

AVA Doppelspurausbau
Übersicht Auflagen PGV (Stand 20.10.2021), Vollständigkeit BAV und UVB/UBB

Bearbeitungsstand: 30.08.2024

Inhalt		Nr.	Auflage	Erstbeurteilung Projektteam (Stand 2021)	Unterlagen nachzureichen	Termin	Zuständigkeit	Weiteres Vorgehen / Stand der Arbeiten	erledigt (grün = ja, gelb = offen)	Bemerkung	Auflagenbereinigung
BAFU											
UVB	3.2 Natur und Landschaft <small>[einzureichende Unterlagen vor Erteilung Plangenehmigung]</small>	1	Die AVA hat schützenswerte Lebensräume vor Eingriffen zu schützen. Die Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen für unvermeidliche Eingriffe sind vor Erteilung der Plangenehmigung dem BAV zuhänden des BAFU zur Beurteilung einzureichen. Begründung: Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1ter NHG.	Katalog für Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen für unvermeidliche Eingriffe erstellen.	Ja, an BAV zuhänden BAFU	vor PGV	IG (AFRY)			Neues Dokument 05.3	
UVB	3.3 Wald <small>[einzureichende Unterlagen vor Erteilung Plangenehmigung]</small>	2	Die AVA hat die ergänzten Unterlagen sowie die erneute Beurteilung des Kantons Zürich vor Erteilung der Plangenehmigung dem BAV zuhänden des BAFU zur Beurteilung einzureichen. Begründung: Damit eine Rodungsbewilligung erteilt werden kann, müssen sowohl die Rodungsflächen als auch die Ersatzmassnahmen klar festgelegt sein (Art. 7 WaV).	Eine Fläche für die Ersatzaufforstung wurde bereits gefunden. Aufarbeitung ergänzende Unterlagen zur erneuten Beurteilung durch den Kanton Zürich.	Ja, an BAV zuhänden BAFU	vor PGV	TBF	Neue Stellungnahme verlangen, auf Basis des neuen Rodungsgesuches. Ersatzaufforstungsfläche ist verknüpft mit der Forderung nach den Parkplätzen. Wird die Unterschrift S.4 benötigt (Auflage 12)?			
UVB	3.3 Wald <small>[einzureichende Unterlagen vor Erteilung Plangenehmigung]</small>	3	Die AVA hat die Flächen mit Niederhalteservitut (Niederhaltungen gemäss Art. 16 WaG) zu be-schreiben und auf Plänen festzuhalten. Dabei sind die pflanzensoziologischen Gesellschaften, die aktuelle Vegetation und die Höhenbeschränkungen auszuweisen. Die entsprechenden Unterlagen sind vor Erteilung der Plangenehmigung dem BAV zuhänden der Abteilung Wald des Kantons Zürich zur nochmaligen Stellungnahme sowie des BAFU nachzuliefern. Begründung: Für die Bewilligung, die anschliessende Umsetzung und Kontrolle ist die Art und Weise der nachteiligen Nutzungen klar festzuhalten.	Entsprechende Beschreibungen und Pläne zu erstellen.	Ja, an BAV zuhänden Abteilung Wald (Kt. ZH) & BAFU	vor PGV	IG (AFRY)	Mit Holzkooperation koordinieren.		Neues Dokument 05.1	
UVB	3.12 Lärm <small>[einzureichende Unterlagen vor Erteilung Plangenehmigung]</small>	4	Betriebsphase: Die AVA hat die Einführung von Tempo 30 auf der Bremgartenstrasse zu prüfen und die Auswirkungen auf die Immissionen zu dokumentieren. Eine allfällige Unverhältnismässigkeit von Tempo 30 ist zu belegen. Die zusätzlichen Unterlagen sind vor Erteilung der Plangenehmigung dem BAV zuhänden des BAFU zur Beurteilung einzureichen. Begründung: Art. 8 LSV	Prüfung Tempo 30 - Gutachten in Auftrag geben.	Ja, an BAV zuhänden BAFU	vor PGV	TBF	Bericht Grolmund prüfen und Rückmeldung Kapo, Argumentation ausbauen		Neues Dokument 05.1	
UVB	3.1 Umweltbaubegleitung (UBB)	5	Das Pflichtenheft für die UBB/BBB ist dem BAV vor dem Entscheid vorzulegen.		Ja	vor PGV	IG (AFRY)			Neues Dokument 05.2	
ZVV - Kanton ZH - Amt für Verkehr											
ZVV - Kanton ZH - Baudirektion											
UVB	3.5 Wald	79	Die Standortgebundenheit für die temporäre und definitive Rodung sind bezüglich Stellwerkgebäude, Parkplatzfläche und Zwischendeponiefläche auszuweisen bzw. sind die entsprechenden Flächen im Rodungsgesuch anzupassen. (Kat. A)			vor PGV	IG	Das Rodungsgesuch wurde bereits angepasst. Standort von Stellwerkgebäude und Parkplätzen wurden optimiert.		Siehe aktualisiertes Dossier 20	
UVB	3.5 Wald	80	Das Rodungsgesuch ist mit gezielten Ersatzaufforstungsflächen zu ergänzen. (Kat. A)			vor PGV	AVA	erledigt			
UVB	3.5 Wald	81	Das Rodungsgesuch und die zugehörigen Unterlagen sind vor Plangenehmigung nochmals der Abteilung Wald zur Stellungnahme vorzulegen. (Kat. A)		Ja, an Abteilung Wald	vor PGV	AVA	79 fehlt		Siehe aktualisiertes Dossier 20	
UVB	3.7 Biosicherheit; Neobiota	85	In das Pflichtenheft der UBB sind die Massnahmen zu invasiven Neophyten aufzuführen. (Kat. C)			vor PGV	IG (AFRY)				
UVB	3.9 Oberflächengewässer	90	Die Durchlässe Tobelbach und Stoffelbach sollen auf der Grundlage der im UVB enthaltenen Studien entwickelt werden. Die Technischen Berichte und Pläne sind mit einem angepassten Projekt auf Grundlage der Studien zu ersetzen. Diese sind vor Plangenehmigung nochmals dem AWEL, Abteilung Wasserbau, zur Stellungnahme vorzulegen. (Kat. A)		Ja, an AWEL	vor PGV	IG-AFRY	Alle Dokumente betreffend den Bachdurchlässen wurden in Absprache mit dem AWEL neu gemacht.		Abklärungen zu System der Bachdurchlässe seitens BHU abgeschlossen. Umsetzung durch IG erfolgt.	
UVB	3.9 Oberflächengewässer	91	Umfang und Ziele der notwendigen Bachverlegung sind in geeigneter Form in den Plänen anzupassen und vor Plangenehmigung nochmals dem AWEL, Abteilung Wasserbau, zur Stellungnahme vorzulegen. Dem verlegten Bach ist dabei genügend Raum zu geben, so dass keine harten Verbauungen erforderlich sind und der Lauf, die Sohle sowie die Böschungen möglichst natürlich gestaltet werden können. (Kat. A)			vor PGV	IG-AFRY	Alle Dokumente betreffend den Bachdurchlässen wurden in Absprache mit dem AWEL neu gemacht.		Abklärungen zu System der Bachdurchlässe seitens BHU abgeschlossen. Umsetzung durch IG erfolgt.	
UVB	3.9 Oberflächengewässer	92	Die ökologischen Ersatzmassnahmen und deren Ziele sind im Detail zu beschreiben und vor Plangenehmigung nochmals dem AWEL, Abteilung Wasserbau, und der Fachstelle Naturschutz zur Stellungnahme vorzulegen. (Kat. A)		Ja, an Fachstelle Naturschutz	vor PGV	IG-AFRY	Alle Dokumente betreffend den Bachdurchlässen wurden in Absprache mit dem AWEL neu gemacht.		Abklärungen zu System der Bachdurchlässe seitens BHU abgeschlossen. Umsetzung durch IG erfolgt.	
