

# Amtsblatt

## der Europäischen Union

# L 5



Ausgabe  
in deutscher Sprache

### Rechtsvorschriften

61. Jahrgang  
10. Januar 2018

Inhalt

#### II *Rechtsakte ohne Gesetzescharakter*

##### VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU) 2018/18 der Kommission vom 21. Dezember 2017 über ein Fangverbot für Nordatlantik-Grenadier in den Unionsgewässern und den internationalen Gewässern der Gebiete I, II und IV für Schiffe unter der Flagge Frankreichs** ..... 1
- ★ **Verordnung (EU) 2018/19 der Kommission vom 21. Dezember 2017 über ein Fangverbot für Kabeljau in den grönländischen Gewässern des NAFO-Gebiets 1F und den grönländischen Gewässern des Gebiets XIV für Schiffe unter der Flagge Deutschlands** ..... 4
- ★ **Verordnung (EU) 2018/20 der Kommission vom 21. Dezember 2017 über ein Fangverbot für Sandaal und dazugehörige Beifänge in den Unionsgewässern der Gebiete IIa, IIIa und IV für Schiffe unter der Flagge Deutschlands** ..... 7
- ★ **Verordnung (EU) 2018/21 der Kommission vom 21. Dezember 2017 über ein Fangverbot für Makrele in den Gebieten VIIIc, IX und X sowie den Unionsgewässern von CECAF 34.1.1 für Schiffe unter der Flagge Deutschlands** ..... 10
- ★ **Verordnung (EU) 2018/22 der Kommission vom 21. Dezember 2017 über ein Fangverbot für Hering in den Unionsgewässern und den norwegischen Gewässern des Gebiets IV nördlich von 53° 30' N für Schiffe unter der Flagge Frankreichs** ..... 13
- ★ **Verordnung (EU) 2018/23 der Kommission vom 21. Dezember 2017 über ein Fangverbot für Hering in den Gebieten VIaS, VIIb und VIIc für Schiffe unter der Flagge Irlands** ..... 16
- ★ **Verordnung (EU) 2018/24 der Kommission vom 21. Dezember 2017 über ein Fangverbot für Scholle in den Gebieten VIIf und VIIg für Schiffe unter der Flagge Frankreichs** ..... 19
- ★ **Verordnung (EU) 2018/25 der Kommission vom 21. Dezember 2017 über ein Fangverbot für Scholle in den Gebieten VIIh, VIIj und VIIk für Schiffe unter der Flagge Frankreichs** ..... 22

# DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2018/26 der Kommission vom 9. Januar 2018 zur Genehmigung einer Änderung der Spezifikation einer geschützten Ursprungsbezeichnung oder einer geschützten geografischen Angabe (Montravel (g.U.))** ..... 25
  - ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2018/27 der Kommission vom 9. Januar 2018 über die Gewährung des Schutzes gemäß Artikel 99 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates für den Namen „Ribeiras do Morrazo“ (g.g.A.)** ..... 26
  - ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2018/28 der Kommission vom 9. Januar 2018 zur Wiedereinführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Fahrrädern, ob als Ursprungserzeugnisse von Sri Lanka angemeldet oder nicht, durch City Cycle Industries** 27
- 

#### **Berichtigungen**

- ★ **Berichtigung der Richtlinie (EU) 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (Abl. L 168 vom 1.7.2015)** ..... 35

## II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

## VERORDNUNGEN

## VERORDNUNG (EU) 2018/18 DER KOMMISSION

vom 21. Dezember 2017

**über ein Fangverbot für Nordatlantik-Grenadier in den Unionsgewässern und den internationalen Gewässern der Gebiete I, II und IV für Schiffe unter der Flagge Frankreichs**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer Kontrollregelung der Union zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der Gemeinsamen Fischereipolitik<sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EU) 2016/2285 des Rates<sup>(2)</sup> sind die Quoten für 2017 festgelegt worden.
- (2) Nach den der Kommission übermittelten Angaben haben die Fänge aus dem im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten Bestand durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, die für 2017 zugeteilte Quote erreicht.
- (3) Daher muss die Befischung dieses Bestands verboten werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

**Ausschöpfung der Quote**

Die Fangquote für den im Anhang dieser Verordnung genannten Bestand, die dem ebenfalls im Anhang genannten Mitgliedstaat für das Jahr 2017 zugeteilt wurde, gilt ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt als ausgeschöpft.

*Artikel 2*

**Verbote**

Die Befischung des im Anhang dieser Verordnung genannten Bestands durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, ist ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt verboten. Nach diesem Zeitpunkt verboten sind insbesondere das Aufbewahren an Bord, das Umsetzen, das Umladen und das Anlanden von Fängen aus diesem Bestand, die von den genannten Schiffen getätigt werden.

<sup>(1)</sup> ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) 2016/2285 des Rates vom 12. Dezember 2016 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten von Fischereifahrzeugen der Union für bestimmte Bestände von Tiefseearten (2017 und 2018) und zur Änderung der Verordnung (EU) 2016/72 (ABl. L 344 vom 17.12.2016, S. 32).

*Artikel 3***Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 21. Dezember 2017

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,  
João AGUIAR MACHADO  
Generaldirektor  
Generaldirektion Maritime Angelegenheiten und Fischerei*

---

## ANHANG

Nr.	47/TQ2285
Mitgliedstaat	Frankreich
Bestand	RHG/124-
Art	Nordatlantik-Grenadier ( <i>Macrourus berglax</i> )
Gebiet	Unionsgewässer und internationale Gewässer der Gebiete I, II und IV
Datum der Schließung	7.12.2017

**VERORDNUNG (EU) 2018/19 DER KOMMISSION****vom 21. Dezember 2017****über ein Fangverbot für Kabeljau in den grönländischen Gewässern des NAFO-Gebiets 1F und den grönländischen Gewässern des Gebiets XIV für Schiffe unter der Flagge Deutschlands**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer Kontrollregelung der Union zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der Gemeinsamen Fischereipolitik <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EU) 2017/127 des Rates <sup>(2)</sup> sind die Quoten für 2017 festgelegt worden.
- (2) Nach den der Kommission übermittelten Angaben haben die Fänge aus dem im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten Bestand durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, die für 2017 zugeteilte Quote erreicht.
- (3) Daher muss die Befischung dieses Bestands verboten werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1***Ausschöpfung der Quote**

Die Fangquote für den im Anhang dieser Verordnung genannten Bestand, die dem ebenfalls im Anhang genannten Mitgliedstaat für das Jahr 2017 zugeteilt wurde, gilt ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt als ausgeschöpft.

*Artikel 2***Verbote**

Die Befischung des im Anhang dieser Verordnung genannten Bestands durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, ist ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt verboten. Nach diesem Zeitpunkt verboten sind insbesondere das Aufbewahren an Bord, das Umsetzen, das Umladen und das Anlanden von Fängen aus diesem Bestand, die von den genannten Schiffen getätigt werden.

*Artikel 3***Inkrafttreten**Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

<sup>(1)</sup> ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) 2017/127 des Rates vom 20. Januar 2017 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten für 2017 für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den Unionsgewässern sowie für Fischereifahrzeuge der Union in bestimmten Nicht-Unionsgewässern (ABl. L 24 vom 28.1.2017, S. 1).

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 21. Dezember 2017

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,  
João AGUIAR MACHADO  
Generaldirektor  
Generaldirektion Maritime Angelegenheiten und Fischerei*

---

## ANHANG

Nr.	51/TQ127
Mitgliedstaat	Deutschland
Bestand	COD/N1GL14 und besondere Bedingungen COD/GRL1 und COD/GRL2
Art	Kabeljau ( <i>Gadus morhua</i> )
Gebiet	Grönländische Gewässer von NAFO 1F und grönländische Gewässer von XIV
Datum der Schließung	9.12.2017



**VERORDNUNG (EU) 2018/20 DER KOMMISSION****vom 21. Dezember 2017****über ein Fangverbot für Sandaal und dazugehörige Beifänge in den Unionsgewässern der Gebiete IIa, IIIa und IV für Schiffe unter der Flagge Deutschlands**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer Kontrollregelung der Union zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der Gemeinsamen Fischereipolitik <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EU) 2017/127 des Rates <sup>(2)</sup> sind die Quoten für 2017 festgelegt worden.
- (2) Nach den der Kommission übermittelten Angaben haben die Fänge aus dem im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten Bestand durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, die für 2017 zugeteilte Quote erreicht.
- (3) Daher muss die Befischung dieses Bestands verboten werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1***Ausschöpfung der Quote**

Die Fangquote für den im Anhang dieser Verordnung genannten Bestand, die dem ebenfalls im Anhang genannten Mitgliedstaat für das Jahr 2017 zugeteilt wurde, gilt ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt als ausgeschöpft.

*Artikel 2***Verbote**

Die Befischung des im Anhang dieser Verordnung genannten Bestands durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, ist ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt verboten. Nach diesem Zeitpunkt verboten sind insbesondere das Aufbewahren an Bord, das Umsetzen, das Umladen und das Anlanden von Fängen aus diesem Bestand, die von den genannten Schiffen getätigt werden.

*Artikel 3***Inkrafttreten**Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.<sup>(1)</sup> ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) 2017/127 des Rates vom 20. Januar 2017 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten für 2017 für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den Unionsgewässern sowie für Fischereifahrzeuge der Union in bestimmten Nicht-Unionsgewässern (ABl. L 24 vom 28.1.2017, S. 1).

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 21. Dezember 2017

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,  
João AGUIAR MACHADO  
Generaldirektor  
Generaldirektion Maritime Angelegenheiten und Fischerei*

---

## ANHANG

Nr.	49/TQ127
Mitgliedstaat	Deutschland
Bestand	SAN/2A3A4. und dazugehörige besondere Bedingungen OT1/*2A3A4, SAN/234_1R, SAN/234_2R, SAN/234_4, SAN/234_5R, SAN/234_6, SAN/234_7R, SAN/234_3R
Art	Sandaal und dazugehörige Beifänge ( <i>Ammodytes</i> spp.)
Gebiet	IIa, IIIa und IV (Unionsgewässer)
Datum der Schließung	9.12.2017

**VERORDNUNG (EU) 2018/21 DER KOMMISSION****vom 21. Dezember 2017****über ein Fangverbot für Makrele in den Gebieten VIIIc, IX und X sowie den Unionsgewässern von  
CECAF 34.1.1 für Schiffe unter der Flagge Deutschlands**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer Kontrollregelung der Union zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der Gemeinsamen Fischereipolitik <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EU) 2017/127 des Rates <sup>(2)</sup> sind die Quoten für 2017 festgelegt worden.
- (2) Nach den der Kommission übermittelten Angaben haben die Fänge aus dem im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten Bestand durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, die für 2017 zugeteilte Quote erreicht.
- (3) Daher muss die Befischung dieses Bestands verboten werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1***Ausschöpfung der Quote**

Die Fangquote für den im Anhang dieser Verordnung genannten Bestand, die dem ebenfalls im Anhang genannten Mitgliedstaat für das Jahr 2017 zugeteilt wurde, gilt ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt als ausgeschöpft.

*Artikel 2***Verbote**

Die Befischung des im Anhang dieser Verordnung genannten Bestands durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, ist ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt verboten. Nach diesem Zeitpunkt verboten sind insbesondere das Aufbewahren an Bord, das Umsetzen, das Umladen und das Anlanden von Fängen aus diesem Bestand, die von den genannten Schiffen getätigt werden.

*Artikel 3***Inkrafttreten**Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

<sup>(1)</sup> ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) 2017/127 des Rates vom 20. Januar 2017 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten für 2017 für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den Unionsgewässern sowie für Fischereifahrzeuge der Union in bestimmten Nicht-Unionsgewässern (ABl. L 24 vom 28.1.2017, S. 1).

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 21. Dezember 2017

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,  
João AGUIAR MACHADO  
Generaldirektor  
Generaldirektion für Maritime Angelegenheiten und Fischerei*

---

## ANHANG

Nr.	50/TQ127
Mitgliedstaat	Deutschland
Bestand	MAC/8C3411 und besondere Bedingung MAC/*08B.
Art	Makrele ( <i>scomber scombrus</i> )
Gebiet	VIIIc, IX und X; CECAF 34.1.1 (Unionsgewässer)
Datum der Schließung	9.12.2017

**VERORDNUNG (EU) 2018/22 DER KOMMISSION****vom 21. Dezember 2017****über ein Fangverbot für Hering in den Unionsgewässern und den norwegischen Gewässern des Gebiets IV nördlich von 53° 30' N für Schiffe unter der Flagge Frankreichs**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer Kontrollregelung der Union zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der Gemeinsamen Fischereipolitik<sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EU) 2017/127 des Rates<sup>(2)</sup> sind die Quoten für 2017 festgelegt worden.
- (2) Nach den der Kommission übermittelten Angaben haben die Fänge aus dem im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten Bestand durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, die für 2017 zugeteilte Quote erreicht.
- (3) Daher muss die Befischung dieses Bestands verboten werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1***Ausschöpfung der Quote**

Die Fangquote für den im Anhang dieser Verordnung genannten Bestand, die dem ebenfalls im Anhang genannten Mitgliedstaat für das Jahr 2017 zugeteilt wurde, gilt ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt als ausgeschöpft.

*Artikel 2***Verbote**

Die Befischung des im Anhang dieser Verordnung genannten Bestands durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, ist ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt verboten. Nach diesem Zeitpunkt verboten sind insbesondere das Aufbewahren an Bord, das Umsetzen, das Umladen und das Anlanden von Fängen aus diesem Bestand, die von den genannten Schiffen getätigt werden.

*Artikel 3***Inkrafttreten**Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.<sup>(1)</sup> ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) 2017/127 des Rates vom 20. Januar 2017 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten für 2017 für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den Unionsgewässern sowie für Fischereifahrzeuge der Union in bestimmten Nicht-Unionsgewässern (ABl. L 24 vom 28.1.2017, S. 1).

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 21. Dezember 2017

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,  
João AGUIAR MACHADO  
Generaldirektor  
Generaldirektion Maritime Angelegenheiten und Fischerei*

---



## ANHANG

Nr.	48/TQ127
Mitgliedstaat	Frankreich
Bestand	HER/4AB. und besondere Bedingung HER/*4AB-C
Art	Hering ( <i>Clupea harengus</i> )
Gebiet	Unionsgewässer und norwegische Gewässer von IV nördlich von 53° 30' N
Datum der Schließung	7.12.2017

**VERORDNUNG (EU) 2018/23 DER KOMMISSION****vom 21. Dezember 2017****über ein Fangverbot für Hering in den Gebieten VIaS, VIIb und VIIc für Schiffe unter der Flagge Irlands**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer Kontrollregelung der Union zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der Gemeinsamen Fischereipolitik <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EU) 2017/127 des Rates <sup>(2)</sup> sind die Quoten für 2017 festgelegt worden.
- (2) Nach den der Kommission übermittelten Angaben haben die Fänge aus dem im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten Bestand durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, die für 2017 zugeteilte Quote erreicht.
- (3) Daher muss die Befischung dieses Bestands verboten werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1***Ausschöpfung der Quote**

Die Fangquote für den im Anhang dieser Verordnung genannten Bestand, die dem ebenfalls im Anhang genannten Mitgliedstaat für das Jahr 2017 zugeteilt wurde, gilt ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt als ausgeschöpft.

*Artikel 2***Verbote**

Die Befischung des im Anhang dieser Verordnung genannten Bestands durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, ist ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt verboten. Nach diesem Zeitpunkt verboten sind insbesondere das Aufbewahren an Bord, das Umsetzen, das Umladen und das Anlanden von Fängen aus diesem Bestand, die von den genannten Schiffen getätigt werden.

*Artikel 3***Inkrafttreten**Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

<sup>(1)</sup> ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) 2017/127 des Rates vom 20. Januar 2017 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten für 2017 für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den Unionsgewässern sowie für Fischereifahrzeuge der Union in bestimmten Nicht-Unionsgewässern (ABl. L 24 vom 28.1.2017, S. 1).

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 21. Dezember 2017

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,  
João AGUIAR MACHADO  
Generaldirektor  
Generaldirektion Maritime Angelegenheiten und Fischerei*

---

## ANHANG

Nr.	52/TQ127
Mitgliedstaat	Irland
Bestand	HER/6AS7BC
Art	Hering ( <i>Clupea harengus</i> )
Gebiet	VIaS, VIIb, VIIc
Datum der Schließung	12.12.2017

**VERORDNUNG (EU) 2018/24 DER KOMMISSION****vom 21. Dezember 2017****über ein Fangverbot für Scholle in den Gebieten VII<sup>f</sup> und VII<sup>g</sup> für Schiffe unter der Flagge Frankreichs**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer Kontrollregelung der Union zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der Gemeinsamen Fischereipolitik <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EU) 2017/127 des Rates <sup>(2)</sup> sind die Quoten für 2017 festgelegt worden.
- (2) Nach den der Kommission übermittelten Angaben haben die Fänge aus dem im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten Bestand durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, die für 2017 zugeteilte Quote erreicht.
- (3) Daher muss die Befischung dieses Bestands verboten werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1***Ausschöpfung der Quote**

Die Fangquote für den im Anhang dieser Verordnung genannten Bestand, die dem ebenfalls im Anhang genannten Mitgliedstaat für das Jahr 2017 zugeteilt wurde, gilt ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt als ausgeschöpft.

*Artikel 2***Verbote**

Die Befischung des im Anhang dieser Verordnung genannten Bestands durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, ist ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt verboten. Nach diesem Zeitpunkt verboten sind insbesondere das Aufbewahren an Bord, das Umsetzen, das Umladen und das Anlanden von Fängen aus diesem Bestand, die von den genannten Schiffen getätigt werden.

*Artikel 3***Inkrafttreten**Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.<sup>(1)</sup> ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) 2017/127 des Rates vom 20. Januar 2017 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten für 2017 für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den Unionsgewässern sowie für Fischereifahrzeuge der Union in bestimmten Nicht-Unionsgewässern (ABl. L 24 vom 28.1.2017, S. 1).

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 21. Dezember 2017

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,  
João AGUIAR MACHADO  
Generaldirektor  
Generaldirektion Maritime Angelegenheiten und Fischerei*

---

## ANHANG

Nr.	41/TQ127
Mitgliedstaat	Frankreich
Bestand	PLE/7FG.
Art	Scholle ( <i>Pleuronectes platessa</i> )
Gebiet	VIIf und VIIg
Datum der Schließung	6.11.2017

**VERORDNUNG (EU) 2018/25 DER KOMMISSION****vom 21. Dezember 2017****über ein Fangverbot für Scholle in den Gebieten VIIIh, VIIj und VIIk für Schiffe unter der Flagge Frankreichs**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer Kontrollregelung der Union zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der Gemeinsamen Fischereipolitik <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EU) 2017/127 des Rates <sup>(2)</sup> sind die Quoten für 2017 festgelegt worden.
- (2) Nach den der Kommission übermittelten Angaben haben die Fänge aus dem im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten Bestand durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, die für 2017 zugeteilte Quote erreicht.
- (3) Daher muss die Befischung dieses Bestands verboten werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1***Ausschöpfung der Quote**

Die Fangquote für den im Anhang dieser Verordnung genannten Bestand, die dem ebenfalls im Anhang genannten Mitgliedstaat für das Jahr 2017 zugeteilt wurde, gilt ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt als ausgeschöpft.

*Artikel 2***Verbote**

Die Befischung des im Anhang dieser Verordnung genannten Bestands durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, ist ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt verboten. Nach diesem Zeitpunkt verboten sind insbesondere das Aufbewahren an Bord, das Umsetzen, das Umladen und das Anlanden von Fängen aus diesem Bestand, die von den genannten Schiffen getätigt werden.

*Artikel 3***Inkrafttreten**Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

<sup>(1)</sup> ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) 2017/127 des Rates vom 20. Januar 2017 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten für 2017 für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den Unionsgewässern sowie für Fischereifahrzeuge der Union in bestimmten Nicht-Unionsgewässern (ABl. L 24 vom 28.1.2017, S. 1).



Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 21. Dezember 2017

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,  
João AGUIAR MACHADO  
Generaldirektor  
Generaldirektion Maritime Angelegenheiten und Fischerei*

---

## ANHANG

Nr.	42/TQ127
Mitgliedstaat	Frankreich
Bestand	PLE/7HJK.
Art	Scholle ( <i>Pleuronectes platessa</i> )
Gebiet	VIIh, VIIj und VIIk
Datum der Schließung	6.11.2017

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/26 DER KOMMISSION****vom 9. Januar 2018****zur Genehmigung einer Änderung der Spezifikation einer geschützten Ursprungsbezeichnung  
oder einer geschützten geografischen Angabe (Montravel (g.U.))**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über eine gemeinsame Marktorganisation für landwirtschaftliche Erzeugnisse und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 922/72, (EWG) Nr. 234/79, (EG) Nr. 1037/2001 und (EG) Nr. 1234/2007 des Rates <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 99,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission hat den Antrag auf Genehmigung einer Änderung der Spezifikation der geschützten Ursprungsbezeichnung „Montravel“ geprüft, den Frankreich gemäß Artikel 105 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 gestellt hat.
- (2) Die Kommission hat den Antrag auf Genehmigung einer Änderung der Spezifikation gemäß Artikel 97 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 im *Amtsblatt der Europäischen Union* <sup>(2)</sup> veröffentlicht.
- (3) Bei der Kommission ist kein Einspruch gemäß Artikel 98 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 eingegangen.
- (4) Die Änderung der Spezifikation sollte daher gemäß Artikel 99 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 genehmigt werden.
- (5) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für die gemeinsame Organisation der Agrarmärkte —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*Die im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlichte Änderung der Spezifikation für die Bezeichnung „Montravel“ (g.U.) wird genehmigt.*Artikel 2*Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 9. Januar 2018

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
Jean-Claude JUNCKER

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 671.<sup>(2)</sup> ABl. C 255 vom 5.8.2017, S. 10.

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/27 DER KOMMISSION****vom 9. Januar 2018****über die Gewährung des Schutzes gemäß Artikel 99 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates für den Namen „Ribeiras do Morrazo“ (g.g.A.)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über eine gemeinsame Marktorganisation für landwirtschaftliche Erzeugnisse und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 922/72, (EWG) Nr. 234/79, (EG) Nr. 1037/2001 und (EG) Nr. 1234/2007 des Rates <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 99,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission hat den Antrag Spaniens auf Eintragung des Namens „Ribeiras do Morrazo“ gemäß Artikel 97 Absätze 2 und 3 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 geprüft und im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht <sup>(2)</sup>.
- (2) Bei der Kommission ist kein Einspruch gemäß Artikel 98 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 eingegangen.
- (3) Der Name „Ribeiras do Morrazo“ sollte im Einklang mit Artikel 99 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 geschützt und in das Register gemäß Artikel 104 derselben Verordnung eingetragen werden.
- (4) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für die gemeinsame Organisation der Agrarmärkte —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Der Name „Ribeiras do Morrazo“ (g.g.A.) wird geschützt.

*Artikel 2*Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 9. Januar 2018

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
Jean-Claude JUNCKER

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 671.<sup>(2)</sup> ABl. C 255 vom 5.8.2017, S. 15.

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/28 DER KOMMISSION****vom 9. Januar 2018****zur Wiedereinführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Fahrrädern, ob als Ursprungserzeugnisse von Sri Lanka angemeldet oder nicht, durch City Cycle Industries**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern <sup>(1)</sup> (im Folgenden „Grundverordnung“), insbesondere auf Artikel 13,

in Erwägung nachstehender Gründe:

**A. GELTENDE MASSNAHMEN UND RICHTSURTEILE****1. Geltende Maßnahmen**

- (1) Im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung führte der Rat im Jahr 2011 mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 990/2011 <sup>(2)</sup> einen endgültigen Antidumpingzoll auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „ursprüngliche Maßnahmen“) ein.
- (2) Im Anschluss an eine Umgehungsuntersuchung nach Artikel 13 der Grundverordnung weitete der Rat im Jahr 2013 mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 501/2013 <sup>(3)</sup> (im Folgenden „angefochtene Verordnung“) die ursprünglichen Maßnahmen auf aus Indonesien, Malaysia, Sri Lanka und Tunesien versandte Einfuhren von Fahrrädern, ob als Ursprungserzeugnisse Indonesiens, Malaysias, Sri Lankas oder Tunesiens angemeldet oder nicht, aus (im Folgenden „Antiumgehungsmaßnahmen“ oder „ausgeweitete Maßnahmen“).

**2. Urteile des Gerichts der Europäischen Union und des Gerichtshofs der Europäischen Union**

- (3) Am 9. August 2013 reichte ein Hersteller aus Sri Lanka, City Cycle Industries (im Folgenden „City Cycle“), eine Klage beim Gericht der Europäischen Union (im Folgenden „Gericht“) ein, mit der das Unternehmen die Nichtigkeitserklärung der angefochtenen Verordnung beantragte, soweit Letztere auf diesen Hersteller Anwendung fand <sup>(4)</sup>. Mit Urteil vom 19. März 2015 <sup>(5)</sup> erklärte das Gericht die angefochtene Verordnung für nichtig, soweit sie auf City Cycle Anwendung fand.
- (4) Im Juli 2015 legten der Rat der Europäischen Union <sup>(6)</sup>, die Europäische Kommission <sup>(7)</sup> und Maxcom Ltd <sup>(8)</sup> (ein Fahrradhersteller aus der Union) Rechtsmittel gegen das Urteil des Gerichts ein. Mit seinem Urteil vom 26. Januar 2017 (im Folgenden „Urteil“) wies der Gerichtshof der Europäischen Union (im Folgenden „Gerichtshof“) die Rechtsmittel zurück, die der Wirtschaftszweig der Union, die Europäische Kommission und der Rat der Europäischen Union gegen das Urteil eingelegt hatten.
- (5) Insbesondere stellte der Gerichtshof in Randnummer 73 seines Urteils fest, dass der Erwägungsgrund (78) der streitigen Verordnung keine individuelle Prüfung etwaiger Umgehungspraktiken enthält, die City Cycle vorgenommen haben soll. In den Randnummern 75 und 76 erklärte der Gerichtshof darüber hinaus, dass die

<sup>(1)</sup> ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 21.

<sup>(2)</sup> Durchführungsverordnung (EU) Nr. 990/2011 des Rates vom 3. Oktober 2011 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 (ABl. L 261 vom 6.10.2011, S. 2).

<sup>(3)</sup> Durchführungsverordnung (EU) Nr. 501/2013 des Rates vom 29. Mai 2013 zur Ausweitung des mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 990/2011 eingeführten endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China auf aus Indonesien, Malaysia, Sri Lanka und Tunesien versandte Einfuhren von Fahrrädern, ob als Ursprungserzeugnisse Indonesiens, Malaysias, Sri Lankas oder Tunesiens angemeldet oder nicht (ABl. L 153 vom 5.6.2013, S. 1).

<sup>(4)</sup> Rechtssache T-413/13, City Cycle Industries/Rat.

<sup>(5)</sup> ABl. C 146 vom 4.5.2015, S. 38.

<sup>(6)</sup> Rechtssache C-260/15 P, Rat/City Cycle Industries.

<sup>(7)</sup> Rechtssache C-254/15 P, Kommission/City Cycle Industries.

<sup>(8)</sup> Rechtssache C-248/15 P, Maxcom/City Cycle Industries.

Feststellung des Vorliegens von Versandmaßnahmen in Sri Lanka sich rechtlich nicht lediglich auf die vom Rat ausdrücklich getroffene zweifache Feststellung stützen lässt, nämlich zum einen des Vorliegens einer Veränderung des Handelsgefüges und zum anderen der mangelnden Bereitschaft eines Teils der ausführenden Hersteller zur Mitarbeit <sup>(1)</sup>.

### 3. Folgen des Urteils

- (6) Nach Artikel 266 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union haben die Organe der Union die sich aus dem Urteil des Gerichtshofs vom 26. Januar 2017 ergebenden Maßnahmen zu ergreifen.
- (7) Die Nichtigkeitsklärung einer Phase eines mehrphasigen Verwaltungsverfahrens hat nicht die Nichtigkeit des gesamten Verfahrens zur Folge <sup>(2)</sup>. Antidumpingverfahren sind ein Beispiel für solche mehrphasigen Verfahren. Daher folgt aus der Nichtigkeit der angefochtenen Verordnung in Bezug auf eine Partei nicht die Nichtigkeit des gesamten vor dem Erlass der betreffenden Verordnung durchgeführten Verfahrens. Die Organe der EU haben die Möglichkeit, die streitige Verordnung nur in den Punkten zu ändern, die ihre Nichtigkeitsklärung zur Folge hatten, und sie in den Punkten, auf die sich das Urteil nicht bezieht <sup>(3)</sup>, unverändert zu lassen.

## B. VERFAHREN

### 1. Verfahren bis zum Urteil

- (8) Die Kommission bestätigt die Erwägungsgründe (1) bis (23) der angefochtenen Verordnung. Sie sind von dem Urteil nicht betroffen.

### 2. Wiederaufnahme

- (9) Im Anschluss an das Urteil veröffentlichte die Kommission am 11. April 2017 eine Bekanntmachung <sup>(4)</sup> zur teilweisen Wiederaufnahme der Umgehungsuntersuchung betreffend die Einfuhren von aus Sri Lanka versandten Fahrrädern, ob als Ursprungerzeugnisse Sri Lankas angemeldet oder nicht, die zum Erlass der angefochtenen Verordnung geführt hat (im Folgenden „Bekanntmachung über die Wiederaufnahme“); die Untersuchung wurde an dem Punkt wiederaufgenommen, an dem der Verfahrensfehler unterlaufen ist. Die Wiederaufnahme beschränkte sich auf die Umsetzung des Urteils des Gerichts im Hinblick auf City Cycle.
- (10) Die Kommission informierte City Cycle, die Vertreter des Ausfuhrlands, des Wirtschaftszweigs der Union und alle anderen bekanntermaßen betroffenen interessierten Parteien der Ausgangsuntersuchung über die teilweise Wiederaufnahme der Untersuchung. Die interessierten Parteien erhielten Gelegenheit, innerhalb der in der Bekanntmachung gesetzten Frist ihren Standpunkt schriftlich darzulegen und eine Anhörung zu beantragen.
- (11) Alle interessierten Parteien, die einen entsprechenden Antrag stellten, erhielten Gelegenheit, von den Kommissionsdienststellen und/oder dem Anhörungsbeauftragten für Handelsverfahren gehört zu werden. Es sind keine Anträge auf eine Anhörung durch die Kommissionsdienststellen bzw. durch den Anhörungsbeauftragten für Handelsverfahren gestellt worden.

### 3. Zollamtliche Erfassung der Einfuhren

- (12) Im Anschluss an das Urteil beantragten der Europäische Fahrradherstellerverband (European Bicycle Manufacturers Association) und Maxcom Ltd, dass die Einfuhren von Fahrrädern, soweit City Cycle betroffen ist, nach Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung zollamtlich erfasst werden, damit spätere Maßnahmen gegenüber diesen Einfuhren ab dem Zeitpunkt dieser zollamtlichen Erfassung angewandt werden können.

<sup>(1)</sup> Mit seinem am gleichen Tag erlassenen Urteil in den verbundenen Rechtssachen C-247/15 P, C-253/15 P und C-259/15 P hob der Gerichtshof das Urteil des Gerichts vom 19. März 2015 in der Rechtssache T-412/13, Chin Haur Indonesia PT/Rat der Europäischen Union auf und wies die Nichtigkeitsklage von Chin Haur gegen die Verordnung (EU) Nr. 501/2013 ab. In dieser Rechtssache stellte der Gerichtshof in Randnummer 98 seines Urteils fest, dass der Rat seine Beweise für das Vorhandensein von Umgehungspraktiken in Indonesien in hinreichendem Maße dargelegt hatte.

<sup>(2)</sup> Rechtssache T-2/95, Industrie des poudres sphériques (IPS)/Rat, Slg. 1998, II-3939.

<sup>(3)</sup> Rechtssache C-458/98 P, Industrie des poudres sphériques (IPS)/Rat, Slg. 2000, I-08147.

<sup>(4)</sup> Bekanntmachung zum Urteil des Gerichts vom 19. März 2015 in der Rechtssache T-413/13, City Cycle Industries/Rat der Europäischen Union und zum Urteil des Gerichtshofs vom 26. Januar 2017 in den Rechtssachen C-248/15 P, C-254/15 P und C-260/15 P betreffend die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 501/2013 des Rates zur Ausweitung des mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 990/2011 eingeführten endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China auf aus Indonesien, Malaysia, Sri Lanka und Tunesien versandte Einfuhren von Fahrrädern, ob als Ursprungerzeugnisse Indonesiens, Malaysias, Sri Lankas oder Tunesiens angemeldet oder nicht (2017/C 113/05) (ABl. C 113 vom 11.4.2017, S. 4).

- (13) Am 11. April 2017 veranlasste die Kommission, dass die Einfuhren von aus Sri Lanka versandten Fahrrädern, ob als Ursprungserzeugnisse Sri Lankas angemeldet oder nicht, soweit das sri-lankische Unternehmen City Cycle Industries betroffen ist, zollamtlich erfasst werden (im Folgenden „Erfassungsverordnung“) <sup>(1)</sup>.

#### 4. Zu untersuchende Ware

- (14) Bei der zu untersuchenden Ware handelt es sich um dieselbe Ware wie in der angefochtenen Verordnung, nämlich um Zweiräder und andere Fahrräder (einschließlich Lastendreirädern, aber ausgenommen Einräder), ohne Motor, mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „China“ oder „VRC“), die derzeit unter den KN-Codes 8712 00 30 und ex 8712 00 70 eingereiht werden. Die Kommission bestätigt die Erwägungsgründe (25) bis (27) der angefochtenen Verordnung.

### C. BEWERTUNG IM ANSCHLUSS AN DAS URTEIL

#### 1. Vorbemerkungen

- (15) Erstens stellte der Gerichtshof fest, dass die angefochtene Verordnung keine individuelle Prüfung etwaiger Umgehungspraktiken enthält, die City Cycle vorgenommen haben soll. In Bezug auf die vom Rat ausdrücklich getroffene zweifache Feststellung, nämlich zum einen das Vorliegen einer Veränderung des Handelsgefüges und zum anderen die mangelnde Bereitschaft eines Teils der ausführenden Hersteller zur Mitarbeit, erklärte der Gerichtshof, dass sie keine ausreichende Grundlage für die Schlussfolgerung des Rates hinsichtlich der Beteiligung von City Cycle an Versandmaßnahmen bzw. des Vorliegens von Versandmaßnahmen auf nationaler Ebene in Sri Lanka biete.
- (16) Zweitens wird in den Randnummern 29 und 31 des Urteils festgestellt, dass mit den von City Cycle im Rahmen der Untersuchung übermittelten Informationen nicht habe nachgewiesen werden können, dass das Unternehmen tatsächlich ein sri-lankischer Hersteller sei oder dass die Montagevorgänge keine Umgehungspraktik im Sinne der in Artikel 13 Absatz 2 der Grundverordnung festgelegten Kriterien darstellen. Die Erwägungsgründe (124) bis (127) der angefochtenen Verordnung werden folglich bestätigt.
- (17) Drittens geht aus diesem Urteil in Verbindung mit dem Urteil des Gerichts hervor, dass der Rat mit Recht davon ausgehen konnte, dass das Unternehmen City Cycle als eine nicht an der Untersuchung mitarbeitende Partei zu betrachten ist und dass in Sri Lanka auf nationaler Ebene in gewissem Umfang eine mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit vorlag. Die Erwägungsgründe (35) bis (42) der angefochtenen Verordnung werden folglich bestätigt.

#### 2. Untergrabung der Abhilfewirkung des Antidumpingzolls

- (18) Die Kommission stellte in den Erwägungsgründen (93) bis (96) der angefochtenen Verordnung eine Untergrabung der Abhilfewirkung des Antidumpingzolls fest. Die diesbezüglichen Feststellungen werden aufrechterhalten.

#### 3. Beweise für das Vorliegen von Dumping

- (19) In den Erwägungsgründen (97) und (98) sowie (107) bis (110) der angefochtenen Verordnung legte die Kommission Beweise für das Vorliegen von Dumping dar. Die entsprechenden Feststellungen werden aufrechterhalten.

#### 4. Vorliegen von Umgehungspraktiken

- (20) Die angefochtene Verordnung wurde für nichtig erklärt, da der Rat in der angefochtenen Verordnung keinen ausreichenden Nachweis für das Vorliegen von Umgehungspraktiken seitens des Unternehmens City Cycle Industries liefern konnte. Es sei daran erinnert, dass das Vorliegen von Umgehungspraktiken unter anderem anhand von Versandmaßnahmen oder auf der Grundlage von Montagevorgängen festgestellt werden kann.
- (21) Die wiederaufgenommene Untersuchung ergab, dass auf Unternehmensebene keine weiteren Beweise für die Feststellung von Versandmaßnahmen vorlagen. Folglich konnten im Hinblick auf den Erwägungsgrund (78) der angefochtenen Verordnung keine weiteren Begründungen hinsichtlich der Versandmaßnahmen vorgebracht werden.

<sup>(1)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2017/678 der Kommission vom 10. April 2017 zur zollamtlichen Erfassung der aus Sri Lanka versandten Einfuhren von Fahrrädern, ob als Ursprungserzeugnisse Sri Lankas angemeldet oder nicht, soweit das sri-lankische Unternehmen City Cycle Industries betroffen ist (ABl. L 98 vom 11.4.2017, S. 7).

