Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2026/1800

28.7.2026

# DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2026/1800 DER KOMMISSION

**vom 24. Juli 2026**

**zur Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1426 in Bezug auf die Einführung breiterer Frequenzkanäle im unionsweit harmonisierten 5,9-GHz-Frequenzband für sicherheitsbezogene Anwendungen intelligenter Verkehrssysteme**

*(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2026) 5125)*

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Entscheidung Nr. 676/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. März 2002 über einen Rechtsrahmen für die Funkfrequenzpolitik in der Europäischen Gemeinschaft (Frequenzentscheidung) ([1]), insbesondere auf Artikel 4 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1426 der Kommission ([2]) sind die Bedingungen für die Verfügbarkeit und effiziente Nutzung des Frequenzbands 5 875-5 935 MHz (im Folgenden „5,9-GHz-Band“) für die Einführung sicherheitsrelevanter Anwendungen intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Straßenverkehr und städtischen Schienenverkehr harmonisiert worden.

(2) Die jüngsten Entwicklungen bei der Normung unterstützen die Nutzung von 20-MHz-Kanälen im Frequenzband 5 875-5 925 MHz, die für sicherheitsbezogene IVS-Anwendungen im Straßenverkehr ausgewiesen sind.

(3) Die Zugänglichkeit des Frequenzspektrums in breiteren Kanälen für sicherheitsbezogene IVS-Anwendungen im Straßenverkehr zusätzlich zu den derzeit harmonisierten 10-MHz-Kanälen würde die Einführung grundlegender und fortgeschrittener Anwendungsfälle ermöglichen, die Vorteile wie eine vereinfachte Umsetzung und eine effizientere Frequenznutzung bieten, während gleichzeitig ein technologieneutraler Ansatz bei der Frequenznutzung beibehalten wird.

(4) Die Europäische Kommission erteilte am 24. Januar 2025 der Europäischen Konferenz der Verwaltungen für Post und Telekommunikation (CEPT) gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung Nr. 676/2002/EG ein Mandat für die Aktualisierung der im Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1426 festgelegten harmonisierten technischen Bedingungen im Hinblick auf die Einführung breiterer Frequenzkanäle im 5,9-GHz-Frequenzband für sicherheitsbezogene IVS-Anwendungen im Straßenverkehr.

(5) Aufgrund dieses Mandats nahm die CEPT am 7. November 2025 ihren Bericht 91 (im Folgenden „CEPT-Bericht“) an, der harmonisierte technische Bedingungen für die Einführung breiterer Frequenzkanäle im 5,9-GHz-Frequenzband für sicherheitsbezogene IVS-Anwendungen im Straßenverkehr enthält.

(6) Der CEPT-Bericht enthält die Schlussfolgerung, dass zwei 10-MHz-Kanäle in einem durchgängigen 20-MHz-Kanal für sicherheitsbezogene IVS-Anwendungen im Straßenverkehr zusammengelegt werden können. Der CEPT-Bericht kommt ferner zu dem Schluss, dass bis zur Verfügbarkeit von Lösungen, die den Schutz von IVS im städtischen Schienenverkehr im Frequenzband 5 915-5 925 MHz gewährleisten, die Nutzung des 20-MHz-Kanals im Frequenzband 5 905-5 925 MHz für IVS im Straßenverkehr auf die Infrastruktur-Fahrzeug-Kommunikation beschränkt werden sollte. Im CEPT-Bericht werden außerdem Änderungen der im Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1426 festgelegten technischen und betrieblichen Bedingungen vorgeschlagen.

([1]) ABl. L 108 vom 24.4.2002, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2002/676(1)/oj.
([2]) Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1426 der Kommission vom 7. Oktober 2020 zur harmonisierten Nutzung von Funkfrequenzen im Frequenzband 5 875-5 935 MHz für sicherheitsbezogene Anwendungen intelligenter Verkehrssysteme (IVS) und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/671/EG (ABl. L 328 vom 9.10.2020, S. 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1426/oj).

(7) Der Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1426 der Kommission sollte daher entsprechend geändert werden.

(8) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Funkfrequenzausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Der Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1426 erhält die Fassung des Anhangs des vorliegenden Beschlusses.

