

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

BESCHLÜSSE

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 23. Juli 2012

zur Änderung der Entscheidungen 2002/731/EG, 2002/732/EG, 2002/733/EG, 2002/735/EG und 2006/66/EG sowie zur Aufhebung der Entscheidung 2002/730/EG über technische Spezifikationen für die Interoperabilität

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2012) 4982)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2012/462/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft ⁽¹⁾, insbesondere Artikel 6 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Agenturverordnung) ⁽²⁾ gewährleistet die Europäische Eisenbahnagentur (nachstehend „die Agentur“), dass die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (nachstehend „TSI“) an den technischen Fortschritt, die Marktentwicklungen und die gesellschaftlichen Anforderungen angepasst werden, und schlägt der Kommission die Änderungen der TSI vor, die sie für notwendig hält.
- (2) Mit der Entscheidung K(2007) 3371 vom 13. Juli 2007 hat die Kommission der Agentur ein Rahmenmandat erteilt, bestimmte Tätigkeiten im Rahmen der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ⁽³⁾ und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ⁽⁴⁾ durchzuführen. Gemäß dem Rahmenmandat wurde die Agentur mit der Überarbeitung folgender TSI beauftragt: Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, Güterwagen, Lokomotiven und Reisezugwagen, Lärm, Infrastruktur, Energie,

Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, Telematikanwendungen für den Güter- und Personenverkehr, Sicherheit in Eisenbahntunneln und Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität.

- (3) Am 31. März 2011 hat die Agentur eine Empfehlung zur Spezifikation für das Infrastrukturregister, zum Verfahren für den Nachweis der Einhaltung der TSI-Eckwerte für vorhandene Strecken sowie zu späteren TSI-Änderungen abgegeben (ERA/REC/04-2011/INT).
- (4) Am 9. Juni 2011 hat der nach Artikel 29 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG eingesetzte Ausschuss eine positive Stellungnahme zum Entwurf des Durchführungsbeschlusses der Kommission über das Europäische Register genehmigter Schienenfahrzeugtypen und zum Entwurf des Durchführungsbeschlusses der Kommission zu den gemeinsamen Spezifikationen des Eisenbahn-Infrastrukturregisters abgegeben. Nachdem die beiden auf diese Entwürfe gestützten Rechtsakte der Kommission, im Einzelnen der Durchführungsbeschluss 2011/633/EU der Kommission vom 15. September 2011 zu den gemeinsamen Spezifikationen des Eisenbahn-Infrastrukturregisters ⁽⁵⁾ und der Durchführungsbeschluss 2011/665/EU der Kommission vom 4. Oktober 2011 über das Europäische Register genehmigter Schienenfahrzeugtypen ⁽⁶⁾, verabschiedet worden sind, müssen nun zur Gewährleistung der allgemeinen Kohärenz die entsprechenden TSI aktualisiert werden.
- (5) Um an den Rechtstexten bestimmte Korrekturen und Aktualisierungen vorzunehmen, ist es aus praktischen Erwägungen günstiger, mehrere TSI durch einen einzigen Kommissionsbeschluss zu ändern. Diese Korrekturen und Aktualisierungen sind nicht die Folge einer generellen Überarbeitung der TSI oder einer Ausweitung ihres geografischen Geltungsbereichs.

⁽¹⁾ ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6.

⁽⁴⁾ ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

⁽⁵⁾ ABl. L 256 vom 1.10.2011, S. 1.

⁽⁶⁾ ABl. L 264 vom 8.10.2011, S. 32.

- (6) Folgende Entscheidungen sind daher zu ändern:
- Entscheidung 2002/731/EG der Kommission vom 30. Mai 2002 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 96/48/EG⁽¹⁾;
 - Entscheidung 2002/732/EG der Kommission vom 30. Mai 2002 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 96/48/EG⁽²⁾;
 - Entscheidung 2002/733/EG der Kommission vom 30. Mai 2002 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Energie“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 96/48/EG⁽³⁾;
 - Entscheidung 2002/735/EG der Kommission vom 30. Mai 2002 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 96/48/EG⁽⁴⁾;
 - Entscheidung 2006/66/EG der Kommission vom 23. Dezember 2005 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge — Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems⁽⁵⁾.
- (7) Die Entscheidung 2002/731/EG wurde durch die Entscheidung 2006/860/EG der Kommission vom 7. November 2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems⁽⁶⁾ aufgehoben. Die Entscheidung 2002/732/EG wurde durch die Entscheidung 2008/217/EG der Kommission vom 20. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Infrastruktur des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems⁽⁷⁾ aufgehoben. Die Entscheidung 2002/733/EG wurde durch die Entscheidung 2008/284/EG der Kommission vom 6. März 2008 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Energie des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems⁽⁸⁾ aufgehoben. Die Entscheidung 2002/735/EG wurde durch die Entscheidung 2008/232/EG der

