



2024/90781

5.12.2024

Berichtigung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission vom 16. Mai 2019 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung des Beschlusses 2012/757/EU

(Amtsblatt der Europäischen Union L 139 I vom 27. Mai 2019)

Seite 20, Anhang, Nummer 4.2.2.1.2 Absätze 1 und 2:

Anstatt: „Das Eisenbahnverkehrsunternehmen stellt sicher, dass ein herannahender Zug durch das Vorhandensein und die Anordnung der eingeschalteten weißen Scheinwerfer auf der Frontseite eindeutig als solcher sichtbar und erkennbar ist.

Das führende Fahrzeug des Zugs in Fahrtrichtung muss mit drei Scheinwerfern ausgerüstet sein, die so angeordnet sind, dass sie ein gleichschenkliges Dreieck gemäß nachfolgender Darstellung bilden. Diese Scheinwerfer müssen stets eingeschaltet sein, wenn der Zug von diesem Ende aus gesteuert wird.“

muss es heißen: „Das Eisenbahnverkehrsunternehmen stellt sicher, dass ein herannahender Zug durch das Vorhandensein und die Anordnung der eingeschalteten weißen Lichter an der Spitze des Zugs eindeutig als solcher sichtbar und erkennbar ist.

Das führende Fahrzeug des Zugs in Fahrtrichtung muss mit drei Lichtern ausgerüstet sein, die so angeordnet sind, dass sie ein gleichschenkliges Dreieck gemäß nachfolgender Darstellung bilden. Diese Lichter müssen stets eingeschaltet sein, wenn der Zug von diesem Ende aus gesteuert wird.“

Seite 20, Anhang, Nummer 4.2.2.1.2 Absatz 3:

Anstatt: „Die Frontscheinwerfer müssen die Zugerkenbarkeit optimieren (Markierungsleuchten), ausreichende Sicht für den Triebfahrzeugführer bei Nacht und schlechter Sicht gewährleisten (Scheinwerfer) und dürfen Triebfahrzeugführer in entgegenkommenden Zügen nicht blenden.“

muss es heißen: „Die Lichter an der Spitze des Zugs müssen die Zugerkenbarkeit optimieren (Spitzenlichter), ausreichende Sicht für den Triebfahrzeugführer bei Nacht und schlechter Sicht gewährleisten (Fernlichter) und dürfen Triebfahrzeugführer in entgegenkommenden Zügen nicht blenden.“

Seite 36, Anhang, Nummer 4.6.1 Absatz 1 Satz 1:

Anstatt: „Das Personal der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber muss eine angemessene berufliche Kompetenz besitzen, um die erforderlichen sicherheitsrelevanten Aufgaben im Normalbetrieb, bei gestörtem Betrieb und in Notsituationen durchführen zu können.“

muss es heißen: „Das Personal der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber muss eine angemessene berufliche Kompetenz besitzen, um die erforderlichen sicherheitskritischen Aufgaben im Normalbetrieb, bei gestörtem Betrieb und in Notsituationen durchführen zu können.“

Seite 36, Anhang, Nummer 4.6.2.1 Absatz 3:

Anstatt: „Das Personal des Eisenbahnverkehrsunternehmens, das mit dem Personal des Infrastrukturbetreibers — bei Normalbetrieb, gestörtem Betrieb oder in Notsituationen — über sicherheitsrelevante Angelegenheiten zu kommunizieren hat, muss über eine ausreichende Kenntnistiefe in der Betriebssprache des Infrastrukturbetreibers verfügen.“

muss es heißen: „Das Personal des Eisenbahnverkehrsunternehmens, das mit dem Personal des Infrastrukturbetreibers — bei Normalbetrieb, gestörtem Betrieb oder in Notsituationen — über sicherheitskritische Angelegenheiten zu kommunizieren hat, muss über eine ausreichende Kenntnistiefe in der Betriebssprache des Infrastrukturbetreibers verfügen.“

Seite 37, Anhang, Nummer 4.6.2.2 Absatz 2 Buchstabe b:

Anstatt: „b) Andere Mitglieder des Zugpersonals, die bei ihren Aufgaben mit dem Infrastrukturbetreiber über sicherheitsrelevante Angelegenheiten zu kommunizieren haben, müssen zumindest in der Lage sein, Meldungen mit Informationen über den Zug und dessen Betriebszustand zu übermitteln und zu verstehen.“

muss es heißen: „b) Andere Mitglieder des Zugpersonals, die bei ihren Aufgaben mit dem Infrastrukturbetreiber über sicherheitskritische Angelegenheiten zu kommunizieren haben, müssen zumindest in der Lage sein, Meldungen mit Informationen über den Zug und dessen Betriebszustand zu übermitteln und zu verstehen.“

Seite 45, Anlage B zum Anhang, Abschnitt B2 Überschrift und Einleitung der Vorschrift 4:

Anstatt: „VOLLSTÄNDIGER AUSFALL DER FRONTSCHWEINWERFER
Ist der Triebfahrzeugführer nicht in der Lage, Scheinwerfer an der Zugspitze zum Leuchten zu bringen, so gilt Folgendes:“

muss es heißen: „VOLLSTÄNDIGER AUSFALL DER LICHTER AN DER SPITZE DES ZUGS
Ist der Triebfahrzeugführer nicht in der Lage, irgendein Licht an der Spitze des Zugs zum Leuchten zu bringen, so gilt Folgendes:“.

