Nutzens der Revision (auch Verweis oder Link auf Erläuterungen möglich)	ggfs. weitere Erläuterungen (z.B. Auflistung der hauptsächlich betroffenen Objekte)
					Reglement 211.1, auf welches bisher direkt verwiesen wurde) und andererseits die Aufnahme von aktuell in der Praxis angewendeten, relevanten Regeln.	men, Einschnitten, Stützbauwerken, Bankethalterungen und Schutzbauten aufgeführt.
14.	AB 49	->			Nachweis, dass das Bremsensystem thermisch in der Lage ist zwei Bremsungen hintereinander aufzunehmen. Dieser Nachweis fehlte bisher.	Alle nicht interoperablen Fahrzeuge; Für interoperable Fahrzeuge ist der gleiche Nachweis nach TSI gefordert.
15.	AB 50	->			Anpassung auf die heutige Situation mit den EVU und den sich veränderten Anforderungen bezüglich Ausrüstungsgegenstände.	Alle Fahrzeuge
16.	AB 59	->				
17.	AB 37c Allgemeines	→			Die Änderungen präzisieren die Berechnung von Räumzeit und Sichtweite und dienen damit der Verbesse-	

	Überarbeitungs-Paket (= revidierte AB):	Tendenz der Kostenentwicklung (↑, → oder ↓:	Grundsätzlicher Schätzwert bezüglich ↑ oder ↓:	Annahmen zur Kostengenauigkeit oder -bandbreite des Schätzwertes:	Beschrieb des Nutzens der Revision (auch Verweis oder Link auf Erläuterungen möglich)	ggfs. weitere Erläuterungen (z.B. Auflistung der hauptsächlich betroffenen Objekte)
					rung der Rechtssicherheit.	
18.	AB 37c.3	→			Die Änderungen präzisieren die Regeln für Bedarfsschranken und dienen damit der Verbesserung der Rechtssicherheit.	
19.	AB 38.2	↑			Aufnahme des neuen Nationalen Standard Zugbeeinflussung in der AB-EBV. Voraussetzung für die Durchsetzung des Stand der Technik auf Strecken welche nicht zu ETCS migrieren.	
20.	AB 39.3.a	→			Aufnahme einer Zielvorschrift zum Einsatz geeigneter Mittel für den spurbewirkten Flankenschutz dient der Verbesserung der Rechtssicherheit.	