

# Amtsblatt

## der Europäischen Union

L 123



Ausgabe  
in deutscher Sprache

### Rechtsvorschriften

54. Jahrgang  
12. Mai 2011

Inhalt

#### II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

##### VERORDNUNGEN

- ★ **Durchführungsverordnung (EU) Nr. 453/2011 des Rates vom 4. Mai 2011 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf Einfuhren von Furfuraldehyd mit Ursprung in der Volksrepublik China nach einer Auslaufüberprüfung gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009** ..... 1
  
- ★ **Verordnung (EU) Nr. 454/2011 der Kommission vom 5. Mai 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems <sup>(1)</sup>** ..... 11
  
- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 455/2011 der Kommission vom 11. Mai 2011 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise ..... 68
  
- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 456/2011 der Kommission vom 11. Mai 2011 zur Änderung der mit der Verordnung (EU) Nr. 867/2010 festgesetzten repräsentativen Preise und zusätzlichen Einfuhrzölle für bestimmte Erzeugnisse des Zuckersektors im Wirtschaftsjahr 2010/11 ..... 70

Preis: 4 EUR

(Fortsetzung umseitig)

<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR

# 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.

IV	<i>Vor dem 1. Dezember 2009 in Anwendung des EG-Vertrags, des EU-Vertrags und des Euratom-Vertrags angenommene Rechtsakte</i>	
	<b>★ Beschluss der EFTA-Überwachungsbehörde Nr. 343/09/KOL vom 23. Juli 2009 hinsichtlich der Immobilientransaktionen der Gemeinde Time bezüglich der Immobilien Nummer 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70 und 2/32 (Norwegen) .....</b>	<b>72</b>

## II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

## VERORDNUNGEN

## DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 453/2011 DES RATES

vom 4. Mai 2011

**zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf Einfuhren von Furfuraldehyd mit Ursprung in der Volksrepublik China nach einer Auslaufüberprüfung gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 des Rates vom 30. November 2009 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörenden Ländern <sup>(1)</sup> („Grundverordnung“), insbesondere auf Artikel 11 Absätze 2 und 5 und Artikel 9 Absatz 4,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission („Kommission“) nach Anhörung des Beratenden Ausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

#### A. VERFAHREN

##### 1. Geltende Maßnahmen

- (1) Nach einer Antidumpinguntersuchung („Ausgangsuntersuchung“) führte der Rat mit der Verordnung (EG) Nr. 95/95 <sup>(2)</sup> einen endgültigen, spezifischen Antidumpingzoll auf Einfuhren von Furfuraldehyd mit Ursprung in der Volksrepublik China („VR China“) ein („endgültige Antidumpingmaßnahmen“). Der spezifische Zollsatz wurde auf 352 EUR/Tonne festgesetzt.
- (2) Nach einer Interimsüberprüfung, die im Mai 1997 auf Antrag eines chinesischen Ausführers eingeleitet worden war, wurden die Maßnahmen mit der Verordnung (EG) Nr. 2722/1999 <sup>(3)</sup> weitere vier Jahre aufrechterhalten.

- (3) Im April 2005 verlängerte der Rat nach einer Auslaufüberprüfung durch die Verordnung (EG) Nr. 639/2005 <sup>(4)</sup> die Maßnahmen für weitere fünf Jahre.

##### 2. Antrag auf Auslaufüberprüfung

- (4) Nach der Veröffentlichung einer Bekanntmachung des bevorstehenden Außerkräftretens der endgültigen Antidumpingmaßnahmen <sup>(5)</sup> erhielt die Kommission am 28. Januar 2010 einen Antrag auf Einleitung einer Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung. Der Antrag wurde von zwei Unionsherstellern, Lenzing AG und Tanin Tanin Sevnica kemična industrija d.d. („die Antragsteller“), eingereicht, auf die mit mehr als 50 % ein erheblicher Teil der gesamten Furfuraldehydproduktion in der Union entfällt.

- (5) Der Antrag wurde damit begründet, dass bei einem Außerkräfttreten der Maßnahmen das Dumping wahrscheinlich anhalten und die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union erneut auftreten würde.

##### 3. Einleitung einer Auslaufüberprüfung

- (6) Die Kommission kam zu dem Schluss, dass genügend Beweise für die Einleitung einer Auslaufüberprüfung vorlagen; daher leitete sie nach Anhörung des Beratenden Ausschusses am 27. April 2010 im Wege einer im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlichten Bekanntmachung <sup>(6)</sup> („Einleitungsbekanntmachung“) eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung ein.

<sup>(1)</sup> ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 51.

<sup>(2)</sup> ABl. L 15 vom 21.1.1995, S. 11.

<sup>(3)</sup> ABl. L 328 vom 22.12.1999, S. 1.

<sup>(4)</sup> ABl. L 107 vom 28.4.2005, S. 1.

<sup>(5)</sup> ABl. C 16 vom 22.1.2010, S. 40.