UVB	3.11 Lärmschutz; Erschütterungen	94	Vor Plangenehmigung ist auf der Bremgartenstrasse Tempo 30 umfassend zu prüfen. Dazu sind ergänzende Abklärungen zur lärmässigen Auswirkung der Ausbaugeschwindigkeit von 30 km/h durchzuführen. Die Ergebnisse sind mit den Projektbeteiligten und der kantonalen Fachstelle Lärmschutz zu besprechen. (Kat. A)		Ja, an Fachstelle Lärmschutz	vor PGV	AVA	TBF			
UVB	3.12 Koordinationsstelle	95	Das Projekt Doppelspur Dietikon ist aufgrund der Erwägungen und Anträge in den Bereichen Wald, Naturschutz, Oberflächengewässer und Lärm vor Plangenehmigung zu überarbeiten und dem Kanton Zürich zur erneuten Beurteilung einzureichen. (Kat. A)		Ja, an kt. Fachstellen	vor PGV	AVA				
BAV - Vollständigkeitsprüfung											
BAV	1.1 Bautechnik, Teil, Fahrbahn	107	Die geplanten Elementlängen (Zwischengeraden) bei km 17.850, 18.070, 18.130 uvm. unterschreiten den minimalen Grenzwert (l = 0,5 s). Gem. AB-EBV zu Art. 17 M, AB 17, Ziff. 3.2	Überarbeitung der Linienführung.	Ja	vor PGV	IG (JS)	Abstimmung mit AVA (R. Brühlmann)		Abstimmung R. Brühlmann mit BAV erfolgt, neue Gleisometrie in rev. Pläne eingeflossen sowie neues Dossier Nr. 23 erstellt	
BAV	1.2 Bautechnik, Teil, Fahrbahn	108	Die geplante Änderung des Überhöhungsfehlbetrages in Funktion der Zeit bei km 16.840 und km 18.870 überschreitet den maximalen Grenzwert (d _{uf} /dt = 72 mm/s) Gem. AB-EBV zu Art. 17 M, AB 17, Ziff. 4.3.1	Überarbeitung der Linienführung.	Ja	vor PGV	IG (JS)	Abstimmung mit AVA (R. Brühlmann)		Abstimmung R. Brühlmann mit BAV erfolgt, neue Gleisometrie in rev. Pläne eingeflossen sowie neues Dossier Nr. 23 erstellt	
BAV	1.3 Bautechnik, Teil, Fahrbahn	109	Die Kurvenverlängerungen und Lichtraumübergänge sind bei den Einbaumassen der Perronkanten nicht nachvollziehbar. Es fehlt eine Bemassung der Lichtraumübergänge im Situationsplan Gem. AB-EBV zu Art. 18 M, Blatt 13 M u. 14 M	Berücksichtigung der Kurvenverlängerungen und Lichtraumübergänge bei der Bemassung der Perronkanten in den Situationsplänen.	Ja	vor PGV	IG (JS)			Die rev. Gleisgeometrie wurde eingearbeitet und der Gleisachsabstand im Situationsplan dargestellt. Es wurden separate Gleispläne erstellt (neues Dossier Nr. 23).	
BAV	1.4 Bautechnik, Teil, Fahrbahn	110	Im Streckenabschnitt km 17.000-17.100 (Kurve mit R=45m) ist nicht nachvollziehbar, ob der Gleisachsabstand ausreichend gross ist, damit sich die Lichtraumprofile nicht verletzen. Gem. AB-EBV zu Art. 18 M	Bemassung der Gleisachsabstände im Bereich der Kurvenverlängerung inkl. der Lichtraumübergänge oder Darstellung der Lichtraumprofile im Situationsplan (Schleppkurve).	Ja	vor PGV	IG (JS)			Die rev. Gleisgeometrie wurde eingearbeitet und der Gleisachsabstand im Situationsplan dargestellt. Es wurden separate Gleispläne erstellt (neues Dossier Nr. 23).	
BAV	1.5 Bautechnik, Teil, Fahrbahn	111	Im Situationsplan ist zwischen den Gleisen der Haltestelle Stoffelbach ein Trennelement dargestellt. Weitere Informationen zur Art und Bauweise des Trennelements fehlen. Gem. AB-EBV zu Art. 18 M	Deklaration was für ein Trennelement zwischen den Gleisen vorgesehen ist. Darstellung im Normalprofil und Nachweis, dass das Lichtraumprofil nicht verletzt wird. Die Erforderlichkeit und die Funktion des Trennelements ist zu erläutern.	Ja	vor PGV	IG (JS)			Trennelement wurde im Situationsplan gelöscht	

Inhalt		Nr.	Auflage	Erstbeurteilung Projektteam (Stand 2021)	Unterlagen nachzureichen	Termin	Zuständigkeit	Weiteres Vorgehen / Stand der Arbeiten	erledigt (grün = ja, gelb = offen)	Bemerkung	Auflagenbereinigung
BAV	1.6 Bautechnik, Teil, Fahrbahn	112	Es fehlen Angaben ob zwischen den Gleisen der Haltestelle Stoffelbach dienstliche Verrichtung durchgeführt werden. Gem. AB-EBV zu Art. 18 M	Ergänzung im Technischen Bericht. Hinweis: Bei dienstlichen Verrichtungen zwischen den Gleisen wäre ein Sicherheits-Zwischenraum zwischen den Gleisen zu berücksichtigen.	Ja	vor PGV	IG (JS)	Es gibt keine dienstlichen Verrichtungen.		Es gibt keine dienstlichen Verrichtungen, wurde im techn. Bericht Abschnitt 2.2.4 ergänzt (Dokument 04).	
BAV	1.7 Bautechnik, Teil, Fahrbahn	113	Im Bereich der Perronzugänge der Haltestelle Stoffelbach sind keine Dienstwege vorhanden. Gem. AB-EBV zu Art. 18 M, AB 18.3, Ziff. 2	Herstellung eines Dienstweges	Ja	vor PGV	IG (JS)			Die Dienstwege sind über die angrenzenden Belagsflächen vorgesehen.	
BAV	1.8 Bautechnik, Teil, Fahrbahn	114	Im Bereich der neuen Anliegerstrasse bei km 17.270-17.360 ist kein Dienstweg zum Gleis "Dietikon" vorhanden. Ausserdem sind die Kurvenweiterungen und Lichtraumübergänge nicht nachvollziehbar. Gem. AB-EBV zu Art. 18 M, AB 18.3, Ziff. 2	Die Voraussetzung für einen Verzicht auf einen Dienstweg sind gemäss den AB-EBV zu Art. 18 M, Ab 18.3, Ziff. 2.7 nicht erfüllt. Daher ist ein ungehindert zugänglicher Dienstweg herzustellen. Hinweis: Bis einen Meter über Standfläche darf der Dienstweg auf 40 cm reduziert werden. Bemessung der Gleisachsabstände zum Zaun im Bereich der Kurvenverweiterung und der Lichtraumübergänge. Bemessung der Haltestellenbefestigung in Bezug zur Gleisachse. Hinweis: Die befestigte Fläche suggeriert einen sicheren Dienstweg. Daher darf die Befestigung nur bis zur Grenzlinie fester Anlagen (1,65 m + e) angelegt werden.	Ja	vor PGV	IG (JS)			Es wird ein Übersteilgeschutz H=50cm geplant ==> somit kann der Dienstweg auf der Strasse vorgesehen werden. LRP & Kurvenverweiterung: Es wurden separate Gleispläne erstellt (Dokumente 23.1 bis 23.9).	