Kommission vom 21. Februar 2008 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Fahrzeuge des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems⁽⁹⁾ aufgehoben. Die Entscheidung 2006/66/EG wurde durch den Beschluss 2011/229/EU der Kommission vom 4. April 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge — Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems⁽¹⁰⁾ aufgehoben.

- (8) Die Entscheidungen 2006/860/EG, 2008/217/EG, 2008/232/EG, 2008/284/EG sowie der Beschluss 2011/229/EU enthalten jedoch Übergangsbestimmungen hinsichtlich der Anwendung der durch sie aufgehobenen Entscheidungen, die sich auf Instandhaltungsarbeiten im Zusammenhang mit Vorhaben beziehen, die gemäß der TSI im Anhang zu jenen Entscheidungen bzw. jenem Beschluss genehmigt wurden, sowie auf Vorhaben, die den Neubau einer Strecke oder die Erneuerung bzw. Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen und die zum Zeitpunkt der Notifizierung der Entscheidungen 2006/860/EG, 2008/217/EG, 2008/232/EG, 2008/284/EG sowie des Beschlusses 2011/229/EU in einem fortgeschrittenen Stadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags waren. Die Entscheidungen 2002/731/EG, 2002/732/EG, 2002/733/EG, 2002/735/EG und 2006/66/EG sind deshalb entsprechend zu ändern.
- (9) Der nach Artikel 29 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG eingesetzte Ausschuss kam in seiner Sitzung am 22. und 23. April 2004 überein, die TSI „Instandhaltung“ in der Entscheidung 2002/730/EG der Kommission⁽¹¹⁾ zu streichen und ihren Inhalt in die anderen TSI zu übertragen. In die geänderten und 2006 veröffentlichten TSI für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem wurde anschließend der Inhalt der Entscheidung 2002/730/EG übertragen, die somit aus Gründen der Klarheit aufgehoben werden sollte.
- (10) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen stehen mit der Stellungnahme des gemäß Artikel 29 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG eingesetzten Ausschusses im Einklang —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Anhang der Entscheidung 2002/731/EG wird gemäß Anhang I des vorliegenden Beschlusses geändert.

Artikel 2

Der Anhang der Entscheidung 2002/732/EG wird gemäß Anhang II des vorliegenden Beschlusses geändert.

Artikel 3

Der Anhang der Entscheidung 2002/733/EG wird gemäß Anhang III des vorliegenden Beschlusses geändert.

⁽¹⁾ ABl. L 245 vom 12.9.2002, S. 37.

⁽²⁾ ABl. L 245 vom 12.9.2002, S. 143.

⁽³⁾ ABl. L 245 vom 12.9.2002, S. 280.

⁽⁴⁾ ABl. L 245 vom 12.9.2002, S. 402.

⁽⁵⁾ ABl. L 37 vom 8.2.2006, S. 1.

⁽⁶⁾ ABl. L 342 vom 7.12.2006, S. 1.

⁽⁷⁾ ABl. L 77 vom 19.3.2008, S. 1.

⁽⁸⁾ ABl. L 104 vom 14.4.2008, S. 1.

⁽⁹⁾ ABl. L 84 vom 26.3.2008, S. 132.

⁽¹⁰⁾ ABl. L 99 vom 13.4.2011, S. 1.

⁽¹¹⁾ ABl. L 245 vom 12.9.2002, S. 1.

Artikel 4

Der Anhang der Entscheidung 2002/735/EG wird gemäß Anhang IV des vorliegenden Beschlusses geändert.

Artikel 5

Der Anhang der Entscheidung 2006/66/EG wird gemäß Anhang V des vorliegenden Beschlusses geändert.

Artikel 6

Die Entscheidung 2002/730/EG wird aufgehoben.

Artikel 7

Dieser Beschluss gilt ab dem 24. Januar 2013.

