



## Notifizierte Nationale Technische Vorschriften (NNTR)

|  |  |               |         |                 |                      |              |           |
|--|--|---------------|---------|-----------------|----------------------|--------------|-----------|
| <b>ID</b>  | <b>CH-TSI-PRM-001</b>  | <b>Staat:</b> | Schweiz | <b>Status:</b>  | <b>Gültig</b>        | <b>Seit:</b> | Juli 2016 |
| <b>Titel:</b>  | Autonomer Zugang in die Fahrzeuge  |               |         |                 |                      |              |           |
| <b>Zuständige Stelle:</b>                            | Bundesamt für Verkehr BAV<br>Sektion Zulassungen und Regelwerke  |               |         | <b>Adresse:</b> | 3003 Bern<br>Schweiz |              |           |
| <b>E-Mail:</b>                                       | _BAV-WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch  |               |         |                 |                      |              |           |
| <b>Referenzierter Artikel der TSI:</b>               | PRM TSI 4.4.1 und 4.4.2<br>Einstieg für Rollstühle   |               |         |                 |                      |              |           |
| <b>Referenz im Schweizer Regelwerk:</b>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3)</li> <li>• Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV, SR 151.342)</li> <li>• Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, SR 742.141.11)</li> </ul>  |               |         |                 |                      |              |           |
| <b>Klassifizierung der vorliegenden NNTR:</b>        | <input checked="" type="checkbox"/> NNTR aufgrund Abweichung des CH-Regelwerks von den entsprechenden Anforderungen der TSI<br><input type="checkbox"/> NNTR aufgrund zusätzlicher Anforderungen des CH Regelwerkes ohne Entsprechung in der TSI<br><input type="checkbox"/> NNTR zu einem „offenen Punkt“ in der TSI  |               |         |                 |                      |              |           |
| <b>Ausführliche Beschreibung:</b>                    | <p>Einstieg für Rollstühle: Grundsätzlich ist der autonome Einstieg vom Perron ins Fahrzeug für Personen im Rollstuhl bei mindestens einem definierten Einstieg pro Zug zu gewährleisten, wie dies die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, SR 742.141.11) festhalten. Wie in der Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV, SR 151.342) vorgeschrieben, muss für den niveaugleichen Einstieg ein separater Türtaster für Rollstühle realisiert werden. Die Bahnsteighöhe beträgt 550 mm über Schienenoberkante.</p> <p>Das Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) und die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) haben gemeinsam die Bereiche auf den Bahnsteigen zu definieren, auf denen der niveaugleiche Einstieg in die Fahrzeuge möglich ist.</p> <p>Gestützt auf das im Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) verankerte Verhältnismässigkeitsprinzip kann das Bundesamt für Verkehr (BAV) Ausnahmen genehmigen. Wenn eine solche Ausnahme durch das BAV autorisiert wurde, hat das Personal des Unternehmens im Sinne einer Ersatzlösung Hilfestellung mittels technischen Mitteln (z. B. bahnsteigseitigen Rollstuhl-Hebebühnen) zu erbringen.</p> <p>Allfällige Beschwerden zu BAV-Entscheiden (z.B. einer Behindertenorganisation oder des Gesuchstellers) werden durch das Bundesverwaltungsgericht, bei einem Weiterzug des Entscheids durch das Bundesgericht behandelt.</p> |               |         |                 |                      |              |           |
| <b>In der Schweiz diesbezüglich geltende Normen:</b> | - - -  |               |         |                 |                      |              |           |
| <b>Prüfgrundlage für Konformitäts-bescheinigung:</b> | - - -  |               |         |                 |                      |              |           |