BAV	1.9 Bautechnik, Teil, Fahrbahn	115	Der Abstand der Haltestellenbefestigung für die Ersatzbusse bei km 17.300 ist nicht nachvollziehbar. Gem. AB-EBV zu Art. 18 M	Bemessung der Haltestellenbefestigung in Bezug zur Gleisachse. Hinweis: Die befestigte Fläche suggeriert einen sicheren Dienstweg. Daher darf die Befestigung nur bis zur Grenzlinie fester Anlagen (1,65 m + e) angelegt werden.	Ja	vor PGV	IG (JS)			Ersatzhaltestelle ist nur in Betrieb, wenn kein Bahnbetrieb ist; d.h. der Aspekt "Dienstweg" ist hier obsolet.	
BAV	1.10 Bautechnik, Teil, Fahrbahn	116	Die Dimensionierung des Unterbaus ist nicht nachvollziehbar. Gem. AB-EBV zu Art. 25, Ziff. 1 – 5; RL VPVE, Ziff. 45.3	Vollständige und nachvollziehbare Unterbaubemessung einschliesslich einer Frostbemessung und Nachweis der Filterstabilität auf Grundlage der Baugrunduntersuchung und der prognostizierten Gleisbelastung. Ergänzung im Technischen Bericht und ggf. Überarbeitung der Planunterlagen.	Ja	vor PGV	IG (JS)			Wurde im technischen Bericht Abschnitt 5.10 ergänzt (Dokument 04).	
BAV	1.11 Bautechnik, Teil, Fahrbahn	117	Schiefwinkliger Übergang der Festen Fahrbahn auf den Schotteroberbau im Bereich km 17.350 Gem. AB-EBV zu Art. 26, Ziff. 2.4	Herstellung eines rechtwinkligen Abschlusses der Festen Fahrbahn	Ja	vor PGV	IG (JS)			Wurde im Situationsplan angepasst (Dokument 07.4).	
BAV	1.12 Bautechnik, Teil, Fahrbahn	118	Es fehlen Angaben zur Oberbauart der geplanten Spaltweiche bei km 17.888. Gem. AB-EBV zu Art. 31 M	Ergänzung im Technischen Bericht.	Ja	vor PGV	IG (JS)			Wir gehen davon aus, dass die Weiche bei km 16.788 gemeint ist. Im techn. Bericht (Dokument 04) wurden die Angaben zum Oberbau ergänzt (Abschnitt 5.9).	
BAV	1.13 Bautechnik, Teil, Fahrbahn	119	Es fehlen definitive Angaben zur Bahnübergangsbefestigung bzw. Gleiseindeckung (Hersteller, Typ, Eigenschaften etc.) Gem. AB-EBV zu Art. 31 N, Ziff. 11; RL VPVE, Ziff. 45.2; Typenzulassung	Ergänzung im Techn. Bericht und den Planunterlagen	Ja	vor PGV	IG (JS)			STRAIL: Wurde im Situationsplan ergänzt und ist im technischen Bericht Punkt 5.8.1 bereits erläutert (Dokument 04).	
BAV	1.14 Bautechnik, Teil, Fahrbahn	120	Im Längenprofil ist im Abschnitt in der das Gleis im Strassenraum geführt wird teilweise ein Schotteroberbau deklariert. Gem. Grundsatz der Widerspruchsfreien Gesuchsunterlagen.	Prüfung der Oberbauart und ggf. Überarbeitung des Längenprofils	Ja	vor PGV	IG (JS)			Wurde angepasst resp. bereinigt.	
BAV	1.15 Bautechnik, Teil, Fahrbahn	121	Die Nachweise der Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit der FL-Mastfundamente fehlen Gem. AB-EBV zu Art. 44, Ziff. 6.5; RL VPVE, Ziff. 46.4.4	Tragfähigkeits- und Gebrauchstauglichkeitsnachweise	Ja	vor PGV	IG (AFRY)			Die Nachweise sind nachgeführt (Dokument 16.10).	
BAV	2.1 Bautechnik, Teil Tragkonstruktionen, Durchlässe Stoffelbach und Tobelbach	122	Die statische Bemessung und die konstruktiven Details der provisorischen Schotterhalterungen bei den Bachdurchlässen fehlen. Gem. EBV, Art. 8a, Abs. 4; RL UP-EB, Tabelle 3, Ziff. 16.2 sowie ergänzende Bestimmungen zu Tabelle 3, Ziffer 16.2 in Ziff. 13.2 der RL UP-EB; RTE 22540, Ziffer 5.7.; SN 505 260ff	Die Standsicherheit der Schotterhalterung ist zu bemessen und durch eine Fachperson des Gesuchstellers oder einen Sachverständigen zu prüfen. Das Ergebnis der Prüfung ist dem BAV zusammen mit den Unterlagen zur Kenntnis nachzureichen.	Ja	vor PGV	IG (AFRY)			Wurde im Rahmen der Neuprojektierung der Bachdurchlässe bearbeitet (Dokumente 13.1 bis 13.16).	
BAV	2.2 Bautechnik, Teil Tragkonstruktionen, Durchlässe Stoffelbach und Tobelbach	123	Der Nachweis der äusseren Tragsicherheit der vorgespannten Anker für den Baugrubenverbau fehlt. Gem. AB-EBV, zu Art. 25, AB 10.1.6; ASTRA, Richtlinie Boden- und Felsanker; SN 505 260 Ziff. 2.3; SN 505 267, Ziff. 10	Die äussere Tragsicherheit der vorgespannten Anker für den Baugrubenverbau ist zu bemessen und durch den Sachverständigen zu prüfen. Die überarbeiteten Unterlagen sind dem BAV nachzureichen.	Ja	vor PGV	IG (AFRY)			Wurde im Rahmen der Neuprojektierung der Bachdurchlässe bearbeitet (Dokumente 13.1 bis 13.16).	
BAV	2.3 Bautechnik, Teil Tragkonstruktionen, Durchlässe Stoffelbach und Tobelbach	124	Bei den vorgefertigten Betonrohren ist der Lastfall Ermüdung für das BAV nicht nachvollziehbar. Gem. AB-EBV, zu Art. 26, Ziff. 1.1.1; SN 505 261, Ziff. 12.4	Die vorgefertigten Betonrohrelemente sind auf Ermüdung zu bemessen. Die entsprechenden Nachweise sind durch den Sachverständigen zu prüfen und dem BAV nachzureichen.	Ja	vor PGV	IG (AFRY)			Wurde im Rahmen der Neuprojektierung der Bachdurchlässe bearbeitet (Dokumente 13.1 bis 13.16).	
BAV	2.4 Bautechnik, Teil Tragkonstruktionen, Durchlässe Stoffelbach und Tobelbach	125	Ein Konzept für die Überwachung der Baugrubenabschlüsse ist nicht Bestandteil der eingereichten Unterlagen. Gem. EBV, Art. 2; SN 505 267, Ziff. 6.3; (SBB I-50009 „Überwachung der Bahnanlagen bei gleisnahen Baustellen)	Zur Sicherstellung des sicheren Bahnbetriebs sind Überwachungsmaßnahmen des Betriebsgleises und des Baugrubenabschlusses zu planen und in einem entsprechenden Überwachungskonzept festzulegen. Darin sind u.a. Art, Umfang, Durchführung und Zeitpunkt von Kontrollen mitsamt der Angabe von Anforderungen, zulässigen Abweichungen (Alarmwerte) und Zuständigkeiten aufzuführen.	Ja	vor PGV	IG (AFRY)			Wurde im Rahmen der Neuprojektierung der Bachdurchlässe bearbeitet (Dokumente 13.1 bis 13.16).	

