

EMPFEHLUNGEN

EMPFEHLUNG DER KOMMISSION

vom 18. November 2014

zum Verfahren für den Nachweis des Umfangs der Übereinstimmung bestehender Eisenbahnstrecken mit den Eckwerten der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität

(2014/881/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 292,

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 auf Artikel 30 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Abschnitt 7.3.4 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission ⁽²⁾ („TSI INF“) und Abschnitt 7.3.4 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 der Kommission ⁽³⁾ („TSI ENE“) wird bei bestehenden Eisenbahnstrecken, die nicht erneuert oder umgerüstet werden, der Nachweis des Umfangs der Übereinstimmung dieser Strecken mit den Eckwerten der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) freiwillig geführt. In ähnlicher Weise sollte für bestehende Eisenbahnstrecken, die zu Projekten gehören, die keinem EG-Prüfverfahren unterliegen, der Nachweis des Umfangs der Übereinstimmung dieser Strecken mit den Eckwerten der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ebenfalls freiwillig sein.
- (2) Der Infrastrukturbetreiber sollte Angaben über den Umfang der Übereinstimmung der bestehenden Eisenbahnstrecken mit den Eckwerten der TSI auf freiwilliger Grundlage in das Infrastrukturregister eintragen können. Für den Nachweis des Umfangs der Übereinstimmung mit den Eckwerten der TSI sollte ein Standardverfahren empfohlen werden.
- (3) Der Anhang der Empfehlung 2011/622/EU der Kommission ⁽⁴⁾ bezieht sich auf frühere Fassungen der TSI INF und TSI ENE und sollte daher aktualisiert werden.
- (4) Im Interesse der Klarheit und Vereinfachung sollte die Empfehlung 2011/622/EU durch die vorliegende Empfehlung ersetzt werden.
- (5) Der in Artikel 29 der Richtlinie 2008/57/EG genannte Ausschuss wurde angehört —

HAT FOLGENDE EMPFEHLUNG ABGEGEBEN:

1. Zum Nachweis des Umfangs der Übereinstimmung bestehender Eisenbahnstrecken mit den Eckwerten der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität sollte das im Anhang beschriebene Verfahren verwendet werden.
2. Diese Empfehlung ersetzt die Empfehlung 2011/622/EU.

Brüssel, den 18. November 2014

Für die Kommission
Violeta BULC
Mitglied der Kommission

⁽¹⁾ ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (siehe Seite 1 dieses Amtsblatts).

⁽³⁾ Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Energie“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (siehe Seite 179 dieses Amtsblatts).

⁽⁴⁾ Empfehlung 2011/622/EU der Kommission vom 20. September 2011 zum Verfahren für den Nachweis des Umfangs der Übereinstimmung bestehender Eisenbahnstrecken mit den Eckwerten der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (ABl. L 243 vom 21.9.2011, S. 23).

ANHANG

1. Einleitung**1.1. Technischer Anwendungsbereich**

Dieses Verfahren betrifft die folgenden Teilsysteme des Eisenbahnsystems der Europäischen Union:

- a) das strukturelle Teilsystem „Infrastruktur“ und
- b) das strukturelle Teilsystem „Energie“.

Diese Teilsysteme sind in Anhang II Nummer 1 der Richtlinie 2008/57/EG aufgeführt.

1.2. Geografischer Anwendungsbereich

Der geografische Anwendungsbereich dieses Verfahrens ist das Eisenbahnsystem der Europäischen Union gemäß der Festlegung durch die Richtlinie 2008/57/EG.