- (22) Aus den verfügbaren Informationen geht jedoch hervor, dass Umgehungspraktiken im Wege von Montagevorgängen stattgefunden haben. Diese Feststellung stützt sich auf die von City Cycle selbst im Rahmen der Ausgangsuntersuchung vorgelegten Daten. Der Rat hatte diese Daten nicht detailliert geprüft, da er die Auffassung vertrat, dass dies für einen rechtlich hinreichenden Nachweis des Vorliegens von Umgehungspraktiken nicht erforderlich war. Nach der nun erfolgten Präzisierung des anwendbaren rechtlichen Standards durch den Gerichtshof hält die Kommission es für angezeigt, eine Neubewertung aller im Verwaltungsdossier verfügbaren Informationen im Lichte des anwendbaren rechtlichen Standards vorzunehmen.
- (23) Im Verlauf der Umgehungsuntersuchung reichte City Cycle einen Antrag auf Befreiung von etwaigen Antiumgehungsmaßnahmen ein. Wie in den Erwägungsgründen (37), (38) und (144) der angefochtenen Verordnung dargelegt, konnte City Cycle nicht den Nachweis erbringen, dass es einen Anspruch auf eine Befreiung habe. Das Unternehmen legte eine unzureichende Mitarbeit an den Tag und folglich kam Artikel 18 Absatz 1 der Grundverordnung zur Anwendung. Bedingt durch den Mangel an zuverlässigen Informationen bezüglich des Wertes und des Volumens der vom Unternehmen erworbenen Teile chinesischen Ursprungs war es nicht möglich, positiv nachzuweisen, dass City Cycle tatsächlich ein sri-lankischer Hersteller und nicht an Umgehungspraktiken beteiligt war bzw. dass die Montagevorgänge keine Umgehungspraktiken darstellten. Wie in den Erwägungsgründen (16) und (17) angeführt, waren diese Feststellungen nicht von dem Urteil betroffen.
- (24) In jedem Fall belegen die vom Unternehmen selbst vorgelegten Daten aber Folgendes:
- (1) Der Wert des Ausgangsmaterials (Fahrradteile) mit Ursprung in China machte über 60 % des Gesamtwerts der Teile der montierten Ware aus (60/40-Test);
  - (2) der durch die Montage dieser Teile erzielte Wertzuwachs lag unter 25 % der Herstellungskosten (25 %-Wertzuwachstest).
- (25) Gemäß den in Artikel 13 Absatz 2 Buchstaben a und b der Grundverordnung festgelegten Kriterien sind entsprechende Montagevorgänge als Umgehungspraktiken anzusehen, da, wie in den Erwägungsgründen (18) und (19) beschrieben, auch die anderen Kriterien erfüllt sind.
- (26) Aus den vorstehend genannten Gründen und angesichts der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit Sri Lankas sollte der Nachweis von Umgehungspraktiken durch Montagevorgänge in Sri Lanka auf Landesebene auf der Grundlage der auf oben angeführten, auf Unternehmensebene verfügbaren und auf Umgehungspraktiken hindeutenden Belege erbracht werden.
- (27) Folglich gilt das Vorliegen von Montagevorgängen im Sinne des Artikels 13 Absatz 2 der Grundverordnung in Sri Lanka als nachgewiesen.
- (28) Nach der Unterrichtung hat City Cycle die Befugnis der Kommission infrage gestellt, Feststellungen bezüglich des Vorliegens von Montagevorgängen im Sinne des Artikels 13 Absatz 2 der Grundverordnung zu treffen. Das Unternehmen brachte vor, die Kommission könne die Feststellung bezüglich Montagevorgängen nicht einer erneuten Bewertung unterziehen, da diese Feststellung nicht im Gerichtsverfahren angefochten worden sei; die Kommission sei daher verpflichtet, die Maßnahmen gegen City Cycle einzustellen.
- (29) Dieses Vorbringen ist zurückzuweisen. Erstens ergibt sich aus den in den Erwägungsgründen (4) und (5) angeführten Urteilen des Gerichtshofs, dass die Bedingung für die Einführung von Antiumgehungsmaßnahmen das Vorliegen von Umgehungspraktiken im Sinne des Artikels 13 Absatz 1 der Grundverordnung und nicht von einer spezifischen Unterkategorie dieser Praktiken ist. Zweitens legt City Cycle die der Kommission nach Artikel 266 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union („AEUV“) obliegende Verpflichtung im vorliegenden Fall falsch aus. Wie in Erwägungsgrund (6) der Bekanntmachung über die Wiederaufnahme erläutert, muss die Unzulänglichkeit der Begründung hinsichtlich der verfügbaren Beweise zu Umgehungspraktiken in Sri Lanka in der angefochtenen Verordnung korrigiert werden. Die Kommission verfügt daher sehr wohl über die Befugnis zur Wiedereinführung einer Maßnahme auf der Grundlage einer besseren Argumentation, aus der eindeutig hervorgeht, dass City Cycle an Umgehungspraktiken in Sri Lanka beteiligt ist; dies steht auch in vollem Einklang mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs. In jedem Fall wurde die angefochtene Verordnung in vollem Umfang für nichtig erklärt. Folglich hat keiner der Erwägungsgründe einen endgültigen Status. Vielmehr ist die Kommission gehalten, alle Aspekte des Dossiers erneut zu prüfen. Soweit aufgrund des gerichtlichen Verfahrens keine Änderungen erforderlich werden, kann sich die Kommission darauf beschränken, die Feststellungen der Ausgangsuntersuchung zu bestätigen. In Bezug auf die angefochtenen Aspekte, im vorliegenden Fall also die Umgehungspraktiken, ist eine erneute Bewertung vorzunehmen.
- (30) Nach der Unterrichtung stellte City Cycle auch die Befugnis der Kommission infrage, die vom Unternehmen im Laufe der Untersuchung, die zur Einführung der in Erwägungsgrund (2) genannten Antiumgehungsmaßnahmen führte, vorgelegten Nachweise als Grundlage zu nehmen, um zu einer anderen Schlussfolgerung zu gelangen.



- (31) Dieses Vorbringen ist ebenfalls zurückzuweisen. Die Kommission ist sehr wohl dazu befugt, bereits vorgelegte Nachweise anders zu beurteilen, sofern eine derartige Neubewertung im Einklang mit Artikel 13 der Grundverordnung in ihrer Auslegung durch die Gerichte der Union steht und vorausgesetzt, City Cycle verfügte in vollem Umfang über die Möglichkeit der Stellungnahme zu dieser neuen Bewertung. Wie in den nachfolgenden Erwägungsgründen erläutert, wurde City Cycle in vollem Umfang das Recht gewährt, zur Bewertung der Kommission Stellung zu nehmen. Die von City Cycle abgegebenen Stellungnahmen änderten jedoch nichts an der Feststellung der Kommission, dass das Unternehmen an Umgehungspraktiken beteiligt war.
- (32) Nach der zusätzlichen Unterrichtung erhob City Cycle weiterhin Einwände gegen das Vorgehen der Kommission, die im Verwaltungsdossier verfügbaren Informationen einer erneuten Bewertung zu unterziehen. Das Unternehmen brachte vor, die Kommission dürfe im Anschluss an das Gerichtsurteil nur die Feststellungen bezüglich der Versandmaßnahmen, nicht hingegen bezüglich der Montagevorgänge korrigieren.
- (33) Dieses Vorbringen ist zurückzuweisen. In der vorliegenden Verordnung korrigiert die Kommission die Feststellungen bezüglich der Umgehungspraktiken, die gemäß Erwägungsgrund (20) unter anderem anhand von Versandmaßnahmen oder auf der Grundlage von Montagevorgängen festgestellt werden können. Im Rahmen der angefochtenen Verordnung prüfte die Kommission nicht, ob City Cycle an Montagevorgängen beteiligt war, da sie die Schlussfolgerung zog, dass das Unternehmen an Versandmaßnahmen beteiligt war. Nach Klärung der Sachlage durch den Gerichtshof (siehe Erwägungsgrund (22)) hat die Kommission erneut geprüft, ob City Cycle an Montagevorgängen beteiligt war. Dabei kam die Kommission zu folgender Schlussfolgerung: Erstens lagen, wie in Erwägungsgrund (21) angeführt, auf Unternehmensebene keine weiteren Beweise für das Vorliegen von Versandmaßnahmen vor; zweitens wurde, wie in den Erwägungsgründen (23) und (24) erläutert, eindeutig auf der Grundlage einer Bewertung der vom Unternehmen selbst im Laufe der Untersuchung vorgelegten eigenen Daten festgestellt, dass City Cycle an Umgehungspraktiken im Wege von Montagevorgängen beteiligt war.
- (34) Nach der Unterrichtung äußerte sich City Cycle ferner zu der von der Kommission bei der Durchführung des 60/40-Tests und des 25 %-Wertzuwachstests gemäß Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung verwendeten Berechnungsmethode. Erstens brachte City Cycle vor, die Kommission habe ihre Berechnung auf der Grundlage unzureichender Daten, nämlich allein auf der Grundlage von Daten zu den im Zeitraum der Antiumgehungsuntersuchung erworbenen Halbfertigprodukten, durchgeführt. Zweitens machte das Unternehmen geltend, die Kommission habe bestimmte Daten außer Acht gelassen und folglich fälschlicherweise das von City Cycle vorgeschlagene, auf den Verkaufszahlen basierende Zuweisungsverhältnis zurückgewiesen. Schließlich brachte City Cycle vor, bestimmte Rechnungen mit Datum außerhalb des Berichtszeitraums und/oder Rechnungen ohne Datumsangabe oder in einem falschen Format sollten bei den Berechnungen unberücksichtigt bleiben. Dieses Vorbringen wurde nach der zusätzlichen Unterrichtung erneut bekräftigt, ohne dass zusätzliche sachrelevante Aspekte angeführt wurden.
- (35) In Bezug auf die Methode ist klarzustellen, dass der 60/40-Test nicht nur auf der Grundlage der in Tabelle F.2 des Formulars für die Beantragung einer Befreiung vorgelegten Daten zu Halbfertigprodukten durchgeführt wurde, sondern auch anhand der gemeldeten Herstellungskosten der Fahrradteile, die angeblich von City Cycle hergestellt wurden. Ferner wurde der 25 %-Wertzuwachstest auf der Grundlage der Kosten der Herstellung aus Halbfertigwaren, d. h. der Montagekosten für Fahrräder in Tabelle F.4.2 des Formulars für die Befreiung, durchgeführt. Darüber hinaus verwendete die Kommission, da City Cycle in Tabelle F.4.2 nicht die geforderte Aufschlüsselung der aus der Volksrepublik China und aus anderen Ländern bezogenen Fahrradteile bereitstellte, entsprechende Daten aus Tabelle F.2.
- (36) Was die Stellungnahme zur Verwendung der Methode zur Kostenzuweisung betrifft, weist die Kommission darauf hin, dass die unter Einsatz dieser Methode erhaltenen Daten nicht mit den Daten der geprüften Abschlüsse übereinstimmen. Im Verlauf der vor Ort durchgeführten Kontrolle wurde City Cycle auf diese Inkonsistenz aufmerksam gemacht. City Cycle verwendete keine Buchhaltungssoftware und die Buchführung erfolgte auf Papier und in Excel-Tabellen. Das Unternehmen verfügte über kein System zur Erfassung des Ursprungs der eingeführten Teile und es konnte lediglich festgestellt werden, ob bestimmte Teile lokal bezogen oder eingeführt wurden. Darüber hinaus räumte das Unternehmen ein, dass in seinen Büchern das Herkunftsland der erworbenen Teile nicht verzeichnet wird. Folglich habe City Cycle zur Angabe der im Formular für die Befreiung geforderten, nach Herkunftsland aufgeschlüsselten Daten einen auf den Fahrradverkäufen basierenden Zuweisungsschlüssel zugrunde gelegt. Die Daten, die sich bei der von City Cycle verwendeten Zuweisungsmethode ergaben, stimmten jedoch nicht mit den Daten der geprüften Abschlüsse überein und das Unternehmen selbst räumte ein, dass die betreffenden vorgelegten Zahlen nicht korrekt seien. Folglich wurden die Vorbringen zur Verwendung der Zuweisungsmethode und auch die auf der Grundlage dieser Methode gewonnenen Daten zurückgewiesen, da sie im Widerspruch zu den Angaben in den geprüften Abschlüssen standen; die Kommission verwendete stattdessen die erforderlichen Daten aus anderen Tabellen des Formulars für die Befreiung.
- (37) Schließlich ist die Kommission im Hinblick auf die in Erwägungsgrund (34) genannten Rechnungen der Auffassung, dass das Vorbringen berechtigt ist; folglich wurden sie bei den Berechnungen im Rahmen des 60/40-Tests und des 25 %-Wertzuwachstests nicht herangezogen. Es wurde festgestellt, dass dies ohne Einfluss auf die Ergebnisse blieb: Der Wert des Ausgangsmaterials (Fahrradteile) mit Ursprung in China machte weiterhin über 60 % des Gesamtwerts der Teile der montierten Ware aus und der durch die Montage dieser Teile erzielte Wertzuwachs lag weiterhin unterhalb von 25 % der Herstellungskosten.

- (38) Nach der zusätzlichen Unterrichtung machte City Cycle geltend, die Kommission habe nicht die Tatsache berücksichtigt, dass City Cycle seit jeher ein Fahrradhersteller auf dem Inlandsmarkt Sri Lankas war und der Aufsicht durch die Zollbehörden Sri Lankas unterliegt. Dieses Vorbringen wird als für den Zweck der vorliegenden Bewertung irrelevant zurückgewiesen, da die Analyse gemäß Artikel 13 der Grundverordnung durchgeführt wird.
- (39) Folglich wurden alle Vorbringen hinsichtlich der von der Kommission zur Durchführung des 60/40-Tests und des 25 %-Wertzuwachstests gemäß Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung verwendeten Methode zurückgewiesen.

#### 5. Antrag auf Befreiung

- (40) Aufgrund der mangelnden Bereitschaft des Unternehmens zur Mitarbeit sowie des Unvermögens des Unternehmens, anhand unternehmenseigener Daten nachzuweisen, dass es die Maßnahmen nicht umgangen hat, konnte der Antrag von City Cycle auf Befreiung gemäß Artikel 13 Absatz 4 der Grundverordnung nicht als gerechtfertigt erachtet werden.

#### 6. Stellungnahmen interessierter Parteien

- (41) Die Kommission erhielt Stellungnahmen von City Cycle und seitens des Wirtschaftszweigs der Union.
- (42) City Cycle brachte vor, die Kommission könne nicht ihre Feststellungen bezüglich der Montagevorgänge ändern, da in der angefochtenen Verordnung festgestellt wurde, dass das Vorliegen von Montagevorgängen in Sri Lanka nicht nachgewiesen wurde, und dieser Punkt nicht vor Gericht angefochten wurde. Dieses Vorbringen wurde nach der Unterrichtung wiederholt. Aus den oben dargelegten Gründen ist dieses Vorbringen zurückzuweisen.
- (43) Es wird darauf hingewiesen, dass es auf der Grundlage der vom Unternehmen selbst übermittelten, unternehmenseigenen Daten, insbesondere aufgrund ihrer Mangelhaftigkeit, nicht möglich war, positiv nachzuweisen, dass City Cycle tatsächlich ein Hersteller der Ware war bzw. dass die Montagevorgänge im Unternehmen keine Umgehungspraktiken darstellten. Folglich konnte dem Unternehmen keine Befreiung von den zur Unterbindung der Umgehung eingeführten Zöllen gewährt werden. Aus den vom Unternehmen selbst vorgelegten Daten ging jedoch hervor, dass der Wert des Ausgangsmaterials (Fahrradteile) mit Ursprung in der Volksrepublik China über 60 % des Gesamtwerts der Teile der montierten Ware ausmachte, der durch die Montage dieser Teile erzielte Wertzuwachs hingegen unterhalb von 25 % der Herstellungskosten lag. In Anbetracht des sehr niedrigen Grades der Mitarbeit könnten diese Tatsachen als Hinweis auf das Vorliegen von Umgehungspraktiken ausgelegt werden.
- (44) Ferner machte City Cycle geltend, die Kommission könne nicht die Untersuchung im Wege einer Bekanntmachung im Hinblick auf den erneuten Erlass einer endgültigen Verordnung oder eine Änderung der angefochtenen Verordnung wiederaufnehmen, da in Artikel 13 Absatz 3 der Grundverordnung vorgesehen sei, dass die Kommission eine Umgehungsuntersuchung nur durch eine Verordnung der Kommission einleiten könne. Das Unternehmen brachte ferner vor, die Tatsache, dass nach Auffassung der Kommission nicht das gesamte Verfahren von den Gerichten für nichtig erklärt wurde, sie nicht von der Verpflichtung befreie, eine formelle Verordnung zu erlassen.
- (45) Dieses Vorbringen wurde nach der Unterrichtung wiederholt. Insbesondere machte City Cycle geltend, dass die Wiederaufnahme der Antiumgehungsuntersuchung im Wege einer Bekanntmachung die Rechte des Unternehmens auf einen effektiven Rechtsschutz einschränken würde. Dieses Vorbringen wurde zurückgewiesen, da die Bekanntmachung lediglich eine vorbereitende Maßnahme darstellt und City Cycle seine Rechte im Hinblick auf einen effektiven Rechtsschutz gegen diese Verordnung in Anspruch nehmen kann.
- (46) Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission keine neue Untersuchung eingeleitet hat, sondern lediglich die Untersuchung wiederaufgenommen hat, die zur Einführung von Antiumgehungsmaßnahmen geführt hatte, um die Unregelmäßigkeiten zu beheben, die vom Gerichtshof in seinem Urteil betreffend diese Untersuchung festgestellt wurden.
- (47) Ferner machte City Cycle geltend, dass die zollamtliche Erfassung der Einfuhren von Fahrrädern des Unternehmens auf einem Sachverhaltsirrtum und einer fehlerhaften Begründung beruhten, da die Montagevorgänge bei City Cycle in der angefochtenen Verordnung nicht bestätigt wurden. Folglich brachte das Unternehmen vor, die Bedingungen für den Erlass der Erfassungsverordnung seien nicht erfüllt.
- (48) Wie jedoch in Erwägungsgrund (24) angeführt, wurde bei der Wiederaufnahme der Untersuchung bestätigt, dass die auf Unternehmensebene verfügbaren Beweise für den Zeitraum der Untersuchung, die zur Ausweitung der Maßnahmen im Jahr 2013 geführt hatte, bereits das Vorliegen von Umgehungspraktiken belegten. Im Übrigen stellt die zollamtliche Erfassung von Einfuhren angesichts des spezifischen Charakters des Antiumgehungs-instruments, das auf den Schutz der Wirksamkeit des Antidumpinginstruments ausgelegt ist, ein Standardverfahren zur Förderung dieser Wirksamkeit dar. Folglich wurde das Vorbringen von City Cycle, die Bedingungen für den Erlass der Erfassungsverordnung seien nicht erfüllt, zurückgewiesen.

- (49) Darüber hinaus ersuchte City Cycle die Kommission darum, die auf Einfuhren von Fahrrädern aus Sri Lanka, einschließlich der Einfuhren von City Cycle, zur Unterbindung der Umgehung eingeführten Zölle aufzuheben.
- (50) Diesbezüglich ist anzumerken, dass City Cycle nicht erläutert hat, auf welcher Rechtsgrundlage die Kommission die auf Einfuhren von Fahrrädern aus Sri Lanka eingeführten Antiumgehungsmaßnahmen aufheben sollte. Wie in den Erwägungsgründen (3) und (4) erläutert, wurde mit dem Urteil die angefochtene Verordnung nicht als Ganzes, sondern nur, soweit sie City Cycle betrifft, für nichtig erklärt. Daher wurde dieses Ersuchen abgelehnt.
- (51) Nach der Unterrichtung machte City Cycle geltend, die erneute Ausweitung der ursprünglichen Maßnahmen auf City Cycle ab dem Datum der zollamtlichen Erfassung sei ungerechtfertigt und die Kommission könne nicht über den Zeitraum der ursprünglichen Maßnahmen hinaus, der fünf Jahre nach dem Erlass der angefochtenen Verordnung, also am 28. Mai 2018, endet, Zölle verhängen. Dieses Vorbringen wurde nach der zusätzlichen Unterrichtung wiederholt.
- (52) In Übereinstimmung mit der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs bezweckt eine Verordnung zur Ausweitung eines Antidumpingzolls allein, die Wirksamkeit des Zolls zu gewährleisten und seine Umgehung zu verhindern. Infolgedessen hat eine Maßnahme zur Ausweitung eines endgültigen Antidumpingzolls nur akzessorischen Charakter gegenüber dem ursprünglichen diesen Zoll einführenden Rechtsakt und gewährleistet die wirksame Durchführung der endgültigen Maßnahmen.
- (53) Wie in Erwägungsgrund (2) angeführt, wurden die Antidumpingmaßnahmen im Anschluss an die Umgehungsuntersuchung der auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der VRC gemäß Artikel 13 der Grundverordnung verhängten Maßnahmen unter anderem auf die durch City Cycle getätigten Ausfuhren aus Sri Lanka in den Unionsmarkt ausgeweitet. Folglich bleiben die mit der angefochtenen Verordnung eingeführten Antiumgehungsmaßnahmen so lange in Kraft wie die ursprünglichen Maßnahmen betreffend die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der VRC. Aus diesem Grund wird das Vorbringen, die Kommission könne die Maßnahmen gegenüber den durch City Cycle aus Sri Lanka getätigten Einfuhren in die Union nicht über den 28. Mai 2018 hinaus aufrechterhalten, zurückgewiesen, da es auf einem falschen Verständnis von Artikel 13 der Grundverordnung beruht.
- (54) Darüber hinaus machte City Cycle nach der zusätzlichen Unterrichtung geltend, die Kommission könne zur Unterbindung der Umgehung eingeführte Zölle nicht unbefristet verlängern, ohne eine erneute Prüfung der Umgehungspraktiken des Ausführers vorzunehmen, angesichts der Tatsache, dass die Dumpingpraktiken der chinesischen Ausführer in einem Fünfjahresrhythmus erneut bewertet werden.
- (55) Dieses Vorbringen ist zurückzuweisen, da es auf einem falschen Verständnis der Artikel 11 und 13 der Grundverordnung beruht. Die Kommission nimmt eine Neubewertung der geltenden Antidumpingmaßnahmen auf Antrag des Wirtschaftszweigs der Union vor. Mangels eines entsprechenden Antrags laufen die geltenden Antidumpingmaßnahmen nach Ablauf der Fünfjahresfrist aus. Darüber hinaus bleiben, wie in Erwägungsgrund (53) dargelegt, die eingeführten Antiumgehungsmaßnahmen so lange in Kraft wie die ursprünglichen Maßnahmen. Allerdings können die geltenden Antiumgehungsmaßnahmen auch auf einen Antrag seitens der von Antiumgehungsmaßnahmen betroffenen Unternehmen einer Neubewertung unterzogen werden.