Inhalt		Nr.	Auflage	Erstbeurteilung Projektteam (Stand 2021)	Unterlagen nachzureichen	Termin	Zuständigkeit	Weiteres Vorgehen / Stand der Arbeiten	erledigt (grün = ja, gelb = offen)	Bemerkung	Auflagenbereinigung
BAV	2.5 Bautechnik, Teil Tragkonstruktionen, Personenunterführung (PU) AGZ	126	Von der bestehenden PU fehlt die Zustandsuntersuchung und das materialtechnologische Gutachten. Aktuelle Kenntnisse über die Baustoffeigenschaften, Mängel und Schädigungen sind nicht vorhanden. Gem. AB-EBV zu Art. 25, AB 25, Ziff. 10.1.5; SN 505 269, Ziff. 4.3; SN 505 269/2, Ziff. 6	Das Ergebnis aus der Zustandsuntersuchung ist dem BAV zusammen mit dem materialtechnologischen Gutachten, den nachgeführten und überarbeiteten Projektunterlagen (Technischer Bericht, Nutzungsvereinbarung, Projektbasis, statische Berechnungen, Pläne) nachzureichen. Bei der Bestandesaufnahme und Zustandsanalyse sind die Ursachen der Mängel bzw. Schäden festzustellen und deren Einfluss auf die Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit der Konstruktion zu beurteilen. Die Aktualisierung der Baustoffkennwerte sowie allfällige zusätzliche Verstärkungsmassnahmen sind nachzuweisen und durch den Sachverständiger zu prüfen.	Ja	vor PGV	IG (JS)	Die materialtechnischen Untersuchungen sind erfolgt, vgl. SB Anhang 4. Fazit: Die Tragkonstruktion weist keine erkennbare Schäden auf. Die Tragsicherheit wurde ohne Aktualisierung der Einwirkungen nachgewiesen		Zustandsuntersuchungen wurden durchgeführt, Neues Dossier wurde erstellt (Dokumente 24.1 bis 24.3)	
BAV	2.6 Bautechnik, Teil Tragkonstruktionen, Personenunterführung (PU) AGZ	127	Die Nutzungsvereinbarung und die Projektbasis fehlen. Gem. AB-EBV, zu Art. 26, Ziff. 1.1.1; SN 505 269, Ziff. 2.3.2 und 2.3.3	Die Nutzungsvereinbarung und die Projektbasis sind zu erstellen und dem BAV nachzureichen.	Ja	vor PGV	IG (JS)	Die Dokumente NV und NV wurden ergänzt.		Zustandsuntersuchungen wurden durchgeführt, Neues Dossier wurde erstellt (Dokumente 24.1 bis 24.3)	
BAV	2.7 Bautechnik, Teil Tragkonstruktionen, Personenunterführung (PU) AGZ	128	Ein charakteristisches Querprofil (QP) im Massstab 1:50 fehlt. Auf QP 74, welches unmittelbar vor der PU liegt, sind keine Informationen vorhanden. Gem. RL VPVE, Art. 33.2	Ein massstäbliches und vermaastes Querprofil im Massstab 1:50 ist dem BAV nachzureichen.	Ja	vor PGV	IG (JS)	Das Querprofil wurde im Dokument 09-700925.1100-171B Querprofile Vorabzug ergänzt.		QP wurde erstellt, siehe Plan Nr. 09-700925.1100-171B.	
BAV	2.8 Bautechnik, Teil Tragkonstruktionen, Personenunterführung (PU) AGZ	129	Die Bestandspläne (Schalung und Armierung) sind nicht Bestandteil der eingereichten Unterlagen. Gem. RL VPVE, Art. 33.2	Die Bestandspläne sind dem BAV nachzureichen.	Ja	vor PGV	IG (JS)	Bestandspläne sind nur teilweise vorhanden. Bei PV und deren Rechtsnachfolger sind eine Archivunterlagen mehr vorhanden. Die Vorhanden Bauwerksunterlagen sind der SB im Anhang 1 beigefügt		Neues Dossier wurde erstellt (Dokumente 24.1 bis 24.3). Weitere Unterlagen liegen nicht vor.	
BAV	2.9 Bautechnik, Teil Tragkonstruktionen, Personenunterführung (PU) AGZ	130	Der Ermüdungsnachweis ist für das BAV nicht nachvollziehbar. Gem. AB-EBV, zu Art. 26, Ziff. 1.1.1; SN 505 269/1, Ziff. 12.2.3	Die massgebenden Schnitte (Feldmitte Platte od. Rahmeneck Platte od. Rahmeneck Wand), die vorhandene Bewehrung und die berücksichtigte Spannungsdifferenz für die Ermüdungsnachweise sind nachvollziehbar aufzuzeigen. Die angepassten Unterlagen sind dem BAV nachzureichen.	Ja	vor PGV	IG (JS)	Der Grenzzustand 4 (Ermüdung) wurde neu erstellt. Die Tragsicherheit wurde nachgewiesen.		Neues Dossier wurde erstellt (Dokumente 24.1 bis 24.3).	
BAV	2.10 Bautechnik, Teil Tragkonstruktionen, Personenunterführung (PU) AGZ	131	Die Ausbildung der schiefwinkligen Übergangsbereiche Brücke/Erdkörper sind aus den eingereichten Unterlagen nicht ersichtlich. Gem. AB-EBV, zu Art. 26, Ziff. 2.4.3	Die Ausbildung der Übergangsbereiche Brücke/Erdkörper sind in einem massstäblichen und vermaastes Plan aufzuzeigen.	Ja	vor PGV	IG (JS)	Der Artikel 26 Ziff. 2.4.3 bezieht sich nach Ansicht des PVs auf Brücken mit Schotterbett. Das Trasse der BD-Bahn wird als Feste Fahrbahn ausgebildet. Nach derzeitigem Stand ist kein Aushub vorgesehen. Die Dimensionierung der Festen Fahrbahn erfolgt mit der Ausführung.		Neues Dossier wurde erstellt (Dokumente 24.1 bis 24.3).	Thema muss noch sichergestellt werden!!
BAV	3.2 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Alle 3 Haltestellen	132	Betriebskonzept (Angaben im Technischen Bericht Beilage Nr. 04) Bei Anpassungen an Sicherheits- oder Publikumsanlagen sowie Änderungen im Betriebskonzept sind die aktuellen und künftigen betrieblichen Nutzungen in einem separatem Abschnitt zu beschreiben. Gem. RL VPVE Ziff. 29.1 bis 29.7	Betriebskonzept und Angaben gemäss RL VPVE Ziff. 29.1 bis 29.7, Ziff. 29.6 falls zogen, im Technischen Bericht (Beilage Nr. 04) nachführen.	Ja	vor PGV	IG	Rechtsbetrieb etc., Bedienung Hast. Gleichzeitige Ankunft zweier Züge nicht ausgeschlossen		Das Betriebskonzept wurde im TB Abschnitt 5.3 nachgeführt (Dokument 04).	
BAV	3.3 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Alle 3 Haltestellen	133	Sicherheitsbericht (Angaben im Technischen Bericht Beilage Nr. 04) Ein Sicherheitsbericht (Massnahmen für Bau- und Betriebsphase) fehlt. Gem. VPVE Art. 3 Abs. 2 Ziff. k, RL VPVE Ziff. 37	Nachreichung des Sicherheitsberichtes als Teil des Technischen Berichtes (Beilage Nr. 04)	Ja	vor PGV	IG	gemäss Bsp. AVA		Sicherheitskonzept wurde ergänzt im TB (Dokument 04) Abschnitt 5.4.	