1.3. Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Verfahrens gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „BI“ bezeichnet bestehende Infrastruktur (ortsfeste Einrichtungen), die nicht dem EG-Prüfverfahren unterliegen;
- b) „BI-Übereinstimmungsnachweis“ bezeichnet die Überprüfung, ob die Eckwerte eines Teilsystems und/oder eines Elements einer bestehenden Strecke den Anforderungen der einschlägigen TSI entsprechen;
- c) „BI-Nachweiszertifikat“ ist das von einer unabhängigen Bewertungsinstanz aufgrund des BI-Übereinstimmungsnachweises ausgefertigte Dokument;
- d) „BI-Nachweiserklärung“ ist das von einem Antragsteller nach Erhalt des BI-Nachweiszertifikats ausgefertigte Dokument.

2. Verfahren zum Nachweis der Übereinstimmung bestehender Strecken mit den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität**2.1. Zweck**

Das nachfolgend beschriebene Verfahren kann angewandt werden, um die Übereinstimmung bestehender ortsfester Einrichtungen mit den einschlägigen TSI nachzuweisen, ohne sie dem EG-Prüfverfahren zu unterziehen.

Dieses Verfahren ist nicht vorgeschrieben, kann aber auf freiwilliger Grundlage angewandt werden.

2.2. Verfahren für den Nachweis des Umfangs der Übereinstimmung mit den Eckwerten der TSI

2.2.1. Das Verfahren für den Nachweis des Umfangs der Übereinstimmung mit den Eckwerten der TSI ist das BI-Übereinstimmungsnachweisverfahren. Bei diesem Verfahren erfüllt der Antragsteller die in den Nummern 2.2.2, 2.2.3, 2.2.5.2 und 2.2.5.3 festgelegten Verpflichtungen und erklärt in alleiniger Verantwortung, dass das betreffende Teilsystem, das den Bestimmungen von Nummer 2.2.4 unterworfen ist, den Anforderungen der einschlägigen TSI genügt.

2.2.2. Der BI-Übereinstimmungsnachweis für das Teilsystem ist vom Antragsteller bei einer unabhängigen Bewertungsinstanz seiner Wahl zu beantragen.

Der Antrag muss Folgendes enthalten:

- a) Name und Anschrift des Antragstellers sowie, wenn der Antrag vom Bevollmächtigten eingereicht wird, auch dessen Name und Anschrift,
- b) die technischen Unterlagen.

2.2.3. Technische Unterlagen

2.2.3.1. Der Antragsteller stellt die technischen Unterlagen zusammen und stellt sie der in Nummer 2.2.4 genannten unabhängigen Bewertungsinstanz zur Verfügung. Die Unterlagen sollten es ermöglichen, den Umfang der Übereinstimmung des bestehenden Teilsystems mit den Eckwerten der einschlägigen TSI nachzuweisen.

2.2.3.2. Die technischen Unterlagen enthalten, soweit anwendbar, folgende Elemente:

- a) eine allgemeine Beschreibung des bestehenden Teilsystems;
- b) die zum Zusammenstellen des technischen Dossiers notwendigen Unterlagen;