#### D. UNTERRICHTUNG

- (56) Die Parteien wurden über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen unterrichtet, auf deren Grundlage wieder ein endgültiger Antidumpingzoll auf die von City Cycle getätigten Einfuhren von Fahrrädern, ob als Ursprungserzeugnisse Sri Lankas angemeldet oder nicht, eingeführt werden sollte. Nach dieser Unterrichtung wurde ihnen ferner eine Frist zur Stellungnahme eingeräumt.
- (57) Die schriftlichen Stellungnahmen der Parteien wurden geprüft und gegebenenfalls berücksichtigt.

#### E. EINFÜHRUNG VON MASSNAHMEN

- (58) Aus den erläuterten Gründen wird es als angemessen betrachtet, die ursprünglichen Maßnahmen wieder auf durch City Cycle Industries aus Sri Lanka versandte Einfuhren von Zweirädern und anderen Fahrrädern (einschließlich Lastendreirädern, aber ausgenommen Einräder), ohne Motor, ob als Ursprungserzeugnisse Sri Lankas angemeldet oder nicht, die derzeit unter den KN-Codes 8712 00 30 und ex 8712 00 70 (TARIC-Codes 8712 00 30 10 und 8712 00 70 91) eingereiht werden, auszuweiten.
- (59) Angesichts des spezifischen Charakters des Antiumgehungsinstruments, das auf den Schutz der Wirksamkeit des Antidumpinginstruments ausgelegt ist, sowie in Anbetracht dessen, dass in der Untersuchung anhand der vom Unternehmen selbst gemeldeten Daten Nachweise für das Vorliegen von Umgehungspraktiken festgestellt wurden, ist es nach Auffassung der Kommission angemessen, die Maßnahmen ab dem Datum der zollamtlichen Erfassung wieder einzuführen.
- (60) Diese Verordnung steht im Einklang mit der Stellungnahme des nach Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1036 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

1. Der endgültige Antidumpingzoll auf die Einfuhren von Zweirädern und anderen Fahrrädern (einschließlich Lastendreirädern, aber ausgenommen Einräder), ohne Motor (TARIC-Zusatzcode B131), mit Ursprung in der Volksrepublik China, wird ausgeweitet auf die durch City Cycle Industries aus Sri Lanka versandten Einfuhren von Zweirädern und anderen Fahrrädern (einschließlich Lastendreirädern, aber ausgenommen Einräder), ohne Motor, ob als Ursprungserzeugnisse Sri Lankas angemeldet oder nicht, die derzeit unter den KN-Codes 8712 00 30 und ex 8712 00 70 (TARIC-Codes 8712 00 30 10 und 8712 00 70 91) eingereiht werden.

2. Der durch Absatz 1 eingeführte Zoll wird erhoben auf die aus Sri Lanka versandten, nach Artikel 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/678 zollamtlich erfassten Einfuhren, ob als Ursprungserzeugnisse Sri Lankas angemeldet oder nicht.

*Artikel 2*

Die Zollbehörden werden angewiesen, die zollamtliche Erfassung der Einfuhren nach Artikel 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/678 einzustellen.

*Artikel 3*

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 9. Januar 2018

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
Jean-Claude JUNCKER

---

**BERICHTIGUNGEN****Berichtigung der Richtlinie (EU) 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates**

*(Amtsblatt der Europäischen Union L 168 vom 1. Juli 2015)*

Im gesamten Text wird der Ausdruck „Abschwächung aufgrund geometrischer Zerstreuung“ in jeder grammatischen Form durch den Ausdruck „geometrische Ausbreitungsdämpfung“ in der entsprechenden grammatischen Form ersetzt.

Im gesamten Text wird der Ausdruck „Gesamtabschwächung“ in jeder grammatischen Form durch den Ausdruck „Gesamtdämpfung“ in der entsprechenden grammatischen Form ersetzt.

Im gesamten Text wird der Ausdruck „Abschwächung“ in jeder grammatischen Form durch den Ausdruck „Dämpfung“ in der entsprechenden grammatischen Form ersetzt.

Im gesamten Text wird der Ausdruck „äquivalente Schallquelle“ in jeder grammatischen Form durch den Ausdruck „Ersatzschallquelle“ in der entsprechenden grammatischen Form ersetzt.

Im gesamten Text wird der Ausdruck „Flugzeughöhe“ in jeder grammatischen Form durch den Ausdruck „Flughöhe über Grund“ in der entsprechenden grammatischen Form ersetzt.

Im gesamten Text wird der Ausdruck „Kurs über Grund“ in jeder grammatischen Form durch den Ausdruck „Flugweg“ in der entsprechenden grammatischen Form ersetzt.

Im gesamten Text wird der Ausdruck „langfristiger A-bewerteter durchschnittlicher Schalldruckpegel“ in jeder grammatischen Form durch den Ausdruck „A-bewerteter Langzeit-Dauerschallpegel“ in der entsprechenden grammatischen Form ersetzt.

Im gesamten Text wird der Ausdruck „langfristiger Gesamtschallpegel“ in jeder grammatischen Form durch den Ausdruck „Gesamt-Langzeit-Dauerschallpegel“ in der entsprechenden grammatischen Form ersetzt.

Im gesamten Text wird der Ausdruck „langfristiger Schallpegel“ in jeder grammatischen Form durch den Ausdruck „Dauerschallpegel“ in der entsprechenden grammatischen Form ersetzt.

Im gesamten Text wird der Ausdruck „Quellenlinie“ in jeder grammatischen Form durch den Ausdruck „Linienquelle“ in der entsprechenden grammatischen Form ersetzt.

Im gesamten Text wird der Ausdruck „stoßartiges Geräusch“ in jeder grammatischen Form durch den Ausdruck „Stoßgeräusch“ in der entsprechenden grammatischen Form ersetzt.

Im gesamten Text wird der Ausdruck „Strahlbeugung“ in jeder grammatischen Form durch den Ausdruck „Schallstrahlkrümmung“ in der entsprechenden grammatischen Form ersetzt.

Im gesamten Text wird der Ausdruck „Streckenabschnitt“ in jeder grammatischen Form durch den Ausdruck „Gleisabschnitt“ in der entsprechenden grammatischen Form ersetzt.

Im gesamten Text wird der Ausdruck „Unterbau“ in jeder grammatischen Form durch den Ausdruck „Oberbau“ in der entsprechenden grammatischen Form ersetzt.

Im gesamten Text wird der Ausdruck „vergrößert“ in jeder grammatischen Form durch den Ausdruck „verlängert“ in der entsprechenden grammatischen Form ersetzt.

Im gesamten Text wird der Ausdruck „Vergrößerung“ in jeder grammatischen Form durch den Ausdruck „Verlängerung“ in der entsprechenden grammatischen Form ersetzt.

Seite 4, Anhang Nummer 1 Einleitung:

Anstatt: „an den Messpunkten“

muss es heißen: „an den Immissionspunkten“.

Seite 4, Anhang Nummer 2.1.1 Absatz 1:

Anstatt: „Die Lärmberechnung ist im Frequenzbereich 63 Hz bis 8 kHz vorzunehmen“

muss es heißen: „Die Lärmberechnung ist im Frequenzbereich der Oktavbänder von 63 Hz bis 8 kHz vorzunehmen“.

Seite 5, Anhang Nummer 2.2.1 Unterabschnitt *Klassifizierung der Fahrzeuge* Absatz 2:

Anstatt: „und in der Regel zahlenmäßig weit auseinander liegen“

muss es heißen: „und ihre Geräuschemissionen in der Regel weit auseinander liegen“.

Seite 7, Anhang Nummer 2.2.1 Überschrift *Schallleistungsemission*:

Anstatt: „Schallleistungsemission“

muss es heißen: „Schallleistungspegel“.

Seite 7, Anhang Nummer 2.2.1 Unterabschnitt *Allgemeine Betrachtungen*:

Anstatt: „im ‚halbfreien Schallfeld‘“

muss es heißen: „im ‚akustischen Halbraum‘“.

Seite 8, Anhang Nummer 2.2.1 Unterabschnitt *Verkehrsfluss* Absatz 2:

Anstatt: „jedes Oktavband  $i$  von 125 Hz bis 4 kHz“

muss es heißen: „jedes Oktavband  $i$  von 63 Hz bis 8 kHz“.

Seite 8, Anhang Nummer 2.2.1 Unterabschnitt *Einzelnes Fahrzeug* Absatz 2:

Anstatt: „Hauptlärmquellen“

muss es heißen: „Hauptgeräuschquellen“.

Seite 13, Anhang Nummer 2.3.1 Unterabschnitt *Definition von Fahrzeug und Zug* Absatz 3 Satz 4:

Anstatt: „der modellierten äquivalenten Quellenlinie“

muss es heißen: „der modellierten Ersatzlinienquelle“.

Seite 13, Anhang Nummer 2.3.1 Unterabschnitt *Definition von Fahrzeug und Zug* Absatz 4 Satz 1:

Anstatt: „Die Anzahl der Fahrzeuge je Typ ist für jeden einzelnen Streckenabschnitt für jeden Zeitabschnitt zu bestimmen, der bei der Lärmberechnung zugrunde gelegt werden soll.“

muss es heißen: „Die Anzahl der Fahrzeuge je Typ ist für jeden einzelnen Gleisabschnitt für jeden der Zeiträume, die bei der Lärmkartierung zu berücksichtigen sind, zu bestimmen.“

Seite 13, Anhang Nummer 2.3.1 Unterabschnitt *Definition von Fahrzeug und Zug* Tabelle [2.3.a] Spalte 1 Zeile 10:

Anstatt: „alle generischen Güterfahrzeuge“

*muss es heißen:* „alle arttypischen Güterfahrzeuge“.

Seite 13, Anhang Nummer 2.3.1 Unterabschnitt *Definition von Fahrzeug und Zug* Tabelle [2.3.a] Spalte 3 Zeile 4:

*Anstatt:* „Grauguss“

*muss es heißen:* „Grauguss-Bremsklotzsohle“.

Seite 13, Anhang Nummer 2.3.1 Unterabschnitt *Definition von Fahrzeug und Zug* Tabelle [2.3.a] Spalte 3 Zeile 5:

*Anstatt:* „Sohlen aus Verbundstoff oder Sintermetall“

*muss es heißen:* „Klotzbremse mit Bremsklotzsohlen aus Verbundstoff oder Sintermetall“.

Seite 13, Anhang Nummer 2.3.1 Unterabschnitt *Definition von Fahrzeug und Zug* Tabelle [2.3.a] Spalte 3 Zeile 6:

*Anstatt:* „nicht laufflächengebremst“

*muss es heißen:* „nicht klotzgebremst“.

Seite 13, Anhang Nummer 2.3.1 Unterabschnitt *Definition von Fahrzeug und Zug* Tabelle [2.3.a] Spalte 4 Zeile 5:

*Anstatt:* „Schalldämpfer“

*muss es heißen:* „Radabsorber“.

Seite 13, Anhang Nummer 2.3.1 Unterabschnitt *Definition von Fahrzeug und Zug* Tabelle [2.3.a] Spalte 4 Zeile 6:

*Anstatt:* „Schallschirme“

*muss es heißen:* „Schallschürzen“.

Seite 14, Anhang Nummer 2.3.1 Überschrift *Klassifizierung von Gleisen und Bettung*:

*Anstatt:* „Klassifizierung von Gleisen und Bettung“

*muss es heißen:* „Klassifizierung von Gleisen und des Schienenoberbaus“.

Seite 14, Anhang Nummer 2.3.1 Unterabschnitt *Klassifizierung von Gleisen und Bettung* Absatz 1 Satz 1:

*Anstatt:* „bestehenden Strecken“

*muss es heißen:* „bestehenden Gleise“.

Seite 14, Anhang Nummer 2.3.1 Unterabschnitt *Klassifizierung von Gleisen und Bettung* Absatz 1 Satz 3:

*Anstatt:* „Elemente“

*muss es heißen:* „Parameter“.

Seite 14, Anhang Nummer 2.3.1 Unterabschnitt *Klassifizierung von Gleisen und Bettung* Absatz 1 Satz 4:

*Anstatt:* „Schienenrauheit, Steifheit der Unterlagsplatten, Unterbau, Schienenstöße und Bogenhalbmesser der Strecke“

*muss es heißen:* „Schienenrauheit, Steifheit der Zwischenlagen, Oberbau, Schienenstöße und Radius des Gleisabschnittes“.

Seite 14, Anhang Nummer 2.3.1 Unterabschnitt *Klassifizierung von Gleisen und Bettung* Absatz 1 Satz 5 Halbsatz 1:

*Anstatt:* „Streckenmerkmale“

*muss es heißen:* „Gleismerkmale“.

Seite 14, Anhang Nummer 2.3.1 Unterabschnitt *Klassifizierung von Gleisen und Bettung* Absatz 2:

Anstatt: „Grundbestandteile der Strecke“

muss es heißen: „Grundbestandteile des Gleises“.

Seite 14, Anhang Nummer 2.3.1 Unterabschnitt *Klassifizierung von Gleisen und Bettung* Absatz 3:

Anstatt: „Streckenarten“

muss es heißen: „Gleisarten“.

Seite 14, Anhang Nummer 2.3.1 Unterabschnitt *Klassifizierung von Gleisen und Bettung* Tabelle [2.3.b]:

Anstatt:

„Stelle	1	2	3	4	5	6
Deskriptor	Unterbau	Schienenrauheit	Art der Unterlagsplatten	Zusatzmaßnahmen	Schienenstöße	Bogen
Erläuterung des Deskriptors	Art des Unterbaus	Indikator für Rauheit	Gibt einen Hinweis auf die „akustische“ Steifigkeit	Ein Buchstabe zur Beschreibung akustischer Vorrichtungen	Vorhandensein von Stößen und Abstände	Angabe zum Radius eines Bogens in m
<b>Zulässige Codes</b>	<b>B</b> Gleisbett	<b>E</b> Gut instandgehalten und sehr eben	<b>S</b> Weich (150-250 MN/m)	<b>N</b> Keine	<b>N</b> Keine	<b>N</b> Gerade Strecke
	<b>S</b> Feste Fahrbahn	<b>M</b> Normal instandgehalten	<b>M</b> Mittel (250 bis 800 MN/m)	<b>D</b> Schienendämpfer	<b>S</b> Einzelner Stoß oder Weiche	<b>L</b> Niedrig (1 000-500 m)
	<b>L</b> Brücke mit Schotterbett	<b>N</b> Nicht gut instandgehalten	<b>H</b> Steif (800-1 000 MN/m)	<b>B</b> Niedrige Schutzwand	<b>D</b> Zwei Stöße oder Weichen je 100 m	<b>M</b> Mittel (Weniger als 500 m und mehr als 300 m)
	<b>N</b> Schotterlose Brücke	<b>B</b> Nicht instandgehalten und schlechter Zustand		<b>A</b> Schalldämpfende Platte auf fester Fahrbahn	<b>M</b> Mehr als zwei Stöße oder Weichen je 100 m	<b>H</b> Hoch (Weniger als 300 m)
	<b>T</b> Eingelassene Fahrbahn			<b>E</b> Eingelassenes Gleis		
	<b>O</b> Andere			<b>O</b> Andere“		



muss es heißen:

„Stelle	1	2	3	4	5	6
Deskriptor	Oberbau	Schienenrauheit	Art der Zwischenlagen	Zusatzmaßnahmen	Schienenstöße	Bogen
<b>Erläuterung des Deskriptors</b>	Art des Oberbaus	Indikator für Rauheit	Gibt einen Hinweis auf die „akustische“ Steifigkeit	Ein Buchstabe zur Beschreibung der Schallschutzmaßnahmen	Vorhandensein von Stößen und Zwischenräumen	Angabe zum Radius eines Bogens in m
<b>Zulässige Codes</b>	<b>B</b> Schotterbettung	<b>E</b> Guter Wartungszustand, sehr glatt	<b>S</b> Weich (150-250 MN/m)	<b>N</b> Keine	<b>N</b> Keine	<b>N</b> Gerades Gleis
	<b>S</b> Feste Fahrbahn	<b>M</b> Normaler Wartungszustand	<b>M</b> Mittel (250 bis 800 MN/m)	<b>D</b> Schienenstegdämpfer	<b>S</b> Einzelne(r) Stoß oder Weiche	<b>L</b> Niedrig (1 000-500 m)
	<b>L</b> Brücke mit Schotterbett	<b>N</b> Kein guter Wartungszustand	<b>H</b> Steif (800-1 000 MN/m)	<b>B</b> Niedrige Schutzwand	<b>D</b> Zwei Stöße oder Weichen je 100 m	<b>M</b> Mittel (Weniger als 500 m und mehr als 300 m)
	<b>N</b> Schotterlose Brücke	<b>B</b> Keine Wartung und schlechter Zustand		<b>A</b> Absorberplatte auf fester Fahrbahn	<b>M</b> Mehr als zwei Stöße oder Weichen je 100 m	<b>H</b> Hoch (Weniger als 300 m)
	<b>T</b> straßenbündiger Bahnkörper			<b>E</b> Eingelassenes Gleis		
	<b>O</b> Andere			<b>O</b> Andere“		

Seite 15, Anhang Nummer 2.3.1 Unterabschnitt *Anzahl und Position der äquivalenten Schallquellen* Absatz 1 Satz 1:

*Anstatt:* „Die verschiedenen äquivalenten Lärmlinienquellen werden in unterschiedlichen Höhen und in der Mitte der Fahrspur platziert.“

*muss es heißen:* „Die verschiedenen Ersatzlinienquellen werden in unterschiedlichen Höhen und in der Mitte des Gleises platziert.“

Seite 15, Anhang Nummer 2.3.1 Unterabschnitt *Anzahl und Position der äquivalenten Schallquellen* Absatz 2:

*Anstatt:* „Die äquivalenten Quellen umfassen verschiedene physikalische Quellen (Index p). Diese physikalischen Quellen werden je nach Hervorrufungsmechanismus in verschiedene Kategorien unterteilt.“

*muss es heißen:* „Die Ersatzschallquellen umfassen unterschiedliche technische Quellen (Index p). Sie werden je nach der Art ihrer Entstehung in verschiedene Kategorien unterteilt.“

Seite 15, Anhang Nummer 2.3.1 Unterabschnitt *Anzahl und Position der äquivalenten Schallquellen* Absatz 2 Nummer 1 Satz 1:

*Anstatt:* „Die Rauheit der Räder und der Schienenköpfe macht über die drei Übertragungswege zu den abstrahlenden Oberflächen (Schienen, Räder und Aufbauten) die Rollgeräusche aus.“

*muss es heißen:* „Die Rauheit der Räder und der Fahrflächen bewirkt über die drei Übertragungswege zu den abstrahlenden Oberflächen (Schienen, Räder und Aufbauten) die Rollgeräusche.“

Seite 16, Anhang Nummer 2.3.2 Überschrift *Schallleistungsemission*:

*Anstatt:* „Schallleistungsemission“

*muss es heißen:* „Schallleistungspegel“.

Seite 16, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Verkehrsfluss* Absatz 2:

*Anstatt:* „in jedem Streckenabschnitt auf dem Gleistyp (j)“

*muss es heißen:* „auf jedem Gleisabschnitt mit dem Oberbau (j)“.

Seite 16, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Verkehrsfluss* Absatz 2:

*Anstatt:* „und ist die Energiesumme aller Anteile aller Fahrzeuge, die den speziellen j-ten Streckenabschnitt befahren. Der jeweilige Anteil geht auf Folgendes zurück:“

*muss es heißen:* „und ist die energetische Summe der Beiträge aller Fahrzeuge, die den speziellen j-ten Gleisabschnitt befahren. Der jeweilige Beitrag geht auf Folgendes zurück:“.