Artikel 8

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 23. Juli 2012

Für die Kommission

Siiim KALLAS

Vizepräsident

ANHANG I

Der Anhang der Entscheidung 2002/731/EG (TSI ZZS HS) wird wie folgt geändert:

1. Ziffer 6.2 wird wie folgt geändert:

- a) Der dritte, vierte und fünfte Absatz werden gestrichen.
- b) Der achte Absatz erhält folgende Fassung:

„Die Prüferklärung für die fahrzeugseitige und die streckenseitige Ausrüstung in Verbindung mit den jeweiligen Konformitätserklärungen reicht aus, um das Zusammenwirken einer fahrzeugseitigen und einer streckenseitigen Ausrüstung, die mit entsprechenden Funktionen ausgestattet sind, zu gewährleisten, ohne dass hierzu eine zusätzliche Prüferklärung für das Teilsystem erforderlich ist.“

2. Ziffer 7.2.1.4 erhält folgende Fassung:

„7.2.1.4. **Register**

Die für die Register gemäß Artikel 34 und 35 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) bereitzustellenden Daten sind im Durchführungsbeschluss 2011/633/EU der Kommission vom 15. September 2011 zu den gemeinsamen Spezifikationen des Eisenbahn-Infrastrukturregisters (**) und im Durchführungsbeschluss 2011/665/EU der Kommission vom 4. Oktober 2011 über das Europäische Register genehmigter Schienenfahrzeugtypen (***) angegeben.

(*) ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

(**) ABl. L 256 vom 1.10.2011, S. 1.

(***) ABl. L 264 vom 8.10.2011, S. 32.“

3. Ziffer 7.2.2.4 wird gestrichen.

4. Ziffer 7.2.3.1 wird gestrichen.

5. Anhang B wird wie folgt geändert:

- a) Im Abschnitt „Zur Verwendung von Anhang B“ erhält der dritte Absatz folgende Fassung:

„Eisenbahnunternehmen, die eines oder mehrere dieser Systeme in ihren Zügen installieren müssen, müssen sich an den zuständigen Mitgliedstaat wenden.“

- b) In „Teil 2: Funk“ im Abschnitt „INDEX“ erhält der letzte Absatz folgende Fassung:

„Diese Systeme werden gegenwärtig in Mitgliedstaaten eingesetzt.“

6. Anhang C wird gestrichen.

7. Anhang E wird wie folgt geändert:

- a) Modul SB (Bauartprüfung) Unterabschnitt 3 sechster Absatz zweiter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen mit allen in der TSI geforderten Angaben.“

- b) Das Modul SD (Qualitätssicherung Produktion) wird wie folgt geändert:

- i) Ziffer 6.2 zweiter Absatz zweiter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— das Infrastrukturregister mit allen in der TSI geforderten Angaben.“;

- ii) Ziffer 6.7 achter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— das Infrastrukturregister mit allen in der TSI geforderten Angaben.“

- c) Das Modul SF (Prüfung der Produkte) wird wie folgt geändert:

- i) Ziffer 5 zweiter Absatz dritter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— das Infrastrukturregister mit allen in der TSI geforderten Angaben.“;

- ii) Ziffer 11 zweiter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— das Infrastrukturregister mit allen in der TSI geforderten Angaben.“

- d) Modul SH2 (Umfassende Qualitätssicherung mit Entwurfsprüfung) Ziffer 6.7 siebter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— das Infrastrukturregister mit allen in der TSI geforderten Angaben.“

ANHANG II

Der Anhang der Entscheidung 2002/732/EG (TSI INF HS) wird wie folgt geändert:

1. Ziffer 4.1.4 „Maximale Gleisbeanspruchungen (Eckwert 4)“ Abschnitt „Vertikale Beanspruchungen“ zweiter Absatz zweiter Gedankenstrich zweiter Satz erhält folgende Fassung:

„Die für diese Strecken geltenden technischen Regeln sind anzuwenden.“

2. Ziffer 4.2.3.1.3 „Lange Tunnel“ vierter Absatz erhält folgende Fassung:

„Befinden sich in bestimmten Tunnelbereichen Bahnsteige, die der schnellen Evakuierung der Reisenden dienen bzw. in geschützte Rettungsbereiche oder einen gemäß den geltenden nationalen Vorschriften definierten Seitenweg münden, muss die Höhe dieser Bahnsteige zwischen 550 mm und 760 mm über SO betragen, um die Kompatibilität mit den Fahrzeugen sicherzustellen.“