- c) eine Aufstellung der vollständig oder in Teilen angewandten harmonisierten Normen und/oder anderen einschlägigen technischen Spezifikationen, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurden, und/oder der gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG notifizierten nationalen technischen Spezifikationen sowie Beschreibungen der Lösungen, mit denen die Anforderungen der einschlägigen TSI erfüllt worden sind, falls diese harmonisierten oder nationalen Normen nicht angewandt wurden. Bei teilweiser Anwendung harmonisierter oder nationaler Normen wird in den technischen Unterlagen angegeben, welche Teile angewandt wurden;
 - d) die Einsatzbedingungen für das Teilsystem (Betriebszeit- oder Streckenbeschränkungen, Verschleißgrenzen usw.);
 - e) Beschreibungen und Erläuterungen, die zum Verständnis der Funktionsweise und Instandhaltung des Teilsystems erforderlich sind;
 - f) die Instandhaltungsbedingungen und technische Unterlagen über die Instandhaltung des Teilsystems;
 - g) alle in der/den einschlägigen TSI festgelegten technischen Anforderungen, die bei der Instandhaltung bzw. dem Betrieb des Teilsystems zu berücksichtigen sind;
 - h) sonstige zweckmäßige technische Nachweise, die belegen, dass vorangegangene Prüfungen und Tests von zuständigen Stellen unter vergleichbaren Bedingungen erfolgreich durchgeführt wurden.
- 2.2.3.3. Der Antragsteller hält die technischen Unterlagen während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems für die nationalen Behörden bereit.
- 2.2.4. Verfahren für den Nachweis des Umfangs der Übereinstimmung mit den Eckwerten der TSI
- 2.2.4.1. Die vom Antragsteller ausgewählte unabhängige Bewertungsinstanz berücksichtigt Belege über Untersuchungen, Kontrollen oder Prüfungen, die von anderen Stellen oder vom Antragsteller durchgeführt wurden.
- 2.2.4.2. Die von der unabhängigen Bewertungsinstanz gesammelten Belege müssen geeignet und ausreichend sein, um nachzuweisen, in welchem Umfang die Anforderungen der einschlägigen TSI erfüllt werden und dass sämtliche erforderlichen und zweckmäßigen Prüfungen und Tests durchgeführt wurden.
- 2.2.4.3. Erfüllt das bestehende Teilsystem die Anforderungen der einschlägigen TSI, so kann die unabhängige Bewertungsinstanz ein BI-Nachweiszertifikat ausstellen.
- 2.2.5. BI-Nachweiserklärung
- 2.2.5.1. Der Antragsteller verfasst für das Teilsystem eine schriftliche BI-Nachweiserklärung und bewahrt sie während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems auf. Aus der BI-Nachweiserklärung muss hervorgehen, für welches Teilsystem sie ausgestellt wurde.
- 2.2.5.2. Die BI-Nachweiserklärung und die betreffenden Begleitunterlagen werden gemäß Abschnitt 2.5 dieses Verfahrens abgefasst.
- 2.2.5.3. Ein Exemplar der BI-Nachweiserklärung wird den zuständigen Behörden auf Verlangen zur Verfügung gestellt.
- 2.2.6. Technisches Dossier
- 2.2.6.1. Die unabhängige Bewertungsinstanz ist für die Erstellung des technischen Dossiers verantwortlich, das der BI-Nachweiserklärung beiliegen muss.
- 2.2.6.2. Das der BI-Nachweiserklärung beiliegende technische Dossier wird beim Antragsteller hinterlegt.
- 2.2.6.3. Der Antragsteller bewahrt während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems ein Exemplar des technischen Dossiers auf. Eine Kopie des Dossiers wird anderen Mitgliedstaaten auf deren Verlangen übermittelt.
- 2.3. *Zu bewertende Merkmale*
- Die bei der Anwendung des Verfahrens für den Nachweis des Umfangs der Übereinstimmung mit den Eckwerten der TSI zu bewertenden Merkmale sind festgelegt in:
- Tabelle 1 für das Teilsystem „Infrastruktur“,
 - Tabelle 2 für das Teilsystem „Energie“.