Seite 16, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Verkehrsfluss* Absatz 2 zweite Aufzählung:

*Anstatt:*

- „— alle Fahrzeugtypen (t),
- die jeweilige Geschwindigkeit (s),
- die besonderen Fahrbedingungen (gleichbleibende Geschwindigkeit) (c),
- die einzelnen physikalischen Quellen (Roll-, stoßartige, Quietsch-, Brems- und Antriebsgeräusche, aerodynamische und andere Geräusche wie etwa Brückendröhnen) (p).“

*muss es heißen:*

- „— alle Fahrzeugtypen (t),
- mit ihren jeweiligen Geschwindigkeiten (s),
- mit ihren jeweiligen Betriebszuständen (konstante Geschwindigkeit) (c),
- die einzelnen physikalischen Quellen (Roll-, Stoß-, Quietsch-, Brems- und Antriebsgeräusche, aerodynamische und andere Geräusche wie etwa Brückendröhnen) (p).“

Seite 16, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Verkehrsfluss* Absatz 3:

*Anstatt:* „Eingabe in den Verbreitungsteil“

*muss es heißen:* „Eingabe in das Ausbreitungsmodell“.

Seite 17, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Verkehrsfluss* Legende zur Gleichung (2.3.1) Buchstabe c:

*Anstatt:* „Index der Fahrbedingungen: 1 (für konstante Geschwindigkeit), 2 (Stand),“

*muss es heißen:* „Index der Betriebsbedingungen: 1 (für konstante Geschwindigkeit), 2 (Leerlauf),“.

Seite 17, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Verkehrsfluss* Legende zur Gleichung (2.3.1) Buchstabe p:

*Anstatt:* „Index der physikalischen Quellen: 1 (Rollgeräusche und stoßartige Geräusche), 2 (Kurvenkreischen), 3 (Antriebsgeräusche), 4 (aerodynamische Geräusche), 5 (zusätzliche Wirkungen),“

*muss es heißen:* „Index der physikalischen Quellen: 1 (Roll- und Stoßgeräusche), 2 (Kurvenkreischen), 3 (Antriebsgeräusche und Aggregatgeräusche), 4 (aerodynamische Geräusche), 5 (sonstige Geräusche).“

Seite 17, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Verkehrsfluss* erster Gedankenstrich zur Gleichung (2.3.2):

*Anstatt:* „Q ist die durchschnittliche Anzahl von Fahrzeugen je Stunde im j-ten Streckenabschnitt für den Fahrzeugtyp  $t$ , die mittlere Zuggeschwindigkeit  $s$  und die Fahrbedingung  $c$ .“

*muss es heißen:* „Q ist die durchschnittliche Anzahl von Fahrzeugen je Stunde im j-ten Gleisabschnitt für den Fahrzeugtyp  $t$ , die mittlere Zuggeschwindigkeit  $s$  und den Betriebszustand  $c$ .“

Seite 17, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Verkehrsfluss* dritter Gedankenstrich zur Gleichung (2.3.2):

*Anstatt:* „ $L_{w,0,dir}$  ist der Pegel der gerichteten Schalleistung des jeweiligen Geräusches (Roll-, stoßartige, Quietsch-, Brems- und Antriebsgeräusche, aerodynamische und andere Geräusche) eines einzelnen Fahrzeugs in den Richtungen  $\psi$  und  $\varphi$ , und zwar in Bezug gesetzt zur Bewegungsrichtung des Fahrzeugs“

*muss es heißen:* „ $L_{w,0,dir}$  ist der Pegel der gerichteten Schalleistung des jeweiligen Geräusches (Roll-, Stoß-, Quietsch-, Brems- und Antriebsgeräusche, aerodynamische und andere Geräusche) eines einzelnen Fahrzeugs in den Richtungen  $\psi$  und  $\varphi$ , bezogen auf die Fahrtrichtung.“

Seite 18, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Verkehrsfluss* Absatz 7:

*Anstatt:* „Um der Richtwirkung der Quellen in vertikaler und horizontaler Richtung mittels zusätzlicher Korrekturen Rechnung zu tragen, wird die Stärke der Quelle bei den Berechnungen dann spezifisch als gerichtete Schalleistung je 1 m Länge der Strecke  $L_{w',tot,dir,i}$  ausgedrückt.“

*muss es heißen:* „Die horizontale und vertikale Richtwirkung der Schallquellen wird für die Berechnung durch (entsprechende) Zuschläge auf die Schalleistung je 1 m Gleis  $L_{w_e,tot,dir,i}$  berücksichtigt.“

Seite 18, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Verkehrsfluss* Absatz 9:

*Anstatt:* „Für jede Kombination aus Fahrzeug, Strecke, Geschwindigkeit und Fahrt, jeden Streckenabschnitt, die Höhen entsprechend  $h = 1$  und  $h = 2$  und die Richtwirkung wird die Menge  $L_{w,0,dir,i}(\psi,\varphi)$  berücksichtigt.“

*muss es heißen:* „Je Kombination aus Fahrzeug, Strecke, Geschwindigkeit und Betriebsbedingung wird für jeden Gleisabschnitt und jede Quelhöhe  $h = 1$  und  $h = 2$  unter Berücksichtigung der Richtwirkung  $L_{w,0,dir,i}(\psi,\varphi)$  ermittelt.“

Seite 18, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Rollgeräusche* Satz 1:

*Anstatt:* „Der Fahrzeuganteil und der Fahrbahnanteil an den Rollgeräuschen werden in die folgenden vier Hauptelemente unterteilt: Radrauheit, Schienenrauheit, Fahrzeugtransferfunktion auf die Räder und die Aufbauten (Behältnisse) und Transferfunktion von den Schienen.“

*muss es heißen:* „Die Beiträge des Fahrzeuges und des Gleises an den Rollgeräuschen werden in die folgenden vier Hauptelemente unterteilt: Radrauheit, Schienenrauheit, Fahrzeugtransferfunktion auf Räder und Aufbauten (Behälter) sowie Schienentransferfunktion.“

Seite 18, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Rollgeräusche*:

*Anstatt:* „Schienenunterbaus“

*muss es heißen:* „Gleisunterbaus“.

Seite 19, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Definition* Absatz 1:

*Anstatt:* „Der Rauheitsgrad  $L_r$  wird definiert“

*muss es heißen:* „Die Rauheit  $L_r$  wird definiert“.

Seite 19, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Definition* Absatz 2 Satz 1:

*Anstatt:* „Der Rauheitsgrad  $L_r$  wird typischerweise“

*muss es heißen:* „Die Rauheit  $L_r$  wird typischerweise“.

Seite 19, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Definition* Absatz 2 Satz 1:

*Anstatt:* „und  $v$  die Zuggeschwindigkeit in km/h ist“

*muss es heißen:* „und  $v$  die Zuggeschwindigkeit in m/s ist“

Seite 19, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Definition* Absatz 3:

*Anstatt:* „Der Schienenrauheitsgrad“

*muss es heißen:* „Die Schienenrauheit“.

Seite 19, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Definition* Absatz 4:

*Anstatt:* „der Radrauheitsgrad“

*muss es heißen:* „die Radrauheit“.

Seite 19, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Definition* Absatz 5:

*Anstatt:* „Der Grad der effektiven Gesamtrauheit“

*muss es heißen:* „Die effektive Gesamtrauheit“.

Seite 19, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Definition* Absatz 5:

*Anstatt:* „der Rauheitsgrade der Schiene und des Rades“

*muss es heißen:* „von Schienen- und Radrauheit“.

Seite 19, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Definition* Absatz 5:

*Anstatt:* „ $A_3(\lambda)$ “

*muss es heißen:* „ $A_3(\lambda)$ “.

Seite 19, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Definition* Absatz 6:

*Anstatt:* „Ladung“

*muss es heißen:* „Achslast“.

Seite 19, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Fahrzeug-, Gleis- und Aufbautentransferfunktion* Absatz 3 Satz 1:

*Anstatt:* „Aus diesem Grunde wird bei den Rollgeräuschen der Anteil der Schiene und des Fahrzeugs durch diese Transferfunktionen und den Grad der effektiven Gesamtrauheit vollständig beschrieben.“

*muss es heißen:* „Somit wird bei den Rollgeräuschen der Beitrag der Schiene und des Fahrzeugs durch diese Transferfunktionen und die effektive Gesamtrauheit vollständig beschrieben.“

Seite 19, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Fahrzeug-, Gleis- und Aufbautentransferfunktion* Absatz 3 Satz 2:

*Anstatt:* „Wenn sich ein Zug im Stand befindet (Betriebshalt), bleiben die Rollgeräusche unberücksichtigt.“

*muss es heißen:* „Bei Zügen im Leerlauf (Betriebshalt) werden keine Rollgeräusche berücksichtigt.“

Seite 20, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Fahrzeug-, Gleis- und Aufbautentransferfunktion* Absatz 4:

Anstatt: „der Grad der effektiven Gesamtrauheit  $L_{R,TOT,i}$ “

muss es heißen: „die effektive Gesamtrauheit  $L_{R,TOT,i}$ “.

Seite 20, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Stoßartige Geräusche (Kreuzungen, Weichen und Schienenstöße)* Absatz 1 Satz 3:

Anstatt: „verschweißte Schienen“

muss es heißen: „Stoßlückengleise“.

Seite 20, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Stoßartige Geräusche (Kreuzungen, Weichen und Schienenstöße)* Absatz 1 Satz 5:

Anstatt: „(Stand)“

muss es heißen: „(Leerlauf)“.

Seite 20, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Stoßartige Geräusche (Kreuzungen, Weichen und Schienenstöße)* Absatz 2 Satz 2:

Anstatt: „ein ergänzender fiktiver Rauheitsgrad für Stöße zum Grad der fiktiven Gesamtrauheit“

muss es heißen: „eine ergänzende fiktive Rauheit für Stöße zur fiktiven Gesamtrauheit“.

Seite 21, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Stoßartige Geräusche (Kreuzungen, Weichen und Schienenstöße)* Absatz 3 Satz 2:

Anstatt: „und  $v$  die  $s$ -te Fahrzeuggeschwindigkeit des  $t$ -ten Fahrzeugtyps in km/h“

muss es heißen: „und  $v$  die  $s$ -te Fahrzeuggeschwindigkeit des  $t$ -ten Fahrzeugtyps in m/s“.

Seite 21, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Stoßartige Geräusche (Kreuzungen, Weichen und Schienenstöße)* Absatz 4 Halbsatz 2:

Anstatt: „der in der Gleichung zu verwendende Rauheitsgrad“

muss es heißen: „die in der Gleichung zu verwendende Rauheit“.

Seite 21, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Stoßartige Geräusche (Kreuzungen, Weichen und Schienenstöße)* Absatz 4 Halbsatz 2:

Anstatt: „der für einen einzigen Stoß angegebene Rauheitsgrad“

muss es heißen: „die für einen einzigen Stoß angegebene Rauheit“.

Seite 21, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Stoßartige Geräusche (Kreuzungen, Weichen und Schienenstöße)* Absatz 5 Satz 1:

Anstatt: „Der standardmäßige Rauheitsgrad“

muss es heißen: „Die standardmäßige Rauheit“.

Seite 21, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Stoßartige Geräusche (Kreuzungen, Weichen und Schienenstöße)* Absatz 7:

Anstatt: „verschweißte Schienen“

muss es heißen: „Stoßlückengleise“.

Seite 21, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Kreischen* Absatz 3 Satz 2:

Anstatt: „50 m der Strecke“

muss es heißen: „50 m des Gleises“.

Seite 23, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Richtverhalten der Quellen* Absatz 1:

Anstatt: „Roll-, stoßartige (Schienenstöße usw.), Kreisch-, Brems-, Gebläse- und aerodynamische Einflüsse“

muss es heißen: „Roll-, Stoß- (Schienenstöße usw.), Kreisch-, Brems-, Gebläse- und aerodynamische Einflüsse“.

Seite 23, Anhang Nummer 2.3.2 Unterabschnitt *Richtverhalten der Quellen* Absatz 3:

Anstatt: „an anderer Stelle“

muss es heißen: „in allen anderen Fällen“.

Seite 23, Anhang Nummer 2.3.3 Unterabschnitt *Korrektur um den Wert der baulichen Abstrahlung (Brücken und Viadukte)* Satz 4:

Anstatt: „Streckeneigenschaften“

muss es heißen: „Gleiseigenschaften“.

Seite 23, Anhang Nummer 2.4.1 Unterabschnitt *Klassifizierung der Quellenarten (Punkt, Linie, Fläche)* Satz 4:

Anstatt: „Ausbreitung“

muss es heißen: „Verteilung“.

Seite 24, Anhang Nummer 2.4.1 Überschrift *Schallleistungsemission*:

Anstatt: „Schallleistungsemission“

muss es heißen: „Schallleistungspegel“.

Seite 24, Anhang Nummer 2.4.1 Unterabschnitt *Allgemeines* Satz 1 siebter Gedankenstrich:

Anstatt: „Richtverhalten der Quelle“

muss es heißen: „Richtwirkung der Quelle“.

Seite 25, Anhang Nummer 2.4.1 Überschrift *Richtverhalten der Quelle*:

Anstatt: „Richtverhalten der Quelle“

muss es heißen: „Richtwirkung der Quelle“.

Seite 26, Anhang Nummer 2.5.1 Abschnitt *Anwendungsbereich und Anwendbarkeit des Verfahrens* Absatz 1 Satz 2:

Anstatt: „Ausgehend von den bekannten Eigenschaften der Quelle wird mit diesem Verfahren der äquivalente kontinuierliche Schalldruckpegel am Empfängerpunkt unter zwei Zuständen der atmosphärischen Bedingungen vorausberechnet.“

muss es heißen: „Bei Kenntnis der Quelleigenschaften berechnet dieses Verfahren den äquivalenten Dauerschallpegel am Empfängerpunkt für zwei spezielle Klassen atmosphärischer Bedingungen.“

Seite 26, Anhang Nummer 2.5.1 Abschnitt *Anwendungsbereich und Anwendbarkeit des Verfahrens* Absatz 1 Satz 2 zweiter Gedankenstrich:

Anstatt: „über die gesamte Ausbreitungsfläche“

muss es heißen: „im gesamten Ausbreitungsgebiet“.

Seite 26, Anhang Nummer 2.5.1 Abschnitt *Anwendungsbereich und Anwendbarkeit des Verfahrens* Absatz 2 Satz 1:

Anstatt: „Anlagen für die Beförderung“

muss es heißen: „Verkehrsmittel“.

Seite 26, Anhang Nummer 2.5.1 Abschnitt *Anwendungsbereich und Anwendbarkeit des Verfahrens* Absatz 2 Satz 3:

Anstatt: „Arbeiten am Boden“

muss es heißen: „Tätigkeiten am Boden“.

Seite 26, Anhang Nummer 2.5.1 Abschnitt *Anwendungsbereich und Anwendbarkeit des Verfahrens* Absatz 7:

Anstatt: „Hindernisse mit einem Gefälle“

muss es heißen: „Hindernisse mit einer Neigung“.

Seite 27, Anhang Nummer 2.5.2 Abschnitt *Verwendete Begriffe* Absatz 6:

Anstatt: „Die mit dem Großbuchstaben *L* bezeichneten Schallpegel werden in Dezibel (dB) je Frequenzband angegeben, und zwar ohne den Index A. Die Schallpegel in Dezibel dB(A) enthalten den Index A.“

muss es heißen: „Die mit dem Großbuchstaben *L* ohne den Index A bezeichneten Schallpegel werden in Dezibel (dB) je Frequenzband angegeben. Die Schallpegel in Dezibel dB(A) werden mit dem Index A bezeichnet.“

Seite 27, Anhang Nummer 2.5.3 Unterabschnitt *Ausbreitungswege* Satz 3:

Anstatt: „Für Bahnverläufe einschließlich Reflexionen auf vertikale Flächen, die sich nicht im rechten Winkel zur Auftreffebene befinden, wird anschließend eine weitere vertikale Ebene einschließlich des reflektierten Teils des Ausbreitungswegs einbezogen.“

muss es heißen: „Schließt ein Ausbreitungsweg eine Reflexion an einer vertikalen Fläche ein, die nicht rechtwinklig zur Einfallsebene steht, so verläuft der reflektierte Teil des Ausbreitungswegs in einer weiteren vertikalen Ebene.“

Seite 27, Anhang Nummer 2.5.3 Unterabschnitt *Ausbreitungswege* Satz 4:

Anstatt: „verflacht“

muss es heißen: „aufgefächert“.

Seite 27, Anhang Nummer 2.5.3 Überschrift *Erhebliche Höhen über dem Gelände*:

Anstatt: „Erhebliche Höhen über dem Gelände“

muss es heißen: „Maßgebliche Höhen über dem Gelände“.

Seite 27, Anhang Nummer 2.5.3 Unterabschnitt *Erhebliche Höhen über dem Gelände* Absatz 1 Satz 1:

Anstatt: „Die äquivalenten Höhen werden auf der mittleren Grundebene zwischen der Quelle und dem Empfänger ermittelt.“

muss es heißen: „Die äquivalenten Höhen werden mit Hilfe der mittleren Bezugsebene zwischen der Quelle und dem Empfänger bestimmt.“

Seite 27, Anhang Nummer 2.5.3 Unterabschnitt *Erhebliche Höhen über dem Gelände* Absatz 1 Satz 2:

Anstatt: „Damit wird die tatsächliche Ebene durch eine fiktive Ebene ersetzt“

muss es heißen: „Diese ersetzt das tatsächliche Gelände durch eine fiktive Ebene“.

Seite 28, Anhang Nummer 2.5.3 Unterabschnitt *Erhebliche Höhen über dem Gelände* Absatz 2 Satz 3:

Anstatt: „über die mittlere Grundebene hinweg“

muss es heißen: „auf die mittlere Bezugsebene“.

Seite 28, Anhang Nummer 2.5.3 Unterabschnitt *Erhebliche Höhen über dem Gelände* Absatz 3:

Anstatt: „Abbild“

muss es heißen: „Spiegelbild“.

Seite 31, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Geometrische Zerstreuung* Satz 1:

Anstatt: „Die Abschwächung aufgrund geometrischer Zerstreuung,  $A_{div}$ , ist die Verringerung des Schallpegels mit zunehmender Ausbreitungsdistanz.“

muss es heißen: „Die geometrische Ausbreitungsdämpfung  $A_{div}$  entspricht einer Verringerung des Schallpegels mit zunehmender Ausbreitungsentfernung.“

Seite 32, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Bodeneffekt* Absatz 1 Satz 3:

Anstatt: „Biegung des Strahls“

muss es heißen: „Schallstrahlkrümmung“.

Seite 32, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Akustische Charakterisierung des Bodens* Absatz 1 Satz 2:

Anstatt: „Ein kompakter Boden“

muss es heißen: „Ein dichter Boden“.

Seite 32, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Akustische Charakterisierung des Bodens* Absatz 2 Satz 2:

Anstatt: „Für die Zwecke einer operationellen Berechnung“

muss es heißen: „Für die Zwecke einer operativen Berechnung“.

Seite 33, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Akustische Charakterisierung des Bodens* Absatz 3 Satz 2:

Anstatt: „Straßenkronen“

muss es heißen: „Straßenfahrbahnen“.

Seite 33, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Akustische Charakterisierung des Bodens* Absatz 3: Satz 2

Anstatt: „für Bahnstrecken mit Gleisbett“

muss es heißen: „für Bahngleise auf Schotterbettung“.

Seite 33, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Akustische Charakterisierung des Bodens*, Überschrift der zweiten Tabelle 2.5.b:

Anstatt: „Übereinstimmungen zwischen  $\overline{G}_w$  und  $\overline{G}_m$  und (G<sub>path</sub>, G' <sub>path</sub>)“

muss es heißen: „Übereinstimmungen zwischen  $\overline{G}_w$  und  $\overline{G}_m$  und (G<sub>path</sub>, G' <sub>path</sub>)“.



Seite 34, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Berechnungen bei homogenen Bedingungen* Absatz 1:

Anstatt: „wenn  $\overline{G}_{path} \neq 0$ “

muss es heißen: „wenn  $G_{path} \neq 0$ “.

Seite 34, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Berechnungen bei homogenen Bedingungen* letzter Absatz:

Anstatt: „auf der Straßenkrone“

muss es heißen: „auf der quellnahen Oberfläche“.