Seite 45, Anlage B zum Anhang, Abschnitt B2 Vorschrift 4.1 Satz 2:

Anstatt: „Der Zug fährt mit maximal zulässiger Geschwindigkeit an die nächstgelegene Stelle, an der der Frontscheinwerfer instandgesetzt/ausgetauscht oder das Fahrzeug durch ein anderes ersetzt werden kann.“

muss es heißen: „Der Zug fährt mit maximal zulässiger Geschwindigkeit an die nächstgelegene Stelle, an der das Licht an der Spitze des Zugs instandgesetzt/ausgetauscht oder das Fahrzeug durch ein anderes ersetzt werden kann.“

Seite 45, Anlage B zum Anhang, Abschnitt B2 Vorschrift 4.2 Absatz 1 Satz 2:

Anstatt: „Mit einem an der Zugspitze angebrachten Handscheinwerfer mit weißem Licht darf der Zug mit der für diesen Defekt maximal zulässigen Geschwindigkeit an die nächstgelegene Stelle gefahren werden, an der der Frontscheinwerfer instandgesetzt/ausgetauscht oder das Fahrzeug durch ein anderes ersetzt werden kann.“

muss es heißen: „Mit einem an der Zugspitze angebrachten tragbaren Licht mit weißem Licht darf der Zug mit der für diesen Defekt maximal zulässigen Geschwindigkeit an die nächstgelegene Stelle gefahren werden, an der das Licht an der Spitze des Zugs instandgesetzt/ausgetauscht oder das Fahrzeug durch ein anderes ersetzt werden kann.“

Seite 45, Anlage B zum Anhang, Abschnitt B2 Vorschrift 4.2 Absatz 2:

Anstatt: „Ist kein Handscheinwerfer vorhanden, so darf der Zug die Fahrt nicht fortsetzen, es sei denn, der Fahrdienstleiter erteilt entsprechende Anweisungen zur Fortsetzung der Fahrt bis an die nächstgelegene geeignete Stelle, an der die Strecke freigemacht werden kann.“

muss es heißen: „Ist kein tragbares Licht vorhanden, so darf der Zug die Fahrt nicht fortsetzen, es sei denn, der Fahrdienstleiter erteilt entsprechende Anweisungen zur Fortsetzung der Fahrt bis an die nächstgelegene geeignete Stelle, an der die Strecke freigemacht werden kann.“

Seite 46, Anlage B zum Anhang, Abschnitt B2 Überschrift der Vorschrift 8:

Anstatt: „AUSFALL DER SPRECHFUNKKOMMUNIKATION“

muss es heißen: „AUSFALL DER SPRACHFUNKKOMMUNIKATION“

Seite 46, Anlage B zum Anhang, Abschnitt B2 Überschrift der Vorschrift 8.2:

Anstatt: „**Ausfall des Zugfunks im Betrieb**“

muss es heißen: „**Ausfall der Sprachfunkkommunikation im Betrieb**“.

Seite 46, Anlage B zum Anhang, Abschnitt B2 Vorschrift 8.2 Unterabschnitt „Ausfall an Bord“ Einleitung:

Anstatt: „Ein Zug mit ausgefallenem Sprechfunk kann“

muss es heißen: „Ein Zug mit ausgefallenem Sprachfunk kann“.

Seite 48, Anlage B zum Anhang, Abschnitt B2 Vorschrift 17 dritter Gedankenstrich:

Anstatt: „— Stellt der Triebfahrzeugführer den Ausfall einer streckenseitigen Ausrüstung (einschließlich Fahrleitung) fest, durch den der sichere und/oder effektive Zugbetrieb beeinträchtigt wird, meldet er dem Fahrdienstleister so schnell wie möglich die Situation und befolgt dessen Anweisungen.“

muss es heißen: „— Stellt der Triebfahrzeugführer den Ausfall einer streckenseitigen Ausrüstung (einschließlich Fahrleitung) fest, durch den der sichere und/oder effektive Zugbetrieb beeinträchtigt wird, meldet er dem Fahrdienstleister so bald wie möglich die Situation und befolgt dessen Anweisungen.“

Seite 76, Anlage F zum Anhang, Nummer 2.3 Buchstabe b:

Anstatt: „b) Hinreichende Kenntnisse über sicherheitsrelevante Aufgaben in Bezug auf die Verfahren und Schnittstellen für Fahrzeuge.“

muss es heißen: „b) Hinreichende Kenntnisse über sicherheitskritische Aufgaben in Bezug auf die Verfahren und Schnittstellen für Fahrzeuge.“

Seite 78, Anlage G zum Anhang, Nummer 2.3 Buchstabe c:

Anstatt: „c) Hinreichende Kenntnisse über sicherheitsrelevante Aufgaben in Bezug auf die Verfahren und Schnittstellen für Fahrzeuge.“

muss es heißen: „c) Hinreichende Kenntnisse über sicherheitskritische Aufgaben in Bezug auf die Verfahren und Schnittstellen für Fahrzeuge.“