BAV	3.4 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Alle 3 Haltestellen	134	Fahrzeugeinsatz (Angaben im Technischen Bericht Beilage Nr. 04) Es fehlen die detaillierten Angaben zu allen heute und zukünftig eingesetzten Fahrzeugtypen. Gem. RL VPVE Ziff. 29.6	Nachführung der vollumfänglichen Angaben zu den heute und zukünftig eingesetzten Fahrzeugtypen (Angaben zu den Fahrzeugtypen, Kompositionen, Zuglängen, Lage der behindertengerechten Einstiege sowie Ausrüstung mit Klapp- oder Schiebetritten) im Technischen Bericht (Beilage Nr. 04).	Ja	vor PGV	IG	Textvorschlag, Bsp. AVA		Klapptritt bereits im TB erwähnt (Kapitel 2.2.4. Lage der behindertengerechten Einstiege ergänzt (3.4.1 & 2.2.4). Der Fahrzeugeinsatz wurde in TB Abschnitt 5.3.2 ergänzt (Dokument 04).	
BAV	3.5 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Alle 3 Haltestellen	135	Personenaufkommen (Angaben im Technischen Bericht Beilage Nr. 04 sowie im Sicherheitsnachweis Publikumsanlagen Beilage Nr. 14.1). Vollumfängliche Angaben zum Personenaufkommen im Technischen Bericht (Beilage Nr. 04) aller 3 Haltestellen (Ein- und Aussteiger je Haltestelle) fehlen. Gem. AB-EBV zu Art. 21, AB 21.2, Ziff. 3; RL VPVE Ziff. 45.9.2; VöV-Planungshilfe Publikumsanlagen (Stand 01.02.2020)	Nachreichung von Angaben zum Personenaufkommen heute und zukünftig im Technischen Bericht (Zielhorizont): DTV, DWV, Spitzenlasten Wachstums- und Kapazitätsmethode, Spezielle Spitzenlast Eventverkehr und Wochenendverkehr. Bemerkung: Die Angaben werden im Sicherheitsnachweis Publikumsanlagen zur Dimensionierung der Hst. Stoffelbach verwendet.	Ja	vor PGV	AVA	extern, SINA für Stoffelbach, Bergfrieden u. Schönnegg nur Personenaufkommen Sep. Beilage		Dokument 14.1. wurde aktualisiert	

Inhalt		Nr.	Auflage	Erstbeurteilung Projektteam (Stand 2021)	Unterlagen nachzureichen	Termin	Zuständigkeit	Weiteres Vorgehen / Stand der Arbeiten	erledigt (grün = ja, gelb = offen)	Bemerkung	Auflagenbereinigung
BAV	3.6 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Alle 3 Haltestellen	136	<p>Situationspläne 1:200 (111A bis 116A)</p> <p>Div. Angaben fehlen.</p> <p>Bemerkung: Da in den Situationsplänen 1:200 (111A - 116A) diverse notwendigen Informationen fehlen, hat das BAV eine Zusammenstellung mit den zusätzlichen erforderlichen Angaben erstellt.</p> <p>Gem. RL VPVE Ziff. 45.9.3; RL VPVE Ziff. 45.1.1; AB-EBV zu Art. 34, AB 34.4, Ziff. 1; AB-EBV zu Art. 34, AB 34, Ziff. 2; AB-EBV zu Art. 21, AB 21.2; SN 640 238 Ziff. 10.2; SN 521 500 (SIA 500)</p>	Erforderlicher Inhalt der Situationspläne im Massstab 1:200 (111A bis 116A): - Bezeichnung der Gleise (Gleis-Nr.) - Fahrgeschwindigkeiten je Gleis - Feste Anlagen gemäss AB-EBV zu Art. 21, AB 21.2 (z.B. Beleuchtungskandelaber) - Angaben zu Geländern (Absturzsicherungen) und Handläufen (entsprechend der Schweizer Norm SN 640 238 Ziff. 10.2 sind Rampen, Treppen und Treppenwege grundsätzlich immer beidseitig mit Handläufen auszustatten) gemäss RL VPVE Ziff. 33.2 - Angaben zum sicheren Bereich (Breitenmasse zu feste Anlagen und beweglichen Möbellelementen) gemäss AB-EBV zu Art. 21, AB 21.2 In Bezug auf die Angaben des sicheren Bereiches zu festen Anlagen und zu beweglichen Möbellelementen (z.B. Wartehalle, Biletautomaten, Selecta-Automaten, Sitzbänke) sind Abstände des sicheren Bereiches dabei bis zur Hindernisgrenze anzugeben (z.B. Aussenkante feste anlage, Fassade Wartehalle oder Vorderkante Sitzbank). Die Durchgangsbreite von 1.20 m muss dabei gewährleistet werden (AB 34 Ziff. 3.1.3.2).	Ja	vor PGV	IG			Die Situationspläne (Dokumente 7.1 bis 7.6) wurden entsprechend überarbeitet.	
BAV	3.7 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Alle 3 Haltestellen	137	<p>Konzept der lückenlosen Führung</p> <p>Ein Konzept der lückenlosen Führung je Haltestelle fehlt.</p> <p>Gem. BAV-Leitfaden "Takti-visuelle Markierung von Bahnperrons" Ziff. 5.1 und 9.2</p>	Nachreichung eines Konzeptes der lückenlosen Führung oder mindestens Angaben zu den wichtigen Verbindungen im Technischen Bericht je Haltestelle.	Ja	vor PGV	IG	Schematisch, Bsp. Von AVA		Im TB (Dokument 04) Abschnitt 3.4.1 nachgeführt.	
BAV	3.8 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Alle 3 Haltestellen	138	<p>Signalisations- und Markierungspläne 1:200 (121A bis 125A)</p> <p>Angaben zum Gefahrenbereich fehlen.</p> <p>Gem. AB-EBV zu Art. 21, AB 21.2</p>	Angaben zum Gefahrenbereich gemäss AB-EBV zu Art. 21, AB 21.2 (inkl. Allfällige Kurvenverweiterung e) nachtragen.	Ja	vor PGV	IG	S / M - Pläne Perrons nachliefern (inkl. Vermassungen), Einstiegsfelder löschen, Möblierungsplan integrieren (gem. Standard AVA) Vorgängige Einbindung BKZ?		Es wurden neue Haltestellenpläne erstellt (Dokumente 14.2 bis 14.4).	
BAV	3.9 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Alle 3 Haltestellen	139	<p>Rampen und Treppen: Geländer und Handläufe</p> <p>Rampen und Treppen sind zur Erfüllung der Anforderungen behinderter und mobilitätseingeschränkter Personen gemäss der SN 521 500 (SIA 500) sowie der VSS-Norm 40 238 Ziff. 10.2 (vormals SN 640 238) beidseitig mit einem Geländer und einem Handlauf auszustatten.</p> <p>Abweichungen sind zu begründen.</p> <p>Gem. SN 521 500 (SIA 500); VSS-Norm 40 238 Ziff. 10.2</p>	Anpassung der Planunterlagen (Situationsplänen 1:200; 111A - 116A). Abweichungen sind zu begründen.	Ja	vor PGV	IG			Im TB (Dokument 04) Abschnitt 5.7.1 ergänzt.	
BAV	3.10 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Alle 3 Haltestellen	140	<p>Perronbeleuchtung</p> <p>Angaben zur Perronbeleuchtung fehlen.</p> <p>Gem. AB-EBV zu Art. 34, AB 34.4, Ziff. 2</p>	Angaben zur Perronbeleuchtung im Technischen Bericht (Beilage Nr. 04) nachreichen (Konzeptionell; Beleuchtungskandelaber auf Perron oder Beleuchtung an FL-Masten oder andere Lösung?).	Ja	vor PGV	IG			Im TB (Dokument 04) Abschnitt 5.17.1 nachgeführt.	