3. Ziffer 4.2.3.2.3 „Ausnahmen während der Durchführung von Arbeiten“ dritter Absatz zweiter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— die Bahnunternehmen, die auf der betreffenden Strecke Züge betreiben, müssen über diese zeitweiligen Ausnahmen, ihre geografische Lage, ihre Art und Signalisierung durch Bekanntmachungen informiert werden, in denen gegebenenfalls die spezifische Art der verwendeten Signale angegeben ist.“

4. Ziffer 4.2.3.2.4 „Seitenräume für Fahrgäste im Fall der Evakuierung eines Zuges auf freier Strecke“ zweiter Absatz erhält folgende Fassung:

„Auf bestehenden, für die Hochgeschwindigkeit ausgebauten Strecken ist dieser Seitenraum überall dort zu schaffen, wo dies unter vertretbaren Umständen möglich ist. Wenn nicht genügend Raum zur Verfügung steht, ist die Unterbrechung des Weges am Anfang und Ende der betreffenden Zone klar auszuweisen und die Bahnunternehmen sind über diese Besonderheit zu informieren.“

5. Ziffer 4.2.3.2.6 wird gestrichen.

6. Ziffer 4.3.1 „Eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gebaute oder zu bauende Strecken“ fünfter Absatz erhält folgende Fassung:

„Diese Sonderregelungen, die sich von den zur Erbringung der grundlegenden Leistungsmerkmale des Netzes erforderlichen Bedingungen unterscheiden, sind für die einzelnen Eckwerte/Parameter bzw. Schnittstellen auf jedem zu bauenden oder in Planung befindlichen Hochgeschwindigkeitsabschnitt einheitlich anzuwenden.“

7. Ziffer 4.3.2 „Eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgebaute oder auszubauende Strecken“ fünfter Absatz wird gestrichen.

8. Ziffer 4.3.3.8a „Überhöhungsfehlbetrag im durchgehenden Gleis und im Stammgleis von Weichen und Kreuzungen“ wird wie folgt geändert:

- a) Im Abschnitt „Eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gebaute oder zu bauende Strecken“ erhält der vierte Absatz folgende Fassung:

„Auf den Strecken, deren Gleisbogenhalbmesser anhand der Überhöhungsfehlbeträge der obigen Tabelle festgelegt wurden, können mit besonderen Vorrichtungen (Neigetechnik) ausgerüstete interoperable Hochgeschwindigkeitszüge mit höheren Überhöhungsfehlbeträgen verkehren, sofern durch die Anwendung solcher Werte der Betrieb anderer interoperabler Züge nicht eingeschränkt wird. Bei Zügen mit besonderen Vorrichtungen (u. a. Neigetechnik) wird der maximale Überhöhungsfehlbetrag für jede interoperable Strecke nach Maßgabe der für den betreffenden Zugtyp geltenden nationalen Regelungen festgelegt. Die Inbetriebnahmegenehmigung für diese Züge unterliegt den Vorschriften der TSI ‚Fahrzeuge‘.“

- b) Im Abschnitt „Eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgebaute oder auszubauende Strecken und Anschlussstrecken“ erhält der fünfte Absatz folgende Fassung:

„Auf den Strecken, deren Gleisbogenhalbmesser anhand der Überhöhungsfehlbeträge der obigen Tabelle festgelegt wurden, können interoperable Hochgeschwindigkeitszüge mit besonderen Vorrichtungen (Neigetechnik) mit höheren Überhöhungsfehlbeträgen verkehren, sofern durch die Anwendung solcher Werte der Betrieb anderer interoperabler Züge nicht eingeschränkt wird. Bei Zügen mit besonderen Vorrichtungen (u. a. Neigetechnik) wird der maximale Überhöhungsfehlbetrag für jede interoperable Strecke nach Maßgabe der für den betreffenden Zugtyp geltenden nationalen Regelungen festgelegt. Die Inbetriebnahmegenehmigung für diese Züge unterliegt den Vorschriften der TSI ‚Fahrzeuge‘.“

- c) Im Abschnitt „Eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gebaute oder zu bauende bzw. ausgebaute oder auszubauende Strecken mit besonderen Kenndaten“ erhält der dritte Absatz folgende Fassung:

„Auf den Strecken, deren Gleisbogenhalbmesser anhand der Überhöhungsfehlbeträge der obigen Tabelle festgelegt wurden, können mit besonderen Vorrichtungen (Neigetechnik) ausgerüstete interoperable Hochgeschwindigkeitszüge mit höheren Überhöhungsfehlbeträgen verkehren, sofern durch die Anwendung solcher Werte der Betrieb

- anderer interoperabler Züge nicht eingeschränkt wird. Bei Zügen mit besonderen Vorrichtungen (u. a. Neige-technik) wird der maximale Überhöhungsfehlbetrag für jede interoperable Strecke nach Maßgabe der für den betreffenden Zugtyp geltenden nationalen Regelungen festgelegt. Die Inbetriebnahmegenehmigung für diese Züge unterliegt den Vorschriften der TSI „Fahrzeuge“.
9. Ziffer 4.3.3.21 „Widerstand des Gleises sowie der Weichen und Kreuzungen gegenüber Brems- und Anfahrbeanspruchungen“ Abschnitt „Thermische Bedingung“ erster Absatz zweiter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:
- „— Fall 2: Für die anderen Bremsfälle (z. B. normale Betriebsbremsung zur Geschwindigkeitsminderung, einmalige Bremsung bis zum Halt oder wiederholte Bremsungen zur Einhaltung der Beharrungsgeschwindigkeit) werden bis zur Veröffentlichung der europäischen Spezifikationen oder entsprechenden CEN-Norm die Verwendung dieser Bremsen sowie der unter den vorstehenden Bedingungen zulässige maximale Bremskraftwert für die jeweilige interoperable Strecke vom Infrastrukturbetreiber festgelegt.“
10. Ziffer 4.3.3.23 „Einwirkungen von Seitenwind“ zweiter Absatz erhält folgende Fassung:
- „Die Mitgliedstaaten legen für jede interoperable Strecke die für Fahrzeuge und Infrastruktur geltenden Regelungen fest, um die Sicherheit der Fahrzeuge gegen Einwirkungen von Seitenwind zu gewährleisten.“
11. Ziffer 4.3.3.26 „Fahrgastbahnsteige“ Abschnitt „Eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gebaute oder zu bauende Strecken, eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgebaute oder auszubauende Strecken und Anschlussstrecken“ dritter Absatz erhält folgende Fassung:
- „Wenn die Situation keinen problemlosen Zugang für Behinderte erlaubt, leistet das Bahnunternehmen den betroffenen Reisenden entsprechende Hilfeleistungen und setzt sie davon in Kenntnis. Dazu gehören beispielsweise:
- mobile Rampen,
 - Hublifte.“
12. Anhang B Tabelle B.1 zehnte Reihe „Infrastrukturregister (4.2.3.2.6)“ wird gestrichen.
13. Anhang D wird wie folgt geändert:
- a) Abschnitt D.2.1 „Detaillierter Entwurf des gesamten Ingenieurbaus und des Oberbaus“ wird wie folgt geändert:
- i) Der zweite Absatz erhält folgende Fassung:
- „Damit die beauftragte benannte Stelle ihre Überprüfung einwandfrei durchführen kann, erstellt der Auftraggeber oder der Infrastrukturbetreiber zunächst ein Prüfungsheft für das betreffende Projekt und übermittelt es der benannten Stelle. Darin sind alle in der technischen Akte des Teilsystems aufzuführenden Definitionselemente des geplanten Teilsystems zusammengefasst, wie sie sich in dieser Definitionsphase aus dem Vorprojekt ergeben, auf das sich die Durchführungsentscheidung des betreffenden Mitgliedstaats stützt. In diesem Heft sind in einem eigenen Kapitel die Elemente beschrieben, die im Infrastrukturregister für die jeweilige Strecke zu definieren sind.“
- ii) Im Abschnitt „Lichtraumprofil, Gleisabstand, seitlicher Freiraum, Betreten und Eindringen“ erster Gedankenstrich erhalten der erste und zweite Untergedankenstrich folgenden Fassung:
- „— den Mindestlichtraum für jedes der betroffenen Gleise, wie er sich aus der Entscheidung anhand der (als Anlage beizufügenden) Anwendungsberechnungen der einschlägigen europäischen Spezifikationen oder, bis zu deren Veröffentlichung, der UIC-Merkblätter 505-4 und 506 ergibt, gemäß Nummer 4.3.3 für das Element „Mindestlichtraumprofil“ (4.3.3.1),
- das Lichtraumprofil bei Oberleitung, wie es sich aus den Entscheidungen anhand der (als Anlage beizufügenden) Anwendungsberechnungen der UIC-Merkblätter 606-1, 505-1 und 505-4 ergibt, gemäß Nummer 4.3.3 für das Element „Mindestlichtraumprofil“ (4.3.3.1),“.
- b) Abschnitt D.2.6 „Inbetriebnahme“ vierter Unterabschnitt („Infrastrukturregister“) wird gestrichen.
14. Anhang E erhält folgende Fassung:

„ANHANG E

IM INFRASTRUKTURREGISTER AUFZUFÜHRENDE MERKMALE

Die für das Register gemäß Artikel 35 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) bereitzustellenden Daten sind im Durchführungsbeschluss 2011/633/EU der Kommission vom 15. September 2011 zu den gemeinsamen Spezifikationen des Eisenbahn-Infrastrukturregisters (**) angegeben.

(*) ABL L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

(**) ABL L 256 vom 1.10.2011, S. 1.“

ANHANG III

Der Anhang der Entscheidung 2002/733/EG (TSI ENE HS) wird wie folgt geändert:

1. Ziffer 4.1.1 „Spannung und Frequenz“ zweiter Absatz erhält folgende Fassung:

„Die Spannung am Ausgang des Unterwerks und am Stromabnehmer muss die Anforderungen in Anhang N dieser TSI erfüllen. Die Frequenz der Spannung muss die Anforderungen in Anhang N dieser TSI erfüllen. Die Konformität ist gemäß Anhang N4 zu bewerten.“

2. Ziffer 4.1.2.1 „Geometrie der Oberleitung für Wechselstromsysteme“ Tabelle 4.2 Anmerkung 3 wird gestrichen.

3. Ziffer 4.1.2.2 „Geometrie der Oberleitung für Gleichstromsysteme“ Tabelle 4.3 Anmerkung 4 wird gestrichen.

4. Ziffer 4.2.2.4. erhält folgende Fassung:

„4.2.2.4. *Kinematische Fahrzeugumgrenzungslinie*

Die Oberleitung muss entsprechend der kinematischen Fahrzeugumgrenzungslinie ausgelegt sein. Das anzuwendende Lichtraumprofil hängt von der Streckenart ab. Die Konformitätsbewertung ist im Rahmen des Teilsystems ‚Energie‘ durchzuführen.“

5. Ziffer 4.2.2.5. erhält folgende Fassung:

„4.2.2.5. *Begrenzung der maximalen Leistungsaufnahme*

Die zulässige Leistungsaufnahme von Zügen wird durch die auf einer Hochgeschwindigkeits-, Ausbau- oder Anschlussstrecke installierte Leistung bestimmt. An Bord müssen deshalb Strombegrenzungseinrichtungen gemäß Anhang O dieser TSI installiert werden. Die Konformitätsbewertung ist im Rahmen des Teilsystems ‚Fahrzeuge‘ durchzuführen.“

6. Ziffer 4.2.2.8 „Koordination des elektrischen Schutzes“ erster Absatz erhält folgende Fassung:

„Die Koordination zwischen den elektrischen Schutzeinrichtungen der Unterwerke und denjenigen der Triebfahrzeuge ist notwendig, um das Abschalten von Kurzschlüssen zu optimieren. (Anhang E dieser TSI enthält die diesbezüglichen Anforderungen).“

7. Ziffer 4.2.2.10 wird wie folgt geändert:

- a) Der dritte Absatz wird gestrichen.
b) Im Abschnitt „Anforderungen für die Auslegung des Teilsystems Energie“ wird der dritte Absatz gestrichen.

8. Ziffer 4.2.2.11 wird wie folgt geändert:

- a) Im Abschnitt „Allgemeines“ erhält der dritte Absatz folgende Fassung:
„Der Auftraggeber muss sich für eine dieser Möglichkeiten entscheiden.“
b) Im Abschnitt „Anforderungen an die Teilsysteme Zugsteuerung/Zugsicherung, Signalgebung und Fahrzeuge“ wird der vierte Absatz gestrichen.