## Notifizierte Nationale Technische Vorschriften (NNTR)

|  |  |               |         |                 |                      |              |           |
|--|--|---------------|---------|-----------------|----------------------|--------------|-----------|
| <b>ID</b>  | <b>CH-TSI-PRM-002</b>  | <b>Staat:</b> | Schweiz | <b>Status:</b>  | <b>Gültig</b>        | <b>Seit:</b> | Juni 2015 |
| <b>Titel:</b>  | Teilbereich Infrastruktur: Funktionale und technische Spezifikationen ohne Einfluss auf das Funktionieren des Interoperablen Verkehrs.   |               |         |                 |                      |              |           |
| <b>Zuständige Stelle:</b>                            | Bundesamt für Verkehr BAV<br>Sektion Zulassungen und Regelwerke  |               |         | <b>Adresse:</b> | 3003 Bern<br>SCHWEIZ |              |           |
| <b>E-Mail:</b>                                       | _BAV-WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch  |               |         |                 |                      |              |           |
| <b>Referenzierter Artikel der TSI:</b>               | PRM TSI 4.2.1 und 4.4.1<br>Teilbereich Infrastruktur: Funktionale und technische Spezifikationen ohne Einfluss auf das Funktionieren des Interoperablen Verkehrs.  |               |         |                 |                      |              |           |
| <b>Referenz im Schweizer Regelwerk:</b>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3)</li> <li>• Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV, SR 151.342)</li> <li>• Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, SR 742.141.11)</li> </ul>  |               |         |                 |                      |              |           |
| <b>Klassifizierung der vorliegenden NNTR:</b>        | <input checked="" type="checkbox"/> NNTR aufgrund Abweichung des CH-Regelwerks von den entsprechenden Anforderungen der TSI<br><input type="checkbox"/> NNTR aufgrund zusätzlicher Anforderungen des CH Regelwerkes ohne Entsprechung in der TSI<br><input type="checkbox"/> NNTR zu einem „offenen Punkt“ in der TSI  |               |         |                 |                      |              |           |
| <b>Ausführliche Beschreibung:</b>                    | Teilbereich Infrastruktur: Die bestehenden schweizerischen Normen für die barrierefreie Gestaltung von Hochbauten und Fussgängerverkehrsflächen finden aus Gründen der Einheit der Materie seit jeher sowohl im öffentlichen Raum ausserhalb des öffentlichen Verkehrs als auch in den Bahnhöfen und deren Umfeld Anwendung. Eine Anwendung der Spezifikationen der TSI PRM, Teilbereich Infrastruktur, die in keinem Zusammenhang mit dem unmittelbaren Funktionieren des interoperablen Eisenbahnverkehrs (Interaktion Eisenbahnfahrzeuge und Infrastruktur) stehen, würde inakzeptable Systemwidersprüche - teilweise sogar innerhalb der einzelnen Bahnhöfe - hervorrufen. |               |         |                 |                      |              |           |
| <b>In der Schweiz diesbezüglich geltende Normen:</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3)</li> <li>• Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV, SR 151.342)</li> <li>• Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, SR 742.141.11)</li> <li>• SN 521 500, SN 640 238, SN 640 246, SN 640 247, SN 640 070</li> </ul>  |               |         |                 |                      |              |           |
| <b>Prüfgrundlage für Konformitäts-bescheinigung:</b> | - - -  |               |         |                 |                      |              |           |