*Artikel 2*

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 24. Juli 2026

*Für die Kommission*
Henna VIRKKUNEN
*Exekutiv-Vizepräsidentin*

*ANHANG*

*ANHANG*

*Tabelle 1*

**Technische Parameter für sicherheitsbezogene Anwendungen intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Frequenzband 5 875-5 935 MHz**

| Parameter | Wert |
|---|---|
| Maximale spektrale Leistungsdichte (mittlere EIRP ([1])) | 23 dBm/MHz |
| Maximale Gesamtsendeleistung (mittlere EIRP) | 33 dBm mit einer Sendeleistungsregelung (TPC)<br>Die TPC muss die Gesamtleistung vom Höchstwert auf 3 dBm EIRP senken können. |

*Tabelle 2*

**Technische Parameter speziell für IVS im Straßenverkehr, die im Frequenzband 5 875-5 925 MHz betrieben werden**

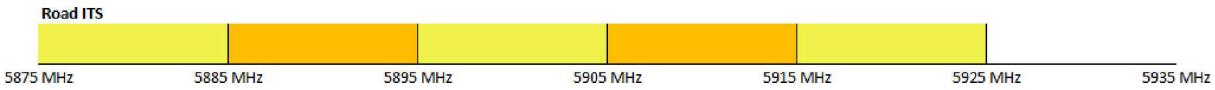
| Parameter | Wert |
|---|---|
| Unerwünschte Aussendungen oberhalb von 5 925 MHz | Höchstens -30 dBm/MHz EIRP |

Im Einklang mit der Richtlinie 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) sind Frequenzzugangs- und Störungsminderungstechniken einzusetzen, die ein angemessenes Leistungsniveau erbringen. Werden einschlägige Techniken in harmonisierten Normen, deren Fundstellen gemäß der Richtlinie 2014/53/EU im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht worden sind, oder deren Teilen beschrieben, ist eine Leistung zu gewährleisten, die mindestens dem mit diesen Techniken verbundenen Leistungsniveau entspricht.

**Frequenzanordnung**

Die Frequenzanordnung basiert auf Blöcken von 10 MHz, beginnend am unteren Rand des Bands, und zwar bei 5 875 MHz.

**Für IVS im Straßenverkehr:**



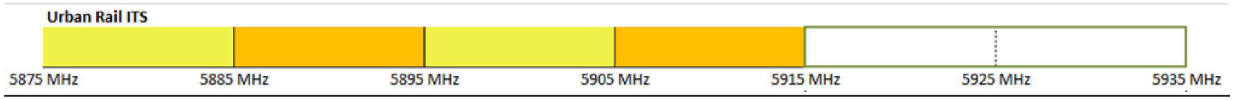

Im Frequenzband 5 875-5 925 MHz nutzen IVS-Anwendungen im Straßenverkehr Kanäle innerhalb der Grenzen der einzelnen 10-MHz-Blöcke. Die Kanalbandbreite kann weniger als 10 MHz betragen.

Zwei Blöcke können in einem zusammenhängenden 20-MHz-Kanal kombiniert werden.

Die Nutzung des aus zwei Blöcken von 10 MHz gebildeten 20-MHz-Kanals innerhalb des Frequenzbands 5 905-5 925 MHz ist auf die Infrastruktur-Fahrzeug-Kommunikation beschränkt, wobei zu berücksichtigen ist, dass für das Frequenzband 5 915-5 925 MHz Beschränkungen gemäß Artikel 3 Absatz 3 gelten.

([1]) EIRP: äquivalente isotrope Strahlungsleistung (Equivalent Isotropic Radiated Power).
([2]) Richtlinie 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung von Funkanlagen auf dem Markt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/5/EG (ABl. L 153 vom 22.5.2014, S. 62, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/53/oj).

**Für IVS im städtischen Schienenverkehr:**




Im Frequenzband 5 875-5 915 MHz nutzen IVS-Anwendungen im städtischen Schienenverkehr Kanäle innerhalb der Grenzen der einzelnen 10-MHz-Blöcke. Die Kanalbandbreite kann weniger als 10 MHz betragen.

Im Frequenzband 5 915-5 935 MHz beträgt die maximale Kanalbandbreite für IVS-Anwendungen im städtischen Schienenverkehr 10 MHz. Die gestrichelte Linie zeigt die bevorzugte harmonisierte Frequenzregelung, auf nationaler Ebene kann bei der Einführung jedoch ein bei 5 925 MHz zentrierter Kanal verwendet werden.