Seite 35, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Berechnung bei günstigen Bedingungen* Absatz 1:

Anstatt: „Gleichung von  $A_{ground,H}$ “

muss es heißen: „Gleichung für  $A_{ground,H}$ “.

Seite 35, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Berechnung bei günstigen Bedingungen* Absatz 1 Buchstabe a:

Anstatt: „Gleichung  $A_{ground,H}$ “

muss es heißen: „Gleichung für  $A_{ground,H}$ “.

Seite 35, Anhang Nummer 2.5.6 Abschnitt *Berechnung bei günstigen Bedingungen* Absatz 1 Buchstabe b:

Anstatt:

$$A_{ground,F,\min} = \begin{cases} -3(1 - \overline{G}_m) & \text{if } d_p \leq 30(z_s + z_r) \\ -3(1 - \overline{G}_m) \cdot \left(1 + 2 \left(1 - \frac{30(z_s + z_r)}{d_p}\right)\right) & \text{otherwise} \end{cases}$$

muss es heißen:

$$A_{ground,F,\min} = \begin{cases} -3(1 - \overline{G}_m) & \text{wenn } d_p \leq 30(z_s + z_r) \\ -3(1 - \overline{G}_m) \cdot \left(1 + 2 \left(1 - \frac{30(z_s + z_r)}{d_p}\right)\right) & \text{andernfalls} \end{cases}$$

Seite 35, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Berechnung bei günstigen Bedingungen* Absatz 1 Buchstabe b:

Anstatt: „Wenn  $\overline{G}_{path} = 0$ “

muss es heißen: „Wenn  $G_{path} = 0$ “.

Seite 35, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Berechnung bei günstigen Bedingungen* Absatz 2:

Anstatt: „Beugung des Schallstrahls“

muss es heißen: „Schallstrahlkrümmung“.

Seite 35, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Beugung* Absatz 1:

Anstatt: „Generell ist die Beugung an der Oberkante des Hindernisses zu untersuchen, das sich im Ausbreitungsweg befindet. Verläuft der Ausbreitungsweg ‚hoch genug‘ über der Beugungskante, so kann  $A_{dif} = 0$  gesetzt und eine direkte Sicht berechnet werden, insbesondere durch die Evaluierung von  $A_{ground}$ “

*muss es heißen:* „Generell ist die Beugung an der Oberkante jedes Hindernisses zu untersuchen, das sich im Ausbreitungsweg befindet. Verläuft der Ausbreitungsweg ‚hoch genug‘ über der Beugungskante, so kann  $A_{diff} = 0$  gesetzt und eine direkte Sicht berechnet werden, konkret durch die Bestimmung von  $A_{ground}$ “

Seite 36, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Beugung* Absatz 4:

*Anstatt:* „Die hier vorgeschlagenen Gleichungen werden verwendet, um die Beugung an dünnen Schirmen, dicken Schirmen, Gebäuden, (natürlichen und künstlichen) Wällen und durch die Kanten von Dämmen, Schneisen und Viadukten zu berechnen.“

*muss es heißen:* „Die hier vorgeschlagenen Gleichungen werden verwendet, um die Beugung an dünnen und dicken Schallschirmen, Gebäuden, (natürlichen und künstlichen) Wällen und durch die Kanten von Böschungen, Geländeeinschnitten und Viadukten zu berechnen.“

Seite 37, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Allgemeine Grundsätze* Legende zu Abbildung 2.5.c:

*Anstatt:* „ $S'$  ist die Spiegelquelle auf der QuellenSeite bezogen auf die mittlere Grundebene;

$R'$  ist der Spiegelempfänger auf der EmpfängerSeite bezogen auf die mittlere Grundebene;“

*muss es heißen:* „ $S'$  ist die Spiegelquelle bezogen auf die quellseitige mittlere Bezugsebene;

$R'$  ist der Spiegelempfänger bezogen auf die empfängerseitige mittlere Bezugsebene;“.

Seite 37, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Allgemeine Grundsätze* Legende zu Abbildung 2.5.c:

*Anstatt:* „ $z_s$  ist die äquivalente Höhe der Quelle  $S$  bezogen auf die QuellenSeite der mittleren Ebene;

$z_{o,s}$  ist die äquivalente Höhe des Beugungspunkts  $O$  bezogen auf die QuellenSeite der mittleren Grundebene;

$z_r$  ist die äquivalente Höhe des Empfängers  $R$  bezogen auf die EmpfängerSeite der mittleren Ebene;

$z_{o,r}$  ist die äquivalente Höhe des Beugungspunkts  $O$  bezogen auf die EmpfängerSeite der mittleren Grundebene.“

*muss es heißen:* „ $z_s$  ist die äquivalente Höhe der Quelle  $S$  bezogen auf die quellenseitige mittlere Bezugsebene;

$z_{o,s}$  ist die äquivalente Höhe des Beugungspunkts  $O$  bezogen auf die quellenseitige mittlere Bezugsebene;

$z_r$  ist die äquivalente Höhe des Empfängers  $R$  bezogen auf die empfängerseitige mittlere Bezugsebene;

$z_{o,r}$  ist die äquivalente Höhe des Beugungspunkts  $O$  bezogen auf die empfängerseitige mittlere Bezugsebene.“

Seite 39, Anhang Nummer 2.5.6 Abschnitt *Günstige Bedingungen* Absatz 1:

*Anstatt:* „SO, OR und SR“

*muss es heißen:* „ $\widehat{SO}$ ,  $\widehat{OR}$  und  $\widehat{SR}$ “.

Seite 41, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Szenarien mit vertikalen Kanten* Satz 1:

*Anstatt:* „(laterale Beugungen)“

*muss es heißen:* „(seitliche Beugungen)“.

Seite 42, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Abschwächung durch Retrobeugung* Absatz 1 Satz 1:

*Anstatt:* „Schutzwände“

*muss es heißen:* „Schallschutzwand“.

Seite 42, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Abschwächung durch Retrobeugung*, Überschrift der Abbildung 2.5.h:

Anstatt: **„Vierfachreflexion eines Schallstrahls in einer Bahn“**

muss es heißen: **„Vierfachreflexion eines Schallstrahls in Troglage.“**

Seite 43, Anhang Nummer 2.5.6 Unterabschnitt *Abschwächung durch Retrobeugung* Absatz 5 Sätze 2 und 3:

Anstatt: „Das gebeugte Feld sichert die Kontinuität des Übergangs zwischen dem freien Bereich und dem Schattenbereich. Erreicht der Strahl die Kante der Öffnung, ist das Direktfeld abgeschwächt.“

muss es heißen: „Das gebeugte Feld sichert den stetigen Übergang zwischen dem freien Bereich und dem Schattenbereich. Erreicht der Strahl die Kante der Öffnung, ist das Direktfeld gedämpft.“

Seite 44, Anhang Nummer 2.6.1 Unterabschnitt *Begriffe*:

Anstatt: „Höhe, Flughöhe (Altitude) Höhe über Normalnull“

muss es heißen: „Flughöhe Flughöhe über Normalnull“.

Seite 44, Anhang Nummer 2.6.1 Unterabschnitt *Begriffe*:

Anstatt: „Kernkurs über Grund Ein repräsentativer oder nomineller Kurs über Grund, der das Zentrum einer ‚Schneise‘ von Kursen definiert.“

muss es heißen: „Kernflugweg Ein repräsentativer oder nomineller Flugweg, der das Zentrum eines Korridors von Flugwegen definiert.“

Seite 44, Anhang Nummer 2.6.1 Unterabschnitt *Begriffe*:

Anstatt: „Korrigierter Nettoschub Bei einer gegebenen Leistungseinstellung (z. B. EPR oder  $N_1$ ) fällt der Nettoschub mit der Luftdichte und somit mit zunehmender Flughöhe; der korrigierte Nettoschub ist der Wert auf Meereshöhe.“

muss es heißen: „Korrigierter Nettoschub Bei einer gegebenen Leistungseinstellung (z. B. EPR oder  $N_1$ ) fällt der Nettoschub mit der Luftdichte und somit mit zunehmender Flughöhe über NN; der korrigierte Nettoschub ist der Wert auf Meereshöhe.“

Seite 45, Anhang Nummer 2.6.1 Unterabschnitt *Begriffe*:

Anstatt: „Ereignislärmpegel Ein Dezibel-Maß der von einem vorbeifliegenden Flugzeug empfangenen endlichen Menge Lärm → *Lärmexpositionspegel*“

muss es heißen: „Ereignislärmpegel Dezibel-Maß, das die von einem vorbeifliegenden erzeugte Schallexposition beschreibt → *Lärmexpositionspegel*“.

Seite 45, Anhang Nummer 2.6.1 Unterabschnitt *Begriffe*:

Anstatt: „Flugprofil Schwankung der Flughöhe entlang des Kurses über Grund (beinhaltet bisweilen auch Änderungen der → *Flugkonfiguration*), beschrieben durch eine Reihe von → *Profilpunkten*“

muss es heißen: „Flugprofil Schwankung der Flughöhe über Grund entlang des Flugwegs (beinhaltet bisweilen auch Änderungen der → *Flugkonfiguration*), beschrieben durch eine Reihe von → *Profilpunkten*“.

Seite 45, Anhang Nummer 2.6.1 Unterabschnitt *Begriffe*:

Anstatt: „Grundebene (oder nominelle Grundebene)“

muss es heißen: „Bezugsebene (oder nominelle Bezugsebene)“.

Seite 45, Anhang Nummer 2.6.1 Unterabschnitt *Begriffe*:

Anstatt: „Kurs über Grund Vertikalprojektion der Flugbahn auf die Grundebene“

muss es heißen: „Flugweg Vertikalprojektion der Flugbahn auf die Bezugsebene“.

Seite 45, Anhang Nummer 2.6.1 Unterabschnitt *Begriffe*:

*Anstatt:* „Höhe (Height) Vertikale Entfernung zwischen Flugzeug und → *Grundebene*“

*muss es heißen:* „Flughöhe über Grund Vertikale Entfernung zwischen Flugzeug und → *Bezugsebene*“.

Seite 45, Anhang Nummer 2.6.1 Unterabschnitt *Begriffe*:

*Anstatt:* „Dämpfung zur Seite Zusätzliche, dem Vorhandensein der Bodenoberfläche direkt oder indirekt zurechenbare Dämpfung mit wachsendem Abstand. Erheblich bei niedrigen Höhenwinkeln (des Flugzeugs über der Grundebene)“

*muss es heißen:* „Dämpfung zur Seite Zusätzliche, dem Vorhandensein der Bodenoberfläche direkt oder indirekt zurechenbare Dämpfung mit wachsendem Abstand. Erheblich bei niedrigen Höhenwinkeln (des Flugzeugs über der Bezugsebene)“.

Seite 48, Anhang Nummer 2.6.1 Unterabschnitt *Symbole*:

*Anstatt:* „z Höhe des Luftfahrzeugs über Grundebene/Flugplatzbezugspunkt“

*muss es heißen:* „z Höhe des Luftfahrzeugs über Bezugsebene/Flugplatzbezugspunkt“.

Seite 48, Anhang Nummer 2.6.1 Unterabschnitt *Symbole*:

*Anstatt:* „β Höhenwinkel des Flugzeugs zur Grundebene“

*muss es heißen:* „β Höhenwinkel des Flugzeugs zur Bezugsebene“.

Seite 49, Anhang Nummer 2.6.1 Unterabschnitt *Tiefgestellte Indizes*:

*Anstatt:* „j Summationsindex für Kurs/Teilkurs über Grund“

*muss es heißen:* „j Summationsindex für Flugweg/Teilflugweg“.

Seite 51, Anhang Nummer 2.7.2, Abschnitt *Überblick über das Dokument* Absatz 3 Satz 3:

*Anstatt:* „in einer breiteren ‚Schneise‘“

*muss es heißen:* „in einem breiteren Flugkorridor“.

Seite 53, Anhang Nummer 2.7.6 Unterabschnitt *Allgemeine Flughafendaten* zweiter Gedankenstrich Satz 2:

*Anstatt:* „Dabei handelt es sich um die Höhe der Grundebene, auf der ohne topografische Korrekturen die Lärmkonturen bestimmt werden.“

*muss es heißen:* „Dabei handelt es sich um die Höhe der Bezugsebene, auf der ohne topografische Korrekturen die Lärmkonturen bestimmt werden.“

Seite 53 Anhang Nummer 2.7.6 Überschrift *Streckendaten*:

*Anstatt:* „Streckendaten“

*muss es heißen:* „Flugwegdaten“.

Seite 53, Anhang Nummer 2.7.6 Unterabschnitt *Streckendaten* Absatz 1 Satz 1:

*Anstatt:* „Projizierte Flugstrecken (Kurs über Grund) werden durch eine Reihe von Koordinaten in der Grundebene beschrieben.“

*muss es heißen:* „Projizierte Flugstrecken (Flugweg) werden durch eine Reihe von Koordinaten in der Bezugsebene beschrieben.“

Seite 54, Anhang Nummer 2.7.6 Unterabschnitt *Streckendaten* Absatz 2 Satz 2:

Anstatt: „Mittlere Schallpegel“

muss es heißen: „Gemittelte Schallpegel“.

Seite 54, Anhang Nummer 2.7.6 Unterabschnitt *Streckendaten* Absatz 2 Satz 3 erster Gedankenstrich:

Anstatt: „Breite der ‚Schneise‘“

muss es heißen: „Breite des Flugkorridors“.

Seite 54, Anhang Nummer 2.7.6 Unterabschnitt *Topografische Daten* Absatz 3 Satz 2:

Anstatt: „Mäßige Unebenheiten lassen sich durch die Annahme ‚pseudoebenen‘ Bodens berücksichtigen, d. h. einfach durch Anhebung oder Absenkung der flachen Grundebene auf die lokale Geländeerhöhung (bezogen auf die Bezugsgrundebene) an jedem Empfangspunkt (siehe Abschnitt 2.7.4).“

muss es heißen: „Mäßige Unebenheiten lassen sich durch die Annahme ‚pseudoebenen‘ Bodens berücksichtigen, d. h. einfach durch Anhebung oder Absenkung der flachen Bezugsebene auf die lokale Geländeerhöhung (bezogen auf die Bezugsebene) an jedem Empfangspunkt (siehe Abschnitt 2.7.4).“

Seite 55 Anhang Nummer 2.7.6 Unterabschnitt *Bezugsbedingungen für NPD-Daten* Nummer 6:

Anstatt: „Flugstrecken“

muss es heißen: „Flugwegen“.

Seite 56, Anhang Nummer 2.7.7 Abschnitt *Beschreibung der Flugbahn* Absatz 1 Sätze 3 und 4:

Anstatt: „Dieser kann jedoch selbst zu der Vielzahl gestreuter ‚Unterstrecken‘ gehören, die zur Modellierung dessen verwendet wird, was bei einer vorgegebenen Route als wahre ‚Streckenschneise‘ bezeichnet werden kann. Diese ‚Schneise‘, die Vertikalprofile und die Flugzeugbetriebsparameter werden aus den eingegebenen Szenariodaten zusammen mit den Flugzeugdaten aus der ANP-Datenbank ermittelt.“

muss es heißen: „Dieser kann jedoch selbst zu der Vielzahl gestreuter ‚Unterstrecken‘ gehören, die zur Modellierung dessen verwendet wird, was bei einer vorgegebenen Route als wahrer Flugkorridor bezeichnet werden kann. Dieser Flugkorridor, die Vertikalprofile und die Flugzeugbetriebsparameter werden aus den eingegebenen Szenariodaten zusammen mit den Flugzeugdaten aus der ANP-Datenbank ermittelt.“

Seite 57, Anhang Nummer 2.7.9 Unterabschnitt *Radardaten* Absatz 2 Satz 5:

Anstatt: „eine ‚Schneise‘ von Flugbahnen“

muss es heißen: „einen Flugkorridor von Flugbahnen“.

Seite 58, Anhang Nummer 2.7.10 Unterabschnitt *Das lokale Koordinatensystem* Satz 1:

Anstatt: „die Grundebene (Horizontalebene)“

muss es heißen: „die Bezugsebene (Horizontalebene)“.

Seite 59, Anhang Nummer 2.7.10 Unterabschnitt *Berücksichtigung der Topografie*, Abbildung 2.7.d:

Anstatt: „(Die Grundebene  $z = 0$  verläuft durch den Flugplatzbezugspunkt. O ist der Beobachtungsort.)“

muss es heißen: „(Die Bezugsebene  $z = 0$  verläuft durch den Flugplatzbezugspunkt. O ist der Beobachtungsort.)“

Seite 60, Anhang Nummer 2.7.11 Unterabschnitt *Kernstrecken* Absatz 1 Satz 1:

Anstatt: „Die Kernstrecke (backbone track) definiert das Zentrum der ‚Streckenschneise‘, entlang derer sich ein Flugzeug auf einer bestimmten Streckenführung bewegt.“

*muss es heißen:* „Die Kernstrecke (backbone track) definiert das Zentrum des Flugkorridors, entlang dessen sich ein Flugzeug auf einer bestimmten Streckenführung bewegt.“

Seite 60, Anhang Nummer 2.7.11 Unterabschnitt *Streckenstreuung* Absatz 1 Sätze 4 und 5:

*Anstatt:* „Die Anflugrouten fügen sich in der Regel zu einer sehr engen ‚Schneise‘ in etwa beim Endanflugweg zusammen, sodass es meist ausreicht, alle Anflüge durch eine einzige Strecke darzustellen. Sind jedoch die ‚Anflugschneisen‘ innerhalb der Region der Lärmkonturen breit, müssten sie möglicherweise ebenso wie die Abflugrouten durch Unterstrecken dargestellt werden.“

*muss es heißen:* „Die Anflugrouten fügen sich in der Regel zu einem sehr engen Flugkorridor in etwa beim Endanflugweg zusammen, sodass es meist ausreicht, alle Anflüge durch eine einzige Strecke darzustellen. Sind jedoch die Anflugkorridore innerhalb der Region der Lärmkonturen breit, müssten sie möglicherweise ebenso wie die Abflugrouten durch Unterstrecken dargestellt werden.“

Seite 61, Anhang Nummer 2.7.11 Unterabschnitt *Streckenstreuung* Absatz 2 Sätze 2 und 3:

*Anstatt:* „Ergibt jedoch die Prüfung, dass die Daten verschiedener Flugzeugklassen oder Flüge erheblich voneinander abweichen (z. B. wenn große und kleine Flugzeuge deutlich unterschiedliche Kurvenradien aufweisen), kann eine weitere Unterteilung der Daten in mehrere ‚Schneisen‘ wünschenswert sein. Für jede ‚Schneise‘ wird die seitliche Streckenstreuung als Funktion der Entfernung zum Ursprung ermittelt.“

*muss es heißen:* „Ergibt jedoch die Prüfung, dass die Daten verschiedener Flugzeugklassen oder Flüge erheblich voneinander abweichen (z. B. wenn große und kleine Flugzeuge deutlich unterschiedliche Kurvenradien aufweisen), kann eine weitere Unterteilung der Daten in mehrere Flugkorridore wünschenswert sein. Für jeden Flugkorridor wird die seitliche Streckenstreuung als Funktion der Entfernung zum Ursprung ermittelt.“

Seite 61, Anhang Nummer 2.7.11 Unterabschnitt *Streckenstreuung* Absatz 3:

*Anstatt:* „Da es normalerweise nicht zweckmäßig ist, die Wirkungen der Streckenstreuung außer Acht zu lassen, ist bei fehlenden ‚Schneisenmessdaten‘ eine nominale Seitenstreuung quer und senkrecht zur Kernstrecke durch eine konventionelle Verteilungsfunktion zu definieren. Berechnete Werte von Lärmindizes werden von der genauen Form der seitlichen Streuung nicht besonders beeinflusst, sodass die Gaußsche Normalverteilung eine adäquate Beschreibung vieler mit Radar gemessener ‚Schneisen‘ bietet.“

*muss es heißen:* „Da es normalerweise nicht zweckmäßig ist, die Wirkungen der Streckenstreuung außer Acht zu lassen, ist bei fehlenden Messdaten für Flugkorridore eine nominale Seitenstreuung quer und senkrecht zur Kernstrecke durch eine konventionelle Verteilungsfunktion zu definieren. Berechnete Werte von Lärmindizes werden von der genauen Form der seitlichen Streuung nicht besonders beeinflusst, sodass die Gaußsche Normalverteilung eine adäquate Beschreibung vieler mit Radar gemessener Flugkorridore bietet.“

Seite 62, Anhang Nummer 2.7.12, Abschnitt *Flugprofile* Absatz 1 Satz 5:

*Anstatt:* „Dazu bedarf es zuverlässiger Angaben über die atmosphärischen Bedingungen, die Luftfahrzeugmuster und -varianten sowie die Betriebsverfahren“

*muss es heißen:* „Dazu bedarf es zuverlässiger Angaben über die atmosphärischen Bedingungen, die Luftfahrzeugmuster und -varianten, Betriebsgewichte sowie die Betriebsverfahren“.