<sup>(6)</sup> ABl. C 107 vom 27.4.2010, S. 10.

#### 4. Untersuchung

##### 4.1. Untersuchungszeitraum

- (7) Die Untersuchung der Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens des Dumpings betraf den Zeitraum vom 1. April 2009 bis zum 31. März 2010 („Untersuchungszeitraum der Überprüfung“ oder „UZÜ“). Die Untersuchung der Entwicklungen, die für die Beurteilung der Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der Schädigung relevant sind, betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2007 bis zum Ende des UZÜ („Bezugszeitraum“).

##### 4.2. Von der Untersuchung betroffene Parteien

- (8) Die Kommission unterrichtete die Antragsteller, ausführende Hersteller im betroffenen Land, Einführer, bekanntermaßen betroffene Verwender und die Vertreter des betroffenen Landes offiziell über die Einleitung der Auslaufüberprüfung.

- (9) Die interessierten Parteien erhielten Gelegenheit, innerhalb der in der Einleitungsbekanntmachung gesetzten Frist zur Sache schriftlich Stellung zu nehmen und eine Anhörung zu beantragen. Alle interessierten Parteien, die einen entsprechenden Antrag stellten und nachwiesen, dass besondere Gründe für ihre Anhörung sprachen, wurden gehört.

##### 4.3. Stichprobe

- (10) Angesichts der Vielzahl von ausführenden Herstellern in der VR China erschien es der Kommission geboten zu prüfen, ob bei der Auslaufüberprüfung in Übereinstimmung mit Artikel 17 der Grundverordnung mit einer Stichprobe gearbeitet werden sollte. Damit die Kommission über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden konnte, wurden die genannten Parteien aufgefordert, innerhalb von 15 Tagen nach Einleitung der Überprüfung mit der Kommission Kontakt aufzunehmen und ihr die in der Einleitungsbekanntmachung angeforderten Informationen zu übermitteln. Da jedoch kein ausführender Hersteller zur Zusammenarbeit bereit war, erübrigte sich die Stichprobe.

##### 4.4. Überprüfung der vorgelegten Informationen

- (11) Die Kommission sandte allen bekanntermaßen betroffenen Parteien und allen sonstigen Parteien, die sich innerhalb der in der Einleitungsbekanntmachung gesetzten Fristen gemeldet hatten, Fragebogen zu.

- (12) Die zwei Unionshersteller, ein Einführer/Verwender und ein Hersteller im Vergleichsland Argentinien beantworteten den Fragebogen. Keiner der chinesischen ausführenden Hersteller arbeitete bei dieser Untersuchung mit.

- (13) Die Kommission holte alle Informationen ein, die sie für die Ermittlung der Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder erneuten Auftretens von Dumping und einer dadurch verursachten Schädigung sowie für die Untersuchung des Unionsinteresses benötigte, und überprüfte sie. Bei den folgenden interessierten Parteien wurden Kontrollbesuche vor Ort durchgeführt:

##### a) Unionshersteller

- Lenzing AG („Lenzing“), Österreich,
- Tanin Sevnica kemična industrija d.d. („Tanin“), Slowenien;

##### b) unabhängiger Einführer/Verwender

- International Furan Chemicals BV („IFC“), Rotterdam.

#### B. BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE

##### 1. Betroffene Ware

- (14) Bei der von dieser Überprüfung betroffenen Ware handelt es sich um die gleiche Ware wie in der Ausgangsuntersuchung und den darauf folgenden, unter den Randnummern 2 und 3 genannten Überprüfungen, nämlich Furfuraldehyd mit Ursprung in der VR China, das derzeit unter dem KN-Code 2932 12 00 eingereiht wird („betroffene Ware“). Furfuraldehyd ist auch unter dem Namen 2-Furaldehyd oder Furfural bekannt.

- (15) Furfuraldehyd ist eine hellgelbe Flüssigkeit mit einem charakteristischen, scharfen Geruch, die durch die Verarbeitung verschiedener landwirtschaftlicher Abfälle gewonnen wird. Furfuraldehyd wird vor allem für zwei Zwecke verwendet: als Selektivlösungsmittel bei der Ölraffination zur Herstellung von Schmierölen und als Ausgangsstoff zur Herstellung von Furfurylalkohol, der wiederum zur Herstellung von Kunstharzen für Gussformen eingesetzt wird.

##### 2. Gleichartige Ware

- (16) Diese Untersuchung bestätigte das Ergebnis der vorangegangenen Untersuchungen, dass das in der VR China hergestellte und in die Euroäische Union ausgeführte Furfuraldehyd ebenso wie das im Vergleichsland Argentinien hergestellte und auf dem Inlandsmarkt verkaufte Furfuraldehyd und das von den Unionsherstellern in der Union hergestellte und verkaufte Furfuraldehyd dieselben grundlegenden materiellen und chemischen Eigenschaften aufweisen und grundsätzlich zu denselben Zwecken verwendet werden. Sie wurden daher als gleichartige Waren im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 der Grundverordnung angesehen