9. Ziffer 4.2.3.4 „Ausnahmen während Bau- und Instandhaltungsarbeiten“ dritter Absatz zweiter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— Die Bahnunternehmen, die auf der betreffenden Strecke Züge betreiben, müssen über diese zeitweiligen Ausnahmen, ihre geografische Lage, ihre Art und besondere Signalisierung durch schriftliche Bekanntmachungen informiert werden, in denen die spezifische Art der verwendeten Signale angegeben ist.“

10. Ziffer 4.2.3.5 wird gestrichen.

11. Ziffer 4.3.1.1 „Installierte Leistung“ zweiter Absatz erhält folgende Fassung:

„Der Auftraggeber muss die Streckenart entsprechend ihrer Funktion gemäß Anhang F dieser TSI festlegen. Die Auslegung des Elektrifizierungssystems muss gewährleisten, dass die Energieversorgung den für die Strecke festgelegten Leistungsmerkmalen gerecht wird. Nummer 4.2.2.5 enthält deshalb eine Anforderung hinsichtlich der Begrenzung der Leistungsaufnahme des Teilsystems ‚Fahrzeuge‘.“

12. Ziffer 4.3.1.4 „Nutzbremsung“ dritter Absatz erhält folgende Fassung:

„Der Auftraggeber kann entscheiden, ob Nutzbremsung bei Gleichstromsystemen zulässig ist oder nicht.“

13. Ziffer 5.3.1.2 „Strombelastbarkeit“ erster Absatz erhält folgende Fassung:

„Die Strombelastbarkeit hängt von den Umgebungsbedingungen ab, d. h. der höchsten Umgebungstemperatur und kleinsten Seitenwindgeschwindigkeit sowie den zulässigen Temperaturen der Kontaktelemente und der Wirkungsdauer des Stroms. Bei der Bemessung der Oberleitung müssen die Temperaturgrenzwerte gemäß Anhang B der Norm EN 50119 (2001) berücksichtigt werden, wobei die in EN 50149 (1999) Abschnitt 4.5 Tabellen 3 und 4 angegebenen Werte zu beachten sind. Anhand einer Studie ist nachzuweisen, dass die Oberleitung die festgelegten Anforderungen erfüllt.“

14. Ziffer 5.3.2.7 „Mittlere Kontaktkraft und Leistungsmerkmale für das Zusammenwirken von Oberleitung und Stromabnehmer“ fünfter Absatz erhält folgende Fassung:

„Der Hersteller des Stromabnehmers muss Vorkehrungen dafür treffen, dass der Übergang zwischen den drei Kurven an Bord durchgeführt werden kann, wobei geeignete Informationen berücksichtigt werden, z. B. Verwendung eines 1 950-mm-Stromabnehmers oder die Art der Oberleitungsspannung.“

15. Anhang D erhält folgende Fassung:

„ANHANG D

INFRASTRUKTURREGISTER, ANGABEN ZUM TEILSYSTEM ENERGIE

Die für die Register gemäß Artikel 34 und 35 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) bereitzustellenden Daten sind im Durchführungsbeschluss 2011/633/EU der Kommission vom 15. September 2011 zu den gemeinsamen Spezifikationen des Eisenbahn-Infrastrukturregisters(**) und im Durchführungsbeschluss 2011/665/EU der Kommission vom 4. Oktober 2011 über das Europäische Register genehmigter Schienenfahrzeugtypen(***) angegeben.

(*) ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

(**) ABl. L 256 vom 1.10.2011, S. 1.

(***) ABl. L 264 vom 8.10.2011, S. 32.“

16. Anhang H Abschnitt H.3.1 „Oberleitungen“ Tabelle H.1 Anmerkung 3 wird gestrichen.

17. Anhang J Abschnitt J.3.1 „Oberleitungen“ Tabelle J.1 Anmerkung 4 wird gestrichen.

18. Anhang O wird wie folgt geändert:

- a) Abschnitt O.2 „HÖCHSTER ZUGSTROM“ erster Absatz erhält folgende Fassung:

„Der höchste zulässige Zugstrom ist in Tabelle O.1 angegeben. Die Werte gelten sowohl für den Zustand der Traktion wie auch der Nutzbremsung.“

- b) Abschnitt O.4 „LEISTUNGS- ODER STROMBEGRENZUNGSEINRICHTUNG“ zweiter Absatz wird gestrichen.