Tabelle 1

Bewertung des Teilsystems „Infrastruktur“ für den BI-Übereinstimmungsnachweis

Zu bewertende Merkmale (TSI INF)	Bestehende Strecke ohne EG-Prüfung	Besondere Bewertungsverfahren
	1	2
Lichtraumprofil (4.2.3.1)	X	6.2.4.1
Gleisabstand (4.2.3.2)	X	6.2.4.2
Maximale Längsneigungen (4.2.3.3)	X	
Mindestbogenhalbmesser (4.2.3.4)	X	6.2.4.4
Mindestausrundungshalbmesser (4.2.3.5)	X	6.2.4.4
Regelspurweite (4.2.4.1)	X	6.2.4.3
Überhöhung (4.2.4.2)	X	6.2.4.4
Überhöhungsfehlbetrag (4.2.4.3)	X	6.2.4.4, 6.2.4.5
Unvermittelte Änderung des Überhöhungsfehlbetrags (4.2.4.4)	X	6.2.4.4
Äquivalente Konizität (4.2.4.5)	X	6.2.4.6
Schienenkopfprofil auf freier Strecke (4.2.4.6)	entfällt	6.2.4.7
Schienenneigung (4.2.4.7)	X	
Auslegungsgeometrie von Weichen und Kreuzungen (4.2.5.1)	X	6.2.4.8
Verwendung von Weichen mit beweglichem Herzstück (4.2.5.2)	X	6.2.4.8
Maximal zulässige Herzstücklücke (4.2.5.3)	X	6.2.4.8
Gleislagestabilität gegenüber Vertikallasten (4.2.6.1)	X	6.2.5
Gleislagestabilität in Längsrichtung (4.2.6.2)	X	6.2.5
Gleislagestabilität in Querrichtung (4.2.6.3)	X	6.2.5
Stabilität neuer Brücken gegenüber Verkehrslasten (4.2.7.1)	entfällt	
Äquivalente vertikale Belastung neuer Erdbauwerke und sonstige Erddruckwirkungen (4.2.7.2)	entfällt	
Stabilität neuer Bauwerke über oder neben den Gleisen (4.2.7.3)	entfällt	
Stabilität bestehender Brücken und Erdbauwerke gegenüber Verkehrslasten (4.2.7.4)	X	6.2.4.10
Soforteingriffsschwelle für die Pfeilhöhe (4.2.8.1)	entfällt	

Zu bewertende Merkmale (TSI INF)	Bestehende Strecke ohne EG-Prüfung	Besondere Bewertungsverfahren
	1	2
Soforteingriffsschwelle für die Längshöhe (4.2.8.2)	entfällt	
Soforteingriffsschwelle für die Gleisverwindung (4.2.8.3)	entfällt	
Soforteingriffsschwelle für die Spurweite als Einzelfehler (4.2.8.4)	entfällt	
Soforteingriffsschwelle für die Überhöhung (4.2.8.5)	entfällt	
Soforteingriffsschwelle für Weichen und Kreuzungen (4.2.8.6)	entfällt	
Bahnsteignutzlänge (4.2.9.1)	X	
Bahnsteighöhe (4.2.9.2)	X	
Bahnsteigabstand (4.2.9.3)	X	6.2.4.11
Trassierung entlang von Bahnsteigen (4.2.9.4)	X	
Maximale Druckschwankungen in Tunneln (4.2.10.1)	X	6.2.4.12
Einwirkungen von Seitenwind (4.2.10.2)	X	6.2.4.13
Schotterflug (4.2.10.3)	offener Punkt	
Streckenkilometerzeichen (4.2.11.1)	X	
Äquivalente Konizität im Betrieb (4.2.11.2)	entfällt	
Zugtoilettenentleerung (4.2.12.2)	X	6.2.4.14
Außenreinigungsanlagen (4.2.12.3)	X	6.2.4.14
Wasserbefüllung (4.2.12.4)	X	6.2.4.14
Kraftstoffbetankung (4.2.12.5)	X	6.2.4.14
Ortsfeste Stromversorgung (4.2.12.6)	X	6.2.4.14
Verwendung von Interoperabilitätskomponenten	entfällt	

Tabelle 2

Bewertung des Teilsystems „Energie“ für den BI-Übereinstimmungsnachweis

Zu bewertende Merkmale (TSI ENE)	Bestehende Strecke ohne EG-Prüfung	Besondere Bewertungsverfahren
	1	2
Spannung und Frequenz (4.2.3)	X	
Leistungsparameter des Energieversorgungssystems (4.2.4)	X	6.2.4.1

Zu bewertende Merkmale (TSI ENE)	Bestehende Strecke ohne EG-Prüfung	Besondere Bewertungsverfahren
	1	2
Strombelastbarkeit, DC-Systeme, Züge im Stillstand (4.2.5)	X	6.1.4.2
Nutzbremmung (4.2.6)	X	6.2.4.2
Koordination des elektrischen Schutzes (4.2.7)	X	6.2.4.3
Oberwellen und dynamische Effekte in AC-Systemen (4.2.8)	X	6.2.4.4
Geometrie der Oberleitung (4.2.9)	X	
Stromabnehmerbegrenzungslinie (4.2.10)	X	
Mittlere Kontaktkraft (4.2.11)	X	
Dynamisches Verhalten und Stromabnahmequalität (4.2.12)	X	6.1.4.1, 6.2.4.5
Stromabnehmerabstand für die Auslegung der Oberleitung (4.2.13)	X	
Fahrdrabtwerkstoff (4.2.14)	X	
Phasentrennstellen (4.2.15)	X	
Systemtrennstellen (4.2.16)	X	
Schutz vor elektrischem Schlag (4.2.18)	X	6.2.4.6
Instandhaltungsvorschriften (4.5)	X	6.2.4.7

2.4. Anforderungen an die unabhängige Bewertungsinstanz

- 2.4.1. Den BI-Übereinstimmungsnachweis für bestehende Strecken führt eine vom Antragsteller gewählte unabhängige Bewertungsinstanz. Eine unabhängige Bewertungsinstanz kann eine externe Einrichtung oder eine interne Stelle des Infrastrukturbetreibers sein.
- 2.4.2. Die unabhängige Bewertungsinstanz verfügt in Bezug auf Eisenbahninfrastruktur über
- eine ordnungsgemäße Fachausbildung,
 - befriedigende Kenntnisse der Anforderungen an die Bewertung und eine ausreichende praktische Erfahrung mit der Durchführung der damit verbundenen Prüfungen sowie
 - die Kompetenz zum Ausfertigen von BI-Nachweiszertifikaten und technischen Unterlagen, die die offiziellen Akten zu den durchgeführten Bewertungen bilden.
- 2.4.3. Eine unabhängige Bewertungsinstanz, die eine interne Stelle des Infrastrukturbetreibers ist, soll folgenden Anforderungen genügen:
- die Bewertungsinstanz und ihre Mitarbeiter sind organisatorisch abgrenzbar und verfügen über Berichtsverfahren, die ihre Unparteilichkeit sicherstellen;
 - weder die Bewertungsinstanz noch ihre Mitarbeiter dürfen für den Betrieb oder die Instandhaltung der von ihnen bewerteten Produkte verantwortlich sein oder einer Tätigkeit nachgehen, die die Unabhängigkeit ihres Urteils oder ihre Integrität im Zusammenhang mit den Bewertungsaufgaben beeinträchtigen könnte.

2.5. *Nachweiserklärung*

2.5.1. Die BI-Nachweiserklärung und ihre Begleitunterlagen müssen datiert und unterzeichnet sein.

2.5.2. Die Erklärung ist in derselben Sprache wie das technische Dossier abgefasst und enthält folgende Angaben:

- a) Verweise auf das Verfahren zum Nachweis der Übereinstimmung bestehender Strecken mit den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität,
 - b) Firma und vollständige Anschrift des Antragstellers oder seines in der EU ansässigen Bevollmächtigten (im Falle eines Bevollmächtigten auch Firma des Antragstellers),
 - c) eine kurze Beschreibung des Teilsystems,
 - d) Name und Anschrift der unabhängigen Bewertungsinstanz, die den BI-Übereinstimmungsnachweis geführt hat,
 - e) Angabe der im technischen Dossier enthaltenen Unterlagen,
 - f) alle geltenden vorläufigen oder endgültigen Vorschriften, denen das Teilsystem entsprechen muss, insbesondere etwaige Betriebsbeschränkungen oder -bedingungen,
 - g) Gültigkeitsdauer der BI-Nachweiserklärung, sofern diese befristet ist,
 - h) Identität des Unterzeichners.
-