## Notifizierte Nationale Technische Vorschriften (NNTV)

|  |  |               |            |                 |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
|--|--|---------------|------------|-----------------|----------------------|--------------|-----------|----------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|-----------------|---------------|--|--|--|-------------|--|------------|--|--|------------|-------------|------------|-------------|---|-----|------|-----|------|----|-----|------|-----|------|----|-----|------|-----|------|----|-----|------|-----|------|-----|-----|------|-----|------|-----|-----|------|-----|------|-----|-----|------|-----|------|--|--|--|--|--|---|--|--|--|--|
| <b>ID</b>  | <b>CH-TSI-PRM-003</b>  | <b>Staat:</b> | Schweiz    | <b>Status:</b>  | <b>Gültig</b>        | <b>Seit:</b> | Nov. 2017 |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| <b>Titel:</b>  | Position von Stufen zum Ein- und Ausstieg  |               |            |                 |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| <b>Zuständige Stelle:</b>                                  | Bundesamt für Verkehr BAV<br>Sektion Zulassungen und Regelwerke  |               |            | <b>Adresse:</b> | 3003 Bern<br>SCHWEIZ |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| <b>E-Mail:</b>   | _BAV-WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch  |               |            |                 |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| <b>Referenzierter Artikel der TSI:</b>                     | PRM TSI 4.2.2.11.1<br>Position von Stufen zum Ein- und Ausstieg  |               |            |                 |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| <b>Referenz im Schweizer Regelwerk:</b>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>BAV-Typenzulassung Perron "P55" (Entscheid Nr. . ZR44TZ2009-02-0004 vom 19.02.2009)</li> </ul>  |               |            |                 |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| <b>Klassifizierung der vorliegenden NNTR:</b>              | <input checked="" type="checkbox"/> NNTR aufgrund Abweichung des CH-Regelwerks von den entsprechenden Anforderungen der TSI<br><input type="checkbox"/> NNTR aufgrund zusätzlicher Anforderungen des CH Regelwerkes ohne Entsprechung in der TSI<br><input type="checkbox"/> NNTR zu einem „offenen Punkt“ in der TSI  |               |            |                 |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| <b>Ausführliche Beschreibung:</b>                          | <p>Ein Kurvenradius von 300 m ist in der Schweiz für Bahnsteige in einer Aussenkurve mit 550 mm Höhe über Schienenoberkante (Standardhöhe ) nicht zulässig<br/>         Entsprechend der BAV-Typenzulassung Perron "P55" (Entscheid Nr. ZR44TZ2009-02-0004 vom 19.02.2009) sind in der Schweiz Bahnsteige (mit einer Höhe von 550 mm über Schienenoberkante) in einer Innenkurve nur an Gleisen mit einem Mindestradius von 250 m zugelassen. Bahnsteige (mit einer Höhe von 550 mm über Schienenoberkante) in einer Aussenkurve sind nur an Gleisen mit einem Mindestradius von 350 m zugelassen.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="5">Anwendbar für:</td> </tr> <tr> <td colspan="5">- Bahnsteige in einer Aussenkurve <math>R \geq 350</math> m</td> </tr> <tr> <td colspan="5">- Bahnsteige in einer Innenkurve <math>R \geq 250</math> m</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Überhöhung (mm)</td> <td colspan="4" style="text-align: center;">Bahnsteig in:</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">Aussenkurve</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">Innenkurve</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;"><math>h_a</math> (mm)</td> <td style="text-align: center;"><math>bq_0</math> (mm)</td> <td style="text-align: center;"><math>h_i</math> (mm)</td> <td style="text-align: center;"><math>bq_0</math> (mm)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">550</td> <td style="text-align: center;">1690</td> <td style="text-align: center;">550</td> <td style="text-align: center;">1690</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">25</td> <td style="text-align: center;">550</td> <td style="text-align: center;">1690</td> <td style="text-align: center;">544</td> <td style="text-align: center;">1690</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">50</td> <td style="text-align: center;">550</td> <td style="text-align: center;">1690</td> <td style="text-align: center;">528</td> <td style="text-align: center;">1690</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">75</td> <td style="text-align: center;">550</td> <td style="text-align: center;">1693</td> <td style="text-align: center;">512</td> <td style="text-align: center;">1690</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">100</td> <td style="text-align: center;">550</td> <td style="text-align: center;">1696</td> <td style="text-align: center;">496</td> <td style="text-align: center;">1690</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">125</td> <td style="text-align: center;">550</td> <td style="text-align: center;">1699</td> <td style="text-align: center;">481</td> <td style="text-align: center;">1690</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">150</td> <td style="text-align: center;">550</td> <td style="text-align: center;">1702</td> <td style="text-align: center;">466</td> <td style="text-align: center;">1690</td> </tr> <tr> <td colspan="5"><math>h_a</math> = Effektive Höhe der Bahnsteigkante bei Aussenkurven</td> </tr> <tr> <td colspan="5"><math>h_i</math> = Effektive Höhe der Bahnsteigkante bei Innenkurven</td> </tr> </table> <p>Eine Bahnsteighöhe von 350 mm über Schienenoberkante ist zulässig, wenn eine eine Bahnsteighöhe von 550 mm nicht entlang des geometrischen Verlaufs des Gleises realisiert werden kann.<br/>         Bemerkung: <math>bq_0 = 1580</math> mm (<math>R \geq 250</math> m, Überhöhung = 0 mm)</p> |               |            |                 |                      |              |           | Anwendbar für: |  |  |  |  | - Bahnsteige in einer Aussenkurve $R \geq 350$ m |  |  |  |  | - Bahnsteige in einer Innenkurve $R \geq 250$ m |  |  |  |  | Überhöhung (mm) | Bahnsteig in: |  |  |  | Aussenkurve |  | Innenkurve |  |  | $h_a$ (mm) | $bq_0$ (mm) | $h_i$ (mm) | $bq_0$ (mm) | 0 | 550 | 1690 | 550 | 1690 | 25 | 550 | 1690 | 544 | 1690 | 50 | 550 | 1690 | 528 | 1690 | 75 | 550 | 1693 | 512 | 1690 | 100 | 550 | 1696 | 496 | 1690 | 125 | 550 | 1699 | 481 | 1690 | 150 | 550 | 1702 | 466 | 1690 | $h_a$ = Effektive Höhe der Bahnsteigkante bei Aussenkurven |  |  |  |  | $h_i$ = Effektive Höhe der Bahnsteigkante bei Innenkurven |  |  |  |  |
| Anwendbar für:   |  |               |            |                 |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| - Bahnsteige in einer Aussenkurve $R \geq 350$ m           |  |               |            |                 |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| - Bahnsteige in einer Innenkurve $R \geq 250$ m            |  |               |            |                 |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| Überhöhung (mm)  | Bahnsteig in:  |               |            |                 |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
|  | Aussenkurve  |               | Innenkurve |                 |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
|  | $h_a$ (mm)   | $bq_0$ (mm)   | $h_i$ (mm) | $bq_0$ (mm)     |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| 0  | 550  | 1690          | 550        | 1690            |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| 25   | 550  | 1690          | 544        | 1690            |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| 50   | 550  | 1690          | 528        | 1690            |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| 75   | 550  | 1693          | 512        | 1690            |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| 100  | 550  | 1696          | 496        | 1690            |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| 125  | 550  | 1699          | 481        | 1690            |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| 150  | 550  | 1702          | 466        | 1690            |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| $h_a$ = Effektive Höhe der Bahnsteigkante bei Aussenkurven |  |               |            |                 |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| $h_i$ = Effektive Höhe der Bahnsteigkante bei Innenkurven  |  |               |            |                 |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| <b>In der Schweiz diesbezüglich geltende Normen:</b>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>BAV-Typenzulassung Perron "P55" (Entscheid Nr. ZR44TZ2009-02-0004 vom 19.02.2009)</li> </ul>  |               |            |                 |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |
| <b>Prüfgrundlage für Konformitätsbesch.:</b>               | - - -  |               |            |                 |                      |              |           |                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |                 |               |  |  |  |             |  |            |  |  |            |             |            |             |   |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |    |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |     |     |      |     |      |  |  |  |  |  |   |  |  |  |  |