Seite 62, Anhang Nummer 2.7.12, Abschnitt *Flugprofile* Absatz 2 Satz 3:

*Anstatt:* „alle (gleichartigen) Flugzeuge in einer ‚Schneise“

*muss es heißen:* „alle (gleichartigen) Flugzeuge in einem Flugkorridor“.

Seite 63, Anhang Nummer 2.7.13 Unterabschnitt *Kurs über Grund* Absatz 1:

*Anstatt:* „(x,y)-Koordinaten in der Grundebene“

*muss es heißen:* „(x,y)-Koordinaten in der Bezugsebene“.

Seite 65, Anhang Nummer 2.7.13 Unterabschnitt *Flugprofil* letzter Absatz Satz 1:

*Anstatt:* „Beim Abgleich von Flugprofilsegmenten mit Radardaten (*Flugbahnanalyse*) werden alle Endpunktfertigungen, Höhen,“

*muss es heißen:* „Beim Abgleich von Flugprofilsegmenten mit Radardaten (*Flugbahnanalyse*) werden alle Endpunktfertigungen, Flughöhen über Grund,“.

Seite 67, Anhang Nummer 2.7.13 Unterabschnitt *Segmentierung des Anfangssteigflugsegments* Absatz 2:

*Anstatt:* „Die Implementierung der angegebenen Höhen erfolgt, indem ermittelt wird, welche Höhe in der oben angegebenen Menge dem Endpunkt des Originalsegments am nächsten liegt. Anschließend werden die tatsächlichen Höhen wie folgt berechnet:“

*muss es heißen:* „Die Implementierung der angegebenen Flughöhen über Grund erfolgt, indem ermittelt wird, welche Höhe in der oben angegebenen Menge dem Endpunkt des Originalsegments am nächsten liegt. Anschließend werden die tatsächlichen Flughöhen über Grund wie folgt berechnet:“.

Seite 67, Anhang Nummer 2.7.13 Unterabschnitt *Segmentierung des Anfangssteigflugsegments* Absatz 3 Satz 1:

*Anstatt:* „Dabei bezeichnet  $z$  die Höhe des Originalsegments“

*muss es heißen:* „Dabei bezeichnet  $z$  die Flughöhe über Grund am Endpunkt des Originalsegments“.

Seite 67, Anhang Nummer 2.7.13 Unterabschnitt *Segmentierung des Anfangssteigflugsegments* letzter Satz des Beispiels:

*Anstatt:* „Es wäre also  $z_1'$  17,2 m,  $z_2'$  37,8 m usw.“

*muss es heißen:* „Es wäre also  $z_1'$  17,2 m,  $z_2'$  37,8 m usw.“.

Seite 69, Anhang Nummer 2.7.13 Unterabschnitt *Das Landerollen* Absatz 7:

*Anstatt:* „Das Flugzeug setzt 300 m hinter der Landeschwelle (Koordinate  $s = 0$  im Anflugkurs über Grund) auf.“

*muss es heißen:* „Das Flugzeug setzt 300 m hinter der Landeschwelle (Koordinate  $s = 0$  auf dem Flugweg beim Anflug) auf.“

Seite 75, Anhang Nummer 2.7.18 Unterabschnitt *Geometrische Parameter* Absatz 2:

*Anstatt:* „Die gepunktete Linie stellt die *Flugbahnvergrößerung* dar“

*muss es heißen:* „Die gepunktete Linie stellt die *Flugbahnverlängerung* dar“.

Seite 77, Anhang Nummer 2.7.19 Unterabschnitt *Geometrie der Schallausbreitung* Absatz 1 Satz 2:

*Anstatt:* „Die Grundlinie ist der Schnittpunkt zwischen der senkrechten Ebene und der Grundebene. (Verläuft die Flugbahn waagrecht, ist die Grundlinie eine Seitenansicht der Grundebene.)“

*muss es heißen:* „Die Grundlinie ist die Schnittmenge zwischen der senkrechten Ebene und der Bezugsebene. (Verläuft die Flugbahn waagrecht, ist die Grundlinie eine Seitenansicht der Bezugsebene.)“.

Seite 79, Anhang Nummer 2.7.19 Unterabschnitt *Seitliche Dämpfung  $\Lambda(\beta, \lambda)$  (unendliche Flugbahn)* Absatz 1 Satz 1 Halbsatz 2:

*Anstatt:* „die Höhe über der Oberfläche“

*muss es heißen:* „die Flughöhe über der Oberfläche“.

Seite 83, Anhang Nummer 2.7.19 Unterabschnitt *Seitliche Dämpfung in endlichen Segmenten* Absatz 12 Satz 3:

*Anstatt:* „Gezogen wird diese Bahn durch  $S_1'$ , Höhe  $h$  über der Oberfläche, wobei  $h$  gleich der Länge von  $RS_1$  ist, der Senkrechten vom Kurs über Grund zum Segment.“

muss es heißen: „Gezogen wird diese Bahn durch  $S_1'$ , Flughöhe  $h$  über der Oberfläche, wobei  $h$  gleich der Länge von  $RS_1$  ist, der Senkrechten vom Flugweg zum Segment.“

Seite 86, Anhang Nummer 2.7.19 Unterabschnitt *Behandlung von Empfängern, die sich hinter jedem Startlauf- und Landerollsegment befinden* Satz 1:

Anstatt: „das höchste Strahl-/Flugzeuggeschwindigkeitsverhältnis aufweist“

muss es heißen: „die höchste relative Strahlgeschwindigkeit (im Verhältnis zur Flugzeuggeschwindigkeit) aufweist“.

Seite 86, Anhang Nummer 2.7.19 Unterabschnitt *Behandlung von Empfängern, die sich hinter jedem Startlauf- und Landerollsegment befinden* Absatz 3:

Anstatt: „Einhaltung der Formanforderungen“

muss es heißen: „Einhaltung des Rechenformalismus“.

Seite 90, Anhang Nummer 2.7.27 Abschnitt *Verwendung gedrehter Gitter* Absatz 1 Satz 2:

Anstatt: „Richtung dieses Kurses“

muss es heißen: „Richtung dieses Flugwegs“.

Seite 90, Anhang Nummer 2.7.27 Abschnitt *Verwendung gedrehter Gitter* Absatz 2 Satz 2:

Anstatt: „parallel zu den Hauptkursen über Grund“

muss es heißen: „parallel zu den Hauptflugwegen“.

Seite 92, Anhang Nummer 2.7.28 Abschnitt *Nachzeichnen von Konturen* Absatz 4 Nummer 3:

Anstatt: „Dabei ist  $f_n$  die Differenz der Sehnenrichtungen.“

muss es heißen: „Dabei ist  $\Phi_n$  die Differenz der Sehnenrichtungen.“

Seite 92, Anhang Nummer 2.8 Unterabschnitt *Bestimmung der Anzahl der Bewohner eines Gebäudes* Erläuterung der Symbole:

Anstatt: „DUFs = dwelling unit floor space (Wohneinheitsfläche),“

muss es heißen: „DUFs = dwelling unit floor space (Fläche der Wohneinheit),“.

Seite 101, Anhang Anlage B Unterabschnitt *Begriffe*:

Anstatt: „Break-Point ‚Knickpunkt‘, siehe Flat-Rating“

muss es heißen: „Break-Point ‚Break-Point‘, siehe Flat-Rating“.

Seite 104, Anhang Anlage B Unterabschnitt „B2 TRIEBWERKSSCHUB“ Absatz 1 Satz 1:

Anstatt: „(neben Flughöhe, Geschwindigkeit, Leistungseinstellung und Querneigung)“

muss es heißen: „(neben Flughöhe über Grund, Geschwindigkeit, Leistungseinstellung und Querneigung)“.

Seite 107, Anhang Anlage B Unterabschnitt „B4 KURVENFLUGEFFEKTE“ Absatz 3 Satz 3:

Anstatt: „Höhe und Geschwindigkeit in Abhängigkeit von der zurückgelegten Strecke“

muss es heißen: „Flughöhe über Grund und Geschwindigkeit in Abhängigkeit von der zurückgelegten Strecke“.



Seite 109, Anhang Anlage B Unterabschnitt „B6 STEIGFLUG MIT KONSTANTER GESCHWINDIGKEIT“ Absatz 1 Satz 1:

Anstatt: „durch die Höhe und den Querneigungswinkel am Segmentende“

muss es heißen: „durch die Flughöhe über Grund und den Querneigungswinkel am Segmentende“.

Seite 112, Anhang Anlage B Unterabschnitt „B9 ZUSÄTZLICHE STEIG- UND BESCHLEUNIGUNGSSEGMENTE NACH EINFAHREN DER KLAPPEN“ Satz 2:

Anstatt: „Wie zuvor ist die abschließende Höhe des Segments mittels Iteration zu bestimmen.“

muss es heißen: „Wie zuvor ist die abschließende Flughöhe über Grund des Segments mittels Iteration zu bestimmen.“

Seite 113, Anhang Anlage B Unterabschnitt „B10 SINKFLUG UND VERZÖGERUNG“ Absatz 2:

Anstatt: „Als ist die überflogene Kurs über Grund“

muss es heißen: „Als ist der überflogene Flugweg“.

Seite 113, Anhang Anlage B Unterabschnitt „B10 SINKFLUG UND VERZÖGERUNG“ Absatz 4 Satz 2:

Anstatt: „die Höhe am Ende des Abbremssegments“

muss es heißen: „die Flughöhe über Grund am Ende des Abbremssegments“.

Seite 115, Anhang Anlage C *Modellierung der seitlichen Streuung des Kurses über Grund* Absatz 2:

Anstatt: „(d. h. innerhalb einer ‚Schneise‘ mit einer Breite von  $5 \times S$ )“

muss es heißen: „(d. h. innerhalb eines Flugkorridors mit einer Breite von  $5 \times S$ )“.

Seite 115, Anhang Anlage C *Modellierung der seitlichen Streuung des Kurses über Grund* Abbildung C-1 Absatz 1 Satz 1:

Anstatt: „Die Breite der ‚Schneise““

muss es heißen: „Die Breite des Flugkorridors“.

Seite 115, Anhang Anlage C *Modellierung der seitlichen Streuung des Kurses über Grund* Absatz 2:

Anstatt: „der in **Abbildung C-1** dargestellten ‚Schneise““

muss es heißen: „des in **Abbildung C-1** dargestellten Flugkorridors“.

Seite 115, Anhang Anlage C *Modellierung der seitlichen Streuung des Kurses über Grund* Absatz 3 Satz 1:

Anstatt: „Die Hinlänglichkeit dieser approximativen Bestimmung hängt jedoch vom Verhältnis zwischen der Unterteilung der Strecke in Unterstrecken zu der jeweiligen Höhe des Flugzeugs ab.“

muss es heißen: „Die Hinlänglichkeit dieser approximativen Bestimmung hängt jedoch vom Verhältnis zwischen der Unterteilung der Strecke in Unterstrecken zu der jeweiligen Flughöhe über Grund ab.“

Seite 116, Anhang Anlage C Tabelle C-1 und Tabelle C-2:

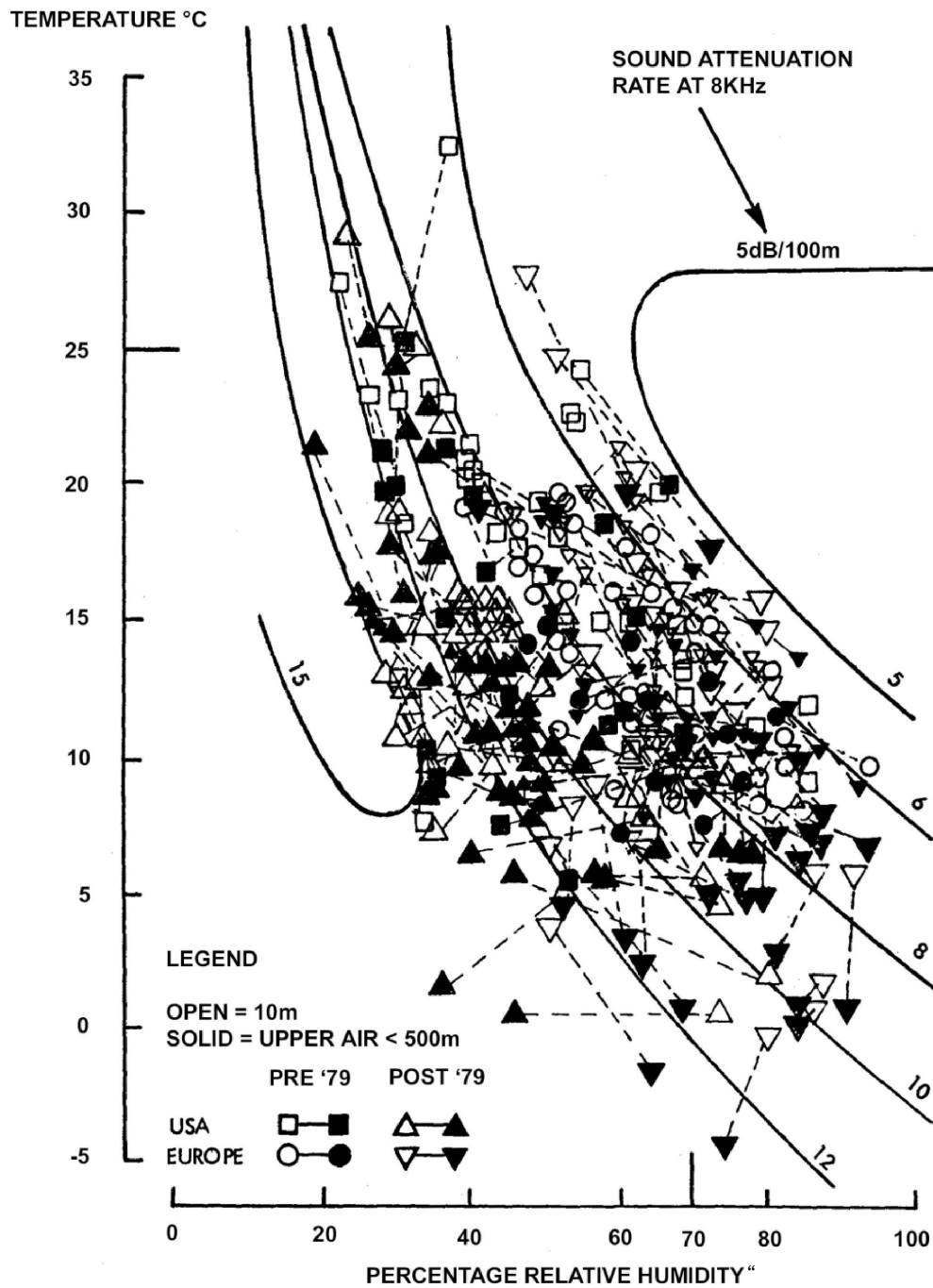
Anstatt: „Gesamtbreite der ‚Schneise‘ (auf die 98 % aller Flugbewegungen entfallen)“

muss es heißen: „Gesamtbreite des Flugkorridors (auf den 98 % aller Flugbewegungen entfallen)“.

Seite 117, Anhang Anlage D Abbildung D-1

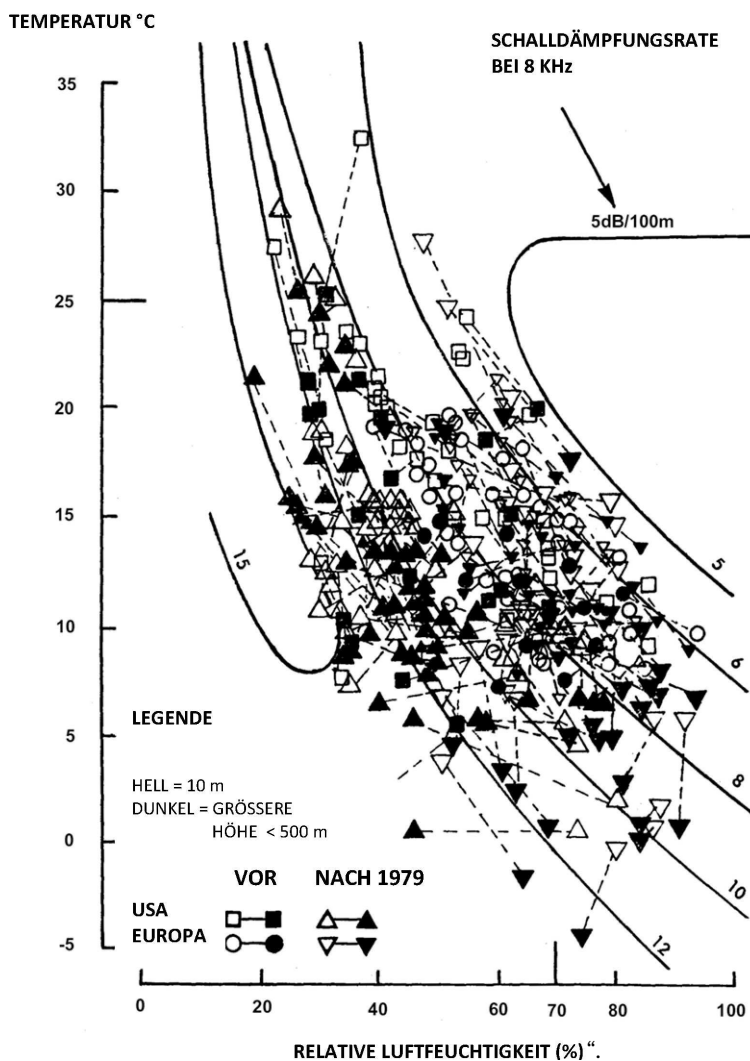
Anstatt:

„ACTUAL DAY CONDITIONS RECORDED  
DURING CERTIFICATION TESTING



muss es heißen:

„TATSÄCHLICHE TAGESBEDINGUNGEN  
BEI DER MUSTERZULASSUNGSPRÜFUNG



Seite 119, Anhang Anlage D Neuberechnung von NPD-Daten für Nicht-Referenz-Bedingungen Absatz 7 Satz 1:

Anstatt: „Das Inkrement ist die Differenz zwischen den NPD-Werten in der anwenderspezifischen Atmosphäre und in der Referenzatmosphäre.“

muss es heißen: „Das Inkrement  $\Delta L$  ist die Differenz zwischen den NPD-Werten in der anwenderspezifischen Atmosphäre und in der Referenzatmosphäre.“

Seite 121, Anhang Anlage E Unterabschnitt „E-2 SCHÄTZUNG DES ENERGIEANTEILS“ Absatz 3 Satz 4:

Anstatt: „Abnahme des mittleren quadratischen Schalldrucks als  $d^2$ “

muss es heißen: „Abnahme des mittleren quadratischen Schalldrucks als  $d^2$ “.