ANHANG IV

Der Anhang der Entscheidung 2002/735/EG (TSI RST HS) wird wie folgt geändert:

1. Abschnitt 4 „MERKMALE DES TEILSYSTEMS“ dritter Absatz der Einleitung erhält folgende Fassung:
„Die allgemeinen Fahrzeugmerkmale sind in Kapitel 4 dieser TSI festgelegt.“
2. Ziffer 4.1.1 „Maximale Gleisbeanspruchung (Eckwert 4)“ Abschnitt „a) Dynamische Last“ zweiter Gedankenstrich zweiter Satz erhält folgende Fassung:
„Die für diese Strecken geltenden technischen Regeln sind anzuwenden.“
3. Ziffer 4.1.2 „Radsatzlast (Eckwert 10)“ siebter Absatz zweiter Gedankenstrich zweiter Satz erhält folgende Fassung:
„Die für diese Strecken geltenden technischen Regeln sind anzuwenden.“
4. Ziffer 4.1.4 „Fahrzeugbegrenzungslinie (Eckwert 12)“ zweiter Absatz erhält folgende Fassung:
„Die Wahl der Fahrzeugbegrenzungslinie (Ladeprofil) muss sich nach den Strecken richten, auf denen das Fahrzeug eingesetzt werden soll.“
5. Abschnitt 7.2 „KOMPATIBILITÄT DER FAHRZEUGE MIT ANDEREN TEILSYSTEMEN“ vierter, fünfter und sechster Absatz werden gestrichen.
6. In Anhang E wird nachstehende Anmerkung in Tabelle 2 gestrichen:
„(*) Daten gemäß Infrastruktur-/Fahrzeugregister.“
7. Anhang F wird wie folgt geändert:
 - a) Das Modul SD (Qualitätssicherung Produktion) wird wie folgt geändert:
 - i) In Abschnitt 6.2 wird der Satz „das Fahrzeugregister mit allen in der TSI geforderten Angaben“ gestrichen.
 - ii) In Abschnitt 6.7 werden die Wörter „insbesondere — das Fahrzeugregister mit allen in der TSI geforderten Angaben“ gestrichen.
 - b) Das Modul SF (Prüfung der Produkte) wird wie folgt geändert:
 - i) In Abschnitt 5 wird der Satz „das Fahrzeugregister mit allen in der TSI geforderten Angaben“ gestrichen.
 - ii) In Abschnitt 11 wird der Satz „das Fahrzeugregister mit allen in der TSI geforderten Angaben“ gestrichen.
 - c) In Modul SH2 (Umfassende Qualitätssicherung mit Entwurfsprüfung) Abschnitt 6.7 wird der Satz „das Fahrzeugregister mit allen in der TSI geforderten Angaben“ gestrichen.
8. Anhang I erhält folgende Fassung:

„ANHANG I

Die für das Register gemäß Artikel 34 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) bereitzustellenden Daten sind im Durchführungsbeschluss 2011/665/EU der Kommission vom 4. Oktober 2011 über das Europäische Register genehmigter Schienenfahrzeugtypen (**) angegeben.

(*) ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

(**) ABl. L 264 vom 8.10.2011, S. 32.“

ANHANG V

Der Anhang der Entscheidung 2006/66/EG (TSI Lärm) wird wie folgt geändert:

1. Ziffer 4.8.2 erhält folgende Fassung:

„4.8.2. *Europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen*

Die für das Register gemäß Artikel 34 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) bereitzustellenden Daten sind im Durchführungsbeschluss 2011/665/EU der Kommission vom 4. Oktober 2011 über das Europäische Register genehmigter Schienenfahrzeugtypen (**) angegeben.

(*) ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

(**) ABl. L 264 vom 8.10.2011, S. 32.“

2. Anhang B wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt B.2 Modul SD (Qualitätsmanagement Produktion) wird wie folgt geändert:

- i) Unterabschnitt 4.2 Absatz 2 sechster Gedankenstrich wird gestrichen.
- ii) In Unterabschnitt 10 werden die Wörter „und insbesondere folgende“ sowie der neunte Gedankenstrich gestrichen.

b) Abschnitt B.3 Modul SF (Produktprüfung) wird wie folgt geändert

- i) Unterabschnitt 5 Absatz 2 dritter Gedankenstrich wird gestrichen.
- ii) Unterabschnitt 10 zweiter Gedankenstrich wird gestrichen.

c) Abschnitt B.4 Modul SH2 (Umfassendes Qualitätsmanagement mit Entwurfsprüfung) Abschnitt 10 achter Gedankenstrich wird gestrichen.