BAV	3.11 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Alle 3 Haltestellen	141	<p>Markierungen</p> <p>Es bestehen unterschiedliche Betriebsformen (Eisenbahnbetrieb und Strassenbahnbereich).</p> <p>-</p>	<p>- Abgleich mit geplanten und bereits gebauten Haltestellen vornehmen und Einreichung des Ergebnisses</p> <p>- Begründung einer "einheitlichen Lösung" der Markierungen (dieser Strecke) in den Technischen Bericht (Beilage Nr. 04) aufnehmen.</p>	Ja	vor PGV	IG			Es wurden neue Haltestellenpläne erstellt (Dokumente 14.2 bis 14.4).	
BAV	3.12 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Hst. Dietikon Schöneggstrasse (Strassenbahnbereich und Strassenbahnbetrieb)	142	<p>Markierungen im Perronbereich</p> <p>Es handelt sich um Eisenbahnfahrzeuge im Strassenbahnbetrieb, somit gelten die Vorgaben bezüglich Eisenbahnperrons.</p> <p>Die Markierungen stimmen nicht mit den Vorgaben überein (Mängel nicht abschliessend):</p> <p>- Die Angaben zum Gefahrenbereich fehlen (Abstand der SILI ab der Gleisachse)</p> <p>- Die Lage und Funktion der Aufmerksamkeitsfelder ab der SILI ist nicht klar (nur eine Türe pro Fahrzeug für blinde und sehbehinderte Personen?)</p> <p>Gem. BAV-Leitfaden "Takti-visuelle Markierung von Bahnperrons"</p>	<p>Überprüfung und Einreichung des Ergebnisses der Prüfung</p> <p>Überarbeitung und Nachreichung des Signalisations- und Markierungsplans</p>	Ja	vor PGV	IG	ein separater Plan je Hst.		Es wurden neue Haltestellenpläne erstellt (Dokumente 14.2 bis 14.4).	
BAV	3.13 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Hst. Dietikon Schöneggstrasse (Strassenbahnbereich und Strassenbahnbetrieb)	143	<p>Sicherer Bereich Perron</p> <p>Angaben zum sicheren Bereich auf dem Perron fehlen (Angaben zum Gefahrenbereich fehlen).</p> <p>Es ist von der Regelmindestbreite des sicheren Bereiches von 1,50 m auszugehen.</p> <p>Abweichungen sind zu begründen.</p> <p>Gem. AB-EBV zu Art. 21, AB 21.2, Ziff. 3</p>	Überprüfung und Einreichung des Ergebnisses der Prüfung.	Ja	vor PGV	AVA	Widerspruch VOV <-> AB-EBV Regelfall: In Bergfrieden und Schönegg wird nicht gleichzeitig gehalten (gem. Betriebskonzept) Sonderfall: wird beschrieben		Im technischen Bericht angepasst (Dokument 04).	
BAV	3.14 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Hst. Dietikon Schöneggstrasse (Strassenbahnbereich und Strassenbahnbetrieb)	144	<p>Perronquer- und Längsneigungen:</p> <p>Das BAV stellt fest, dass die resultierenden Schrägneigung der Perrons (Längsneigung ca. 43%, und Querneigung 2.0%) bei ca. 4.7% liegt.</p> <p>Vorgaben zu Perrons in Längsneigung:</p> <p>Bei Perrons in Längsneigung von 0%, bis 60%, ist davon auszugehen, dass - sofern die maximale Spaltenbreite und Niveaudifferenz gemäss AB-EBV zur Art. 53, AB 53.1, Ziffer 4.1 für den niveaugleichen Einstieg bei der Türe mit Rollstuhleinstieg eingehalten sind - ein autonomes Ein- und Aussteigen für Personen im Rollstuhl möglich sind.</p> <p>Das Dossier enthält keinen Nachweis, dass die maximale Spaltenbreite sowie die max. Niveaudifferenz bei diesen Verhältnissen eingehalten ist.</p> <p>Gem. RL VPVE Ziff. 45.9.11; AB-EBV zu Art. 34, AB 34.4, Ziff. 2.1.4; BAV-Planungsanweisung BehiG (Stand 01.09.2020) Ziff. 2</p>	<p>Überprüfung der Situation und Einreichung des Ergebnisses der Überprüfung.</p> <p>Grundsätzliche Bemerkung: Querneigung von max. 1% bei einer Längsneigung von 4.3% sind zur Entwässerung der Perrons genügend.</p> <p>Anpassung der Querneigungen und aller betroffenen Planunterlagen.</p> <p>Überprüfung der Einstiegsverhältnisse betreffend den Anforderungen des BehiG (fehlende Angaben zu den Niveaudifferenzen Perronkante-Fahrzeug) und Einreichung des Ergebnisses der Prüfung.</p>	Ja	vor PGV	IG			Es wurden neue Gleispläne erstellt (23.1 - 23.8). Die Spaltmasse sind in den Gleisplänen und den Haltestellenplänen 14.2 - 14.4 ersichtlich.	

Inhalt		Nr.	Auflage	Erstbeurteilung Projektteam (Stand 2021)	Unterlagen nachzureichen	Termin	Zuständigkeit	Weiteres Vorgehen / Stand der Arbeiten	erledigt (grün = ja, gelb = offen)	Bemerkung	Auflagenbereinigung
BAV	3.15 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Hst. Bergfrieden (Strassenbahnbereich und Strassenbahnbetrieb)	145	<i>Markierungen im Perronbereich</i> Bemerkung: Es handelt sich um Eisenbahnfahrzeuge im Strassenbahnbetrieb, somit gelten die Vorgaben bezüglich Eisenbahnperrons. Die Markierungen stimmen nicht mit den Vorgaben überein (Mängel nicht abschliessend): - Die Angaben zum Gefahrenbereich fehlen (Abstand der SILI ab der Gleisachse) - Die Lage und Funktion der Aufmerksamkeitsfelder ab der SILI ist nicht klar (nur eine Türe pro Fahrzeug für blinde und sehbehinderte Personen?) Gem. BAV Leitfaden "Taktii-visuelle Markierung von Bahnperrons"	Überprüfung und Einreichung des Ergebnisses der Prüfung. Überarbeitung und Nachreichung des Signalisations- und Markierungsplanes	Ja	vor PGV	IG			Es wurden neue Haltestellenpläne erstellt (Dokumente 14.2 bis 14.4).	
BAV	3.16 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Hst. Bergfrieden (Strassenbahnbereich und Strassenbahnbetrieb)	146	<i>Sicherer Bereich Perron</i> Angaben zum sicheren Bereich auf dem Perron fehlen (Angaben zum Gefahrenbereich fehlen). Es ist von der Regelmindestbreite des sicheren Bereiches von 1,50 m auszugehen. Abweichungen sind zu begründen. Gem. AB-EBV zu Art. 21, AB 21.2, Ziff. 3	Überprüfung und Einreichung des Ergebnisses der Prüfung.	Ja	vor PGV	AVA			Ist in die Dokumente 04 sowie 14.1 bis 14.4 eingeflossen.	
BAV	3.17 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Hst. Bergfrieden; Bedürfnisse behinderter und mobilitätseingeschränkter Personen	147	<i>Hinweise zum Mindestradius</i> Die Perronhöhe beträgt 350 mm über SOK (P35) und der Abstand Gleisachse bis Perronkante im geraden nicht überhöhten Gleis 1,56 m (Abweichung von 1,47 m). Der Perron kommt an einem projektierten Radius von R = 250 m zu liegen. Gem. AB-EBV zu Art. 21, AB 21.3, Ziff. 1.1.3; Schreiben BAV vom 03.09.2020	<i>Hinweis.</i> Das BAV weist darauf hin, dass der Mindestradius zur Einhaltung der Anforderungen des BehiG nicht bekannt ist. Die Erforderlichkeit eines Linienkonzeptes ist somit nicht klar. Die AVA hat dies zu überprüfen und das Ergebnis der Prüfung nachzureichen.	Ja	vor PGV	R. Brühlmann	Sep. Nachweis für jeden Einzelfall inkl. Situationsplan mit Spaltmassen (in Zusammenarbeit mit IG)		Ist in die Dokumente 04 sowie 14.1 bis 14.4 eingeflossen.	
BAV	3.18 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Hst. Dietikon Stoffelbach (Eigentrassee, Eisenbahn- und Strassenbahnbetrieb mit Wechsel im Perronbereich)	148	<i>Trennung des Perronbereichs von anderen Verkehrs- und Publikumsbereichen (Mitbenützung westliches Perron als Gehweg)</i> Nach Beurteilung des BAV kann das westliche Perron von bahnfremden Nutzungen als Fussweg benutzt werden. Die AB-EBV zu Art. 34, AB 34.4, Ziff. 4, verlangen eine Trennung der Funktionen. Im Strassenbahnbereich ist eine Mitbenützung möglich, jedoch gehen die AB-EBV von einer Sicherheitsbeurteilung mit Strassenbahnfahrzeugen aus (bessere Bremsverhältnisse und Überfahrschutz). Dazu, und wenn eine Trennung der Funktionen nicht realisierbar oder verhältnismässig wäre, fehlen im vorliegenden Fall (Eisenbahnfahrzeuge) entscheidende Angaben zur Überprüfung der Zulässigkeit der Mitbenützung des Trottoirs als Eisenbahnperron: siehe Spalte "Erwartete Unterlagen". Gem. AB-EBV zu Art. 34, AB 34.4, Ziff. 4.1 und 4.2	Trennung des Perronbereichs von anderen Verkehrs- und Publikumsbereichen im Pojekt und Anpassung aller betroffenen Planunterlagen. Oder wenn nicht möglich, entscheidende Angaben zur Überprüfung der Zulässigkeit der Mitbenützung des Trottoirs als Eisenbahnperron: - Beschrieb der Möglichkelt(en), einen vom Trottoir getrennten Perron zu bauen. - Betriebliche Situation: werden Züge ohne Halt an dieser Haltestelle geführt oder geplant? - Möglichkeit von zusätzlichen attraktiven Warteflächen (Trennung der Funktionen "Warten" und Trottoir als Gehweg). Mit Angaben zu den Positionen und Ausdehnung (m2) dieser Flächen. - Personenaufkommen der Bahn (Anzahl Einsteigende am langfristig meist belasteten Zug.) - Personenaufkommen auf dem Trottoir: maximales Aufkommen in der Spitzenstunde (ohne Bahnbenutzer), auffälliges pulsartiges Aufkommen (Schule, Werk).	Ja	vor PGV	IG	Abschnitt im TB		Dokument 14.1.	
BAV	3.19 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Hst. Dietikon Stoffelbach (Eigentrassee, Eisenbahn- und Strassenbahnbetrieb mit Wechsel im Perronbereich)	149	<i>Sicherheitsnachweis Publikumsanlagen (Beilage Nr. 14.1)</i> <i>Nachweis von einfachen, nicht sicherheitskritischen Verhältnissen eines Perrons (Typ I, Anwendung der Planwerte)</i> - Der Nachweis entspricht nicht der gültigen Fassung der VöV-Planungshilfe Publikumsanlagen Stand 01.02.2020 - Die Berechnung der zukünftigen Spitzenlasten fehlt und somit ist die vereinfachte Nachweisführung (Typ I?) nicht nachvollziehbar - Beide Aussenperrons sind über 2 (stirnseitig) Querungen erschlossen (Kriterium 2?) - Wenn nötig sind die Kriterien zu erläutern (siehe Kriterium 8; Verhinderung unerlaubter Gleisüberschreitungen durch Abschränkung zwischen den Gleisen) Gem. AB-EBV zu Art. 21, AB 21.2, Ziff. 3; RL VPVE Ziff. 45.9.2; VöV-Planungshilfe Publikumsanlagen (Stand 01.02.2020); Merkblatt BAV zu Ziffer 45.9.10 der Richtlinie BAV zu Artikel 3 VPVE "Sicherheitsnachweis Publikumsanlagen"	Überarbeitung des Sicherheitsnachweises Publikumsanlagen	Ja	vor PGV	AVA			Dokument 14.1.	
BAV	3.20 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Hst. Dietikon Stoffelbach (Eigentrassee, Eisenbahn- und Strassenbahnbetrieb mit Wechsel im Perronbereich)	150	<i>Zugang zum Perron über das Gleis</i> Es handelt sich um die Mitbenützung eines BUe als Zugang zum Perron über das Gleis (R RTE 24900 Ziff. 8.3.5). Gem. AB-EBV zu Art. 34, AB 34.3; AB-EBV zu Art. 34, AB 34.3, Ziff. 3.2; Kommentar Nr. 12 Zur AB-EBV; R RTE 24900; R RTE 25931; R RTE 25055	Überprüfung der Erforderlichkeit eines Nutzungskonzeptes (inkl. Sequenzialisierung) gem. AB 34.3 und RTE 24900 und Einreichung des Ergebnisses der Prüfung.	Ja	vor PGV	IG	Beschreibung im TB		Dokument 14.1.	
BAV	3.21 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Hst. Dietikon Stoffelbach (Eigentrassee, Eisenbahn- und Strassenbahnbetrieb mit Wechsel im Perronbereich)	151	<i>PW-Parkplätze</i> Es ist nicht ersichtlich ob es sich um PW-Plätze der Haltestelle handelt oder private PW-Plätze. Für PW-Plätze der Haltestelle müssen gem. der VAböV Art. 3 die Parkfelder entsprechend markiert werden. Gem. VAböV Art. 3	Überprüfung und Einreichung des Ergebnisses der Überprüfung.	Ja	vor PGV	IG	Beschreibung im TB		Es handelt sich um private PW-Plätze	
BAV	3.22 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Hst. Dietikon Stoffelbach (Eigentrassee, Eisenbahn- und Strassenbahnbetrieb mit Wechsel im Perronbereich)	152	<i>Sicherheitsräume zwischen Gleisen</i> Beide Gleise können in beide Fahrtrichtungen im Bereich der Hst. Stoffelbach im Eisenbahnbetrieb befahren werden. Bei Betriebsstörungen sollen die Züge in der Haltestelle Stoffelbach wenden können. Da sich die Türe des Führerstrandes nur auf der linken Seite in Fahrtrichtung befindet (TYP Diamant), müssen Lokführer bei Halt im westlichen Gleis zwischen den Gleisen den Lokführerstand verlassen und längszirkulieren. Angaben zu betrieblichen Vorrichtungen zwischen den Gleisen und zu den Sicherheitsräumen fehlen (siehe auch Ziffer 1.6 dieser Vollständigkeitsprüfung). Gem. AB-EBV zu Art. 18 M	Überprüfung der Situation und Einreichung des Ergebnisses der Überprüfung (Zusammenhang zu Ziff. 1.5 und 1.6 dieser Vollständigkeitsprüfung).	Ja	vor PGV	IG	Beschreibung im TB		Es sind keine dienstlichen Vorrichtungen zwischen den Gleisen vorgesehen. Allfällige Zugänge zur Lok können über die erste Türe erfolgen (Dokument 04).	

Inhalt		Nr.	Auflage	Erstbeurteilung Projektteam (Stand 2021)	Unterlagen nachzureichen	Termin	Zuständigkeit	Weiteres Vorgehen / Stand der Arbeiten	erledigt (grün = ja, gelb = offen)	Bemerkung	Auflagenbereinigung
BAV	3.23 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Hst. Dietikon Stoffelbach (Eigentrassee, Eisenbahn- und Strassenbahnbetrieb mit Wechsel im Perronbereich)	153	<p><u>Markierungen im Perronbereich</u> Bemerkung: Es handelt sich um Eisenbahnfahrzeuge im Eisenbahnbetrieb, somit gelten die Vorgaben bezüglich Eisenbahnperrons.</p> <p>Die Markierungen in der Planbeilage Nr. 123A stimmen nicht mit den Vorgaben überein (Mängel nicht abschliessend):</p> <ul style="list-style-type: none">- Die Markierungen im Bereich des BÜe entsprechen nicht der Vorgabe (z.B. SILi vor Barriere)- Das Aufmerksamkeitsfeld am südöstlichen Perronende ist unvollständig (ganze Breite des Perrons)- Die Lage und Funktion der Aufmerksamkeitsfelder ab der SILi ist nicht klar (nur eine Türe pro Fahrzeug für blinde und sehbehinderte Personen?)- Die Angaben zum Gefahrenbereich fehlen (Abstand der SILi ab der Gleisachse) <p>Gem. BAV-Leitfaden "Taktil-visuelle Markierung von Bahnperrons"; VSS-Norm 40 075 Anhang</p>	<p>Überprüfung und Einreichung des Ergebnisses der Prüfung</p> <p>Überarbeitung und Nachreichung des Signalisations- und Markierungsplans</p>	Ja	vor PGV	IG			Es wurden neue Haltestellenpläne erstellt (Dokumente 14.2 bis 14.4).	
BAV	3.24 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Hst. Stoffelbach; Bedürfnisse behinderter und mobilitätseingeschränkter Personen	154	<p><u>Perronquer- und Längsneigungen:</u> Das BAV stellt fest, dass die resultieren Schrägneigung der Perrons (Längsneigung ca. 5.4% (ca 54‰) und Querneigung 2.0%) bei ca. 5.8% liegen.</p> <p><u>Vorgaben zu Perrons in Längsneigung:</u> Bei Perrons in Längsneigung von 0‰, bis 60‰, ist davon auszugehen, dass - sofern die maximale Spaltenbreite und Niveaudifferenz gemäss AB-EBV zur Art. 53, AB 53.1 Ziff. 4.1 für den niveaugleichen Einstieg bei Türe mit Rollstuhleingang eingehalten sind - ein autonomes Ein- und Aussteigen für Personen im Rollstuhl möglich ist. Das Dossier enthält keinen Nachweis, dass die maximale Spaltbreite sowie die max. Niveaudifferenz bei diesen Verhältnissen eingehalten ist. Gem. RL VPVE Ziff. 45.9.11; AB-EBV zu Art. 34, AB 34.4, Ziff. 2.1.4; BAV-Planungsanweisung BehiG (Stand 01.09.2020) Ziff. 2</p>	<p>Überprüfung der Situation und Einreichung des Ergebnisses der Überprüfung. Grundsätzliche Bemerkung: Querneigung von max. 1% bei einer Längsneigung von ca. 5.4% sind zur Entwässerung der Perrons genögend.</p> <p>Anpassung der Querneigungen und aller betroffenen Planunterlagen</p> <p>Überprüfung der Einstiegsverhältnisse betreffend Anforderungen des BehiG (fehlende Angaben zu den Niveaudifferenzen Perronkante-Fahrzeug) und Einreichung des Ergebnisses der Prüfung.</p>	Ja	vor PGV	IG			Es wurden neue Gleispläne erstellt (Dokumente 23.1 bis 23.8). Die Spaltmasse sind in den Gleisplänen und den Haltestellenpläne (Dokumente 14.2 bis 14.4) ersichtlich.	
BAV	3.25 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Hst. Stoffelbach; Bedürfnisse behinderter und mobilitätseingeschränkter Personen	155	<p><u>Hinweise zum Mindestradius</u> Die Perronhöhe beträgt 350 mm über SOK (P35) und der Abstand Gleisachse bis Perronkante im geraden nicht überhöhten Gleis 1,56 m (Abweichung von 1.47 m). Der Perron kommt an einem projektierten Radius von R = 346/350 m zu liegen. Gem. AB-EBV zu Art. 21, AB 21.3, Ziff. 1.1.3; Schreiben BAV vom 03.09.2020</p>	<p><u>Hinweis:</u> Das BAV weist darauf hin, dass der Mindestradius zur Einhaltung der Anforderungen des BehiG nicht bekannt ist. Die Erforderlichkeit eines Linienkonzeptes ist somit nicht klar. Die AVA hat dies zu überprüfen und das Ergebnis der Prüfung nachzureichen.</p>	Ja	vor PGV	R. Brühlmann			Es wurden neue Gleispläne erstellt (Dokumente 23.1 bis 23.8).	
BAV	3.26 Bautechnik, Teil Publikumsanlagen, Hst. Stoffelbach; Bedürfnisse behinderter und mobilitätseingeschränkter Personen	156	<p><u>Rampenneigungen</u> Rampenneigungen von 10% entsprechen nicht den Vorgaben (bei Niveaudifferenzen < 1.50 m). Angaben zur Niveaudifferenz sowie zur Länge der Rampe fehlen. Gem. AB-EBV zu Art. 34, AB 34 Ziff. 31.1.2</p>	<p>Nachreichung fehlende Angaben und Begründung der Rampenneigung inkl. Allfällige Anpassungen der betroffenen Planunterlagen.</p>	Ja	vor PGV	IG			Die Rampe Nordost wurde infolge enger Platzverhältnisse durch eine Treppe ersetzt. Der behindertengerechte Zugang ist über den südöstlichen Zugang gewährleistet (Dokument 07.4)	
BAV	4.1 Elektrische Anlagen	157	<p>Im Sicherheitsbericht Elektrische Anlagen ist erwähnt, dass alle Erdungsverbindungen im Erdreich isoliert ausgeführt werden. Gemäss SN EN 50122-2 Ziff. 6.2.3 ist ein hoher Isolationswert der Fahrschienen und der gesamten Rückleitung gegen Erde erforderlich. Aus dem Sicherheitsbericht Elektrische Anlagen geht nicht klar hervor, ob die Fahrschienen isoliert verlegt werden und somit die Anforderungen der SN EN 50122.2 Ziff. 6.2.3 erfüllen. Gem. AB-EBV, zu Art. 44, Ziff. 3.1.1; SN EN 50122-2, Ziff. 6.2.3</p>	<p>Die Bahn hat gegenüber dem BAV zu bestätigen, dass die Fahrschienen isoliert verlegt werden und somit die Anforderungen der SN EN 50122.2 Ziff. 6.2.3 erfüllen.</p>	Ja	vor PGV	IG (AFRY)	Ergänzung im technischen Bericht. 5.8 Gleisoberbau: Die Fahrschienen werden isoliert verlegt.		Wurde im technischen Bericht (Dokument 04) ergänzt.	
BAV	5.1 Sicherungstechnik	158	<p>Gemäss dem Technischen Bericht, Seite 24 und 37 sind die Sicherungsanlagen nicht Bestandteil dieses Verfahrens, sondern werden in einem separaten Verfahren «Detailplangenehmigungsgesuch Sicherungsanlagen LTB/AVA Dietikon» beschrieben. st ist nicht betroffen von diesem Projekt.</p>			-					
BAV	5.2 Sicherungstechnik	159	<p>Für die LSA-Anlagen, sind die Unterlagen vollständig.</p>		Ja	-	IG			Aus Sicht Projektverfasser keine Massnahmen erforderlich.	
BAV	6.1 Bahnbetrieb	160	<p>keine fehlenden Unterlagen</p>			-					