Seite 126, Anhang Anlage F Tabelle F-4 erste Spalte:

Anstatt: „Einlagiger OPA

Zweilagiger OPA

Zweilagiger OPA (fein)  
SMA-NL5  
SMA-NL8  
Beton mit gebürsteter Oberfläche  
Optimierter Beton mit gebürsteter Oberfläche  
Feiner Besenstrichbeton  
Bearbeitete Oberfläche  
Pflaster im Fischgrätmuster  
Pflaster nicht im Fischgrätmuster  
Geräuscharmes Pflaster  
Dünnschicht A  
Dünnschicht B“  
*muss es heißen:* „1-layer ZOAB  
2-layer ZOAB  
1-layer ZOAB (fine)  
SMA-NL5  
SMA-NL8  
Brushed down concrete  
Optimised brushed down concrete  
Fine broomed concrete  
Worked surface  
Hard elements in herring-bone  
Hard elements not in herring-bone  
Quiet hard elements  
Thin layer A  
Thin layer B“

Seite 129, Anlage G des Anhangs erhält folgende Fassung:

„Anlage G

#### **Datenbank für Eisenbahnquelle**

In dieser Anlage wird die Datenbank für den größten Teil der bestehenden Eisenbahnlärmquellen dargestellt, die zur Berechnung von Eisenbahnlärm anhand der in 2.3 Eisenbahnlärm beschriebenen Methode heranzuziehen ist.

Tabelle G-1

**Koeffizienten  $L_{r,TR,i}$  und  $L_{r,VEH,i}$  für Schienen- und Radrauheit**

Wellenlänge	$L_{r,VEH,i}$		
	Bremsentyp		
	c	k	n
	Klotzbremse mit Bremsklotzsohlen aus Grauguss	Verbundstoffbremse	Scheibenbremse
1 000 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
800 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
630 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
500 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
400 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
315 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
250 mm	2,2	– 4,0	2,3
200 mm	2,2	– 4,0	2,8
160 mm	2,4	– 4,0	2,6
120 mm	0,6	– 4,0	1,2
100 mm	2,6	– 4,0	2,1
80 mm	5,8	– 4,3	0,9
63 mm	8,8	– 4,6	– 0,3
50 mm	11,1	– 4,9	– 1,6
40 mm	11,0	– 5,2	– 2,9
31,5 mm	9,8	– 6,3	– 4,9
25 mm	7,5	– 6,8	– 7,0
20 mm	5,1	– 7,2	– 8,6
16 mm	3,0	– 7,3	– 9,3
12 mm	1,3	– 7,3	– 9,5
10 mm	0,2	– 7,1	– 10,1
8 mm	– 0,7	– 6,9	– 10,3
6,3 mm	– 1,2	– 6,7	– 10,3
5 mm	– 1,0	– 6,0	– 10,8
4 mm	0,3	– 3,7	– 10,9
3,2 mm	0,2	– 2,4	– 9,5
2,5 mm	1,3	– 2,6	– 9,5
2 mm	3,1	– 2,5	– 9,5
1,6 mm	3,1	– 2,5	– 9,5
1,2 mm	3,1	– 2,5	– 9,5

$L_{r,VEH,i}$			
Wellenlänge	Bremsentyp		
	c	k	n
	Klotzbremse mit Bremsklotzsohlen aus Grauguss	Verbundstoffbremse	Scheibenbremse
1 mm	3,1	- 2,5	- 9,5
0,8 mm	3,1	- 2,5	- 9,5

$L_{r,TR,i}$		
Wellenlänge	Schienenrauheit	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (Guter Wartungszustand, sehr glatt)	Durchschnittliches Netz (Normaler Wartungszustand, glatt)
1 000 mm	17,1	11,0
800 mm	17,1	11,0
630 mm	17,1	11,0
500 mm	17,1	11,0
400 mm	17,1	11,0
315 mm	15,0	10,0
250 mm	13,0	9,0
200 mm	11,0	8,0
160 mm	9,0	7,0
120 mm	7,0	6,0
100 mm	4,9	5,0
80 mm	2,9	4,0
63 mm	0,9	3,0
50 mm	- 1,1	2,0
40 mm	- 3,2	1,0
31,5 mm	- 5,0	0,0
25 mm	- 5,6	- 1,0
20 mm	- 6,2	- 2,0
16 mm	- 6,8	- 3,0
12 mm	- 7,4	- 4,0
10 mm	- 8,0	- 5,0
8 mm	- 8,6	- 6,0
6,3 mm	- 9,2	- 7,0
5 mm	- 9,8	- 8,0
4 mm	- 10,4	- 9,0

$L_{c,TR,i}$		
Wellenlänge	Schienenrauheit	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (Guter Wartungszustand, sehr glatt)	Durchschnittliches Netz (Normaler Wartungszustand, glatt)
3,2 mm	- 11,0	- 10,0
2,5 mm	- 11,6	- 11,0
2 mm	- 12,2	- 12,0
1,6 mm	- 12,8	- 13,0
1,2 mm	- 13,4	- 14,0
1 mm	- 14,0	- 15,0
0,8 mm	- 14,0	- 15,0

Tabelle G-2

**Koeffizienten  $A_{3,i}$  für den Kontaktfilter**

$A_{3,i}$					
Wellenlänge	Achslast 50 kN — Raddurchmesser 360 mm	Achslast 50 kN — Raddurchmesser 680 mm	Achslast 25 kN — Raddurchmesser 920 mm	Achslast 50 kN — Raddurchmesser 920 mm	Achslast 100 kN — Raddurchmesser 920 mm
1 000 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
800 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
630 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
500 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
400 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
315 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
250 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
200 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
160 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
120 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
100 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
80 mm	0,0	0,0	0,0	- 0,2	- 0,2
63 mm	0,0	- 0,2	- 0,2	- 0,5	- 0,6
50 mm	- 0,2	- 0,4	- 0,5	- 0,9	- 1,3
40 mm	- 0,5	- 0,7	- 0,9	- 1,6	- 2,2
31,5 mm	- 1,2	- 1,5	- 1,6	- 2,5	- 3,7
25 mm	- 2,0	- 2,8	- 2,5	- 3,8	- 5,8
20 mm	- 3,0	- 4,5	- 3,8	- 5,8	- 9,0
16 mm	- 4,3	- 7,0	- 5,8	- 8,5	- 11,5
12 mm	- 6,0	- 10,3	- 8,5	- 11,4	- 12,5

$A_{3,i}$					
Wellenlänge	Achslast 50 kN — Raddurchmesser 360 mm	Achslast 50 kN — Raddurchmesser 680 mm	Achslast 25 kN — Raddurchmesser 920 mm	Achslast 50 kN — Raddurchmesser 920 mm	Achslast 100 kN — Raddurchmesser 920 mm
10 mm	- 8,4	- 12,0	- 12,0	- 12,0	- 12,0
8 mm	- 12,0	- 12,5	- 12,6	- 13,5	- 14,0
6,3 mm	- 11,5	- 13,5	- 13,5	- 14,5	- 15,0
5 mm	- 12,5	- 16,0	- 14,5	- 16,0	- 17,0
4 mm	- 13,9	- 16,0	- 16,0	- 16,5	- 18,4
3,2 mm	- 14,7	- 16,5	- 16,5	- 17,7	- 19,5
2,5 mm	- 15,6	- 17,0	- 17,7	- 18,6	- 20,5
2 mm	- 16,6	- 18,0	- 18,6	- 19,6	- 21,5
1,6 mm	- 17,6	- 19,0	- 19,6	- 20,6	- 22,4
1,2 mm	- 18,6	- 20,2	- 20,6	- 21,6	- 23,5
1 mm	- 19,6	- 21,2	- 21,6	- 22,6	- 24,5
0,8 mm	- 20,6	- 22,2	- 22,6	- 23,6	- 25,4

Tabelle G-3

**Koeffizienten  $L_{H,TR,i}$ ,  $L_{H,VEH,i}$  und  $L_{H,VEH,SUP,i}$  für Transferfunktionen**

(Werte sind ausgedrückt in Schalleistungspegel pro Achse)

$L_{H,TR,i}$							
Frequenz	Unterbau/Art der Zwischenlage						
	B/S	B/M	B/H	B/S	B/M	B/H	B/H
	Monoblock-Schwelle auf weicher Zwischenlage	Monoblock-Schwelle auf mittlerer Zwischenlage	Monoblock-Schwelle auf harter Zwischenlage	Zweiblock-Schwelle auf weicher Zwischenlage	Zweiblock-Schwelle auf mittlerer Zwischenlage	Zweiblock-Schwelle auf harter Zwischenlage	Holzschwellen
50 Hz	53,3	50,9	50,1	50,9	50,0	49,8	44,0
63 Hz	59,3	57,8	57,2	56,6	56,1	55,9	51,0
80 Hz	67,2	66,5	66,3	64,3	64,1	64,0	59,9
100 Hz	75,9	76,8	77,2	72,3	72,5	72,5	70,8
125 Hz	79,2	80,9	81,6	75,4	75,8	75,9	75,1
160 Hz	81,8	83,3	84,0	78,5	79,1	79,4	76,9
200 Hz	84,2	85,8	86,5	81,8	83,6	84,4	77,2
250 Hz	88,6	90,0	90,7	86,6	88,7	89,7	80,9
316 Hz	91,0	91,6	92,1	89,1	89,6	90,2	85,3
400 Hz	94,5	93,9	94,3	91,9	89,7	90,2	92,5
500 Hz	97,0	95,6	95,8	94,5	90,6	90,8	97,0
630 Hz	99,2	97,4	97,0	97,5	93,8	93,1	98,7
800 Hz	104,0	101,7	100,3	104,0	100,6	97,9	102,8



$L_{H,TR,i}$							
Frequenz	Unterbau/Art der Zwischenlage						
	B/S	B/M	B/H	B/S	B/M	B/H	B/H
	Monoblock-Schwelle auf weicher Zwischenlage	Monoblock-Schwelle auf mittlerer Zwischenlage	Monoblock-Schwelle auf harter Zwischenlage	Zweiblock-Schwelle auf weicher Zwischenlage	Zweiblock-Schwelle auf mittlerer Zwischenlage	Zweiblock-Schwelle auf harter Zwischenlage	Holzschwellen
1 000 Hz	107,1	104,4	102,5	107,9	104,7	101,1	105,4
1 250 Hz	108,3	106,0	104,2	108,9	106,3	103,4	106,5
1 600 Hz	108,5	106,8	105,4	108,8	107,1	105,4	106,4
2 000 Hz	109,7	108,3	107,1	109,8	108,8	107,7	107,5
2 500 Hz	110,0	108,9	107,9	110,2	109,3	108,5	108,1
3 160 Hz	110,0	109,1	108,2	110,1	109,4	108,7	108,4
4 000 Hz	110,0	109,4	108,7	110,1	109,7	109,1	108,7
5 000 Hz	110,3	109,9	109,4	110,3	110,0	109,6	109,1
6 350 Hz	110,0	109,9	109,7	109,9	109,8	109,6	109,1
8 000 Hz	110,1	110,3	110,4	110,0	110,0	109,9	109,5
10 000 Hz	110,6	111,0	111,4	110,4	110,5	110,6	110,2

$L_{H,VEH,i}$				
Frequenz	Rad mit einem Durchmesser von 920 mm, keine Messung	Rad mit einem Durchmesser von 840 mm, keine Messung	Rad mit einem Durchmesser von 680 mm, keine Messung	Rad mit einem Durchmesser von 1 200 mm, keine Messung
50 Hz	75,4	75,4	75,4	75,4
63 Hz	77,3	77,3	77,3	77,3
80 Hz	81,1	81,1	81,1	81,1
100 Hz	84,1	84,1	84,1	84,1
125 Hz	83,3	82,8	82,8	82,8
160 Hz	84,3	83,3	83,3	83,3
200 Hz	86,0	84,1	83,9	84,5
250 Hz	90,1	86,9	86,3	90,4
316 Hz	89,8	87,9	88,0	90,4
400 Hz	89,0	89,9	92,2	89,9
500 Hz	88,8	90,9	93,9	90,1
630 Hz	90,4	91,5	92,5	91,3
800 Hz	92,4	91,5	90,9	91,5
1 000 Hz	94,9	93,0	90,4	93,6
1 250 Hz	100,4	98,7	93,2	100,5
1 600 Hz	104,6	101,6	93,5	104,6
2 000 Hz	109,6	107,6	99,6	115,6

L <sub>H,VEH,i</sub>				
Frequenz	Rad mit einem Durchmesser von 920 mm, keine Messung	Rad mit einem Durchmesser von 840 mm, keine Messung	Rad mit einem Durchmesser von 680 mm, keine Messung	Rad mit einem Durchmesser von 1 200 mm, keine Messung
2 500 Hz	114,9	111,9	104,9	115,9
3 160 Hz	115,0	114,5	108,0	116,0
4 000 Hz	115,0	114,5	111,0	116,0
5 000 Hz	115,5	115,0	111,5	116,5
6 350 Hz	115,6	115,1	111,6	116,6
8 000 Hz	116,0	115,5	112,0	117,0
10 000 Hz	116,7	116,2	112,7	117,7

L <sub>H,VEH,SUP,i</sub>	
Frequenz	Fahrzeugtyp
	a
	EU-Norm
50 Hz	0,0
63 Hz	0,0
80 Hz	0,0
100 Hz	0,0
125 Hz	0,0
160 Hz	0,0
200 Hz	0,0
250 Hz	0,0
316 Hz	0,0
400 Hz	0,0
500 Hz	0,0
630 Hz	0,0
800 Hz	0,0
1 000 Hz	0,0
1 250 Hz	0,0
1 600 Hz	0,0
2 000 Hz	0,0
2 500 Hz	0,0
3 160 Hz	0,0
4 000 Hz	0,0
5 000 Hz	0,0
6 350 Hz	0,0

$L_{H,VEH,SUP,i}$	
Frequenz	Fahrzeugtyp
	a
EU-Norm	
8 000 Hz	0,0
10 000 Hz	0,0

Tabelle G-4

**Koeffizienten  $L_{R,IMPACT,i}$  für Stoßgeräusche**

$L_{R,IMPACT,i}$	
Wellenlänge	Einzelne(r) Weiche/Stoß/Kreuzung/100 m
1 000 mm	22,4
800 mm	22,4
630 mm	22,4
500 mm	23,8
400 mm	24,7
315 mm	24,7
250 mm	23,4
200 mm	21,7
160 mm	20,2
120 mm	20,4
100 mm	20,8
80 mm	20,9
63 mm	19,8
50 mm	18
40 mm	16
31,5 mm	13
25 mm	10
20 mm	6
16 mm	1
12 mm	- 4
10 mm	- 11
8 mm	- 16,5
6,3 mm	- 18,5
5 mm	- 21
4 mm	- 22,5
3,2 mm	- 24,7

$L_{R,IMPACT,i}$	
Wellenlänge	Einzelne(r) Weiche/Stoß/Kreuzung/100 m
2,5 mm	– 26,6
2 mm	– 28,6
1,6 mm	– 30,6
1,2 mm	– 32,6
1 mm	– 34
0,8 mm	– 34

Tabelle G-5

**Koeffizienten  $L_{w,0,idling}$  für Antriebsgeräusche**

(Werte sind ausgedrückt in Schallleistungspegel pro Fahrzeug)

$L_{w,0,idling}$										
Frequenz	Fahrzeugtyp									
	d		d		d		e		e	
	Diesellokomotive (c. 800 kW)		Diesellokomotive (c. 2 200 kW)		Dieseltriebwagen		Elektrolokomotive		Elektrotriebwagen	
	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle B
50 Hz	98,9	103,2	99,4	103,7	82,6	86,9	87,9	92,2	80,5	84,8
63 Hz	94,8	100,0	107,3	112,5	82,5	87,7	90,8	96,0	81,4	86,6
80 Hz	92,6	95,5	103,1	106,0	89,3	92,2	91,6	94,5	80,5	83,4
100 Hz	94,6	94,0	102,1	101,5	90,3	89,7	94,6	94,0	82,2	81,6
125 Hz	92,8	93,3	99,3	99,8	93,5	94,0	94,8	95,3	80,0	80,5
160 Hz	92,8	93,6	99,3	100,1	99,5	100,3	96,8	97,6	79,7	80,5
200 Hz	93,0	92,9	99,5	99,4	98,7	98,6	104,0	103,9	79,6	79,5
250 Hz	94,8	92,7	101,3	99,2	95,5	93,4	100,8	98,7	96,4	94,3
316 Hz	94,6	92,4	101,1	98,9	90,3	88,1	99,6	97,4	80,5	78,3
400 Hz	95,7	92,8	102,2	99,3	91,4	88,5	101,7	98,8	81,3	78,4
500 Hz	95,6	92,8	102,1	99,3	91,3	88,5	98,6	95,8	97,2	94,4
630 Hz	98,6	96,8	101,1	99,3	90,3	88,5	95,6	93,8	79,5	77,7
800 Hz	95,2	92,7	101,7	99,2	90,9	88,4	95,2	92,7	79,8	77,3
1 000 Hz	95,1	93,0	101,6	99,5	91,8	89,7	96,1	94,0	86,7	84,6
1 250 Hz	95,1	92,9	99,3	97,1	92,8	90,6	92,1	89,9	81,7	79,5
1 600 Hz	94,1	93,1	96,0	95,0	92,8	91,8	89,1	88,1	82,7	81,7
2 000 Hz	94,1	93,2	93,7	92,8	90,8	89,9	87,1	86,2	80,7	79,8
2 500 Hz	99,4	98,3	101,9	100,8	88,1	87,0	85,4	84,3	78,0	76,9
3 160 Hz	92,5	91,5	89,5	88,5	85,2	84,2	83,5	82,5	75,1	74,1
4 000 Hz	89,5	88,7	87,1	86,3	83,2	82,4	81,5	80,7	72,1	71,3

$L_{w,0,idling}$										
Frequenz	Fahrzeugtyp									
	d		d		d		e		e	
	Diesellokomotive (c. 800 kW)		Diesellokomotive (c. 2 200 kW)		Dieseltriebwagen		Elektrolokomotive		Elektrotriebwagen	
	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle B
5 000 Hz	87,0	86,0	90,5	89,5	81,7	80,7	80,0	79,0	69,6	68,6
6 350 Hz	84,1	83,4	31,4	30,7	78,8	78,1	78,1	77,4	66,7	66,0
8 000 Hz	81,5	80,9	81,2	80,6	76,2	75,6	76,5	75,9	64,1	63,5
10 000 Hz	79,2	78,7	79,6	79,1	73,9	73,4	75,2	74,7	61,8	61,3

Tabelle G-6

**Koeffizienten  $L_{w,0,1}$ ,  $L_{w,0,2}$ ,  $\alpha_1$ ,  $\alpha_2$  für aerodynamische Geräusche**

(Werte sind ausgedrückt in Schallleistungspegel pro Fahrzeug (für ein 20 m langes Fahrzeug))

Frequenz	Aerodynamische Geräusche bei 300 km/h	
	$\alpha_1$	$\alpha_2$
	50	50
Frequenz	$L_{w,0,1}$	$L_{w,0,2}$
50 Hz	112,6	36,7
63 Hz	113,2	38,5
80 Hz	115,7	39,0
100 Hz	117,4	37,5
125 Hz	115,3	36,8
160 Hz	115,0	37,1
200 Hz	114,9	36,4
250 Hz	116,4	36,2
316 Hz	115,9	35,9
400 Hz	116,3	36,3
500 Hz	116,2	36,3
630 Hz	115,2	36,3
800 Hz	115,8	36,2
1 000 Hz	115,7	36,5
1 250 Hz	115,7	36,4
1 600 Hz	114,7	105,2
2 000 Hz	114,7	110,3
2 500 Hz	115,0	110,4
3 160 Hz	114,5	105,6

	Aerodynamische Geräusche bei 300 km/h	
	$\alpha_1$	$\alpha_2$
	50	50
Frequenz	$L_{W,0,1}$	$L_{W,0,2}$
4 000 Hz	113,1	37,2
5 000 Hz	112,1	37,5
6 350 Hz	110,6	37,9
8 000 Hz	109,6	38,4
10 000 Hz	108,8	39,2

Tabelle G7

**Koeffizienten  $C_{bridge}$  für bauliche Abstrahlung**

$C_{bridge}$	
Oberbau	
N	L
Brücken aus Beton/Mauerwerk, alle Arten der Gleislagerung	Brücken mit stählernem Überbau und Schwellengleis im Schotterbett
1	4"

Seite 140, Anhang Anlage H:

Anstatt: „Input-Werte“

muss es heißen: „Eingangswerte“.



ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)  
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



**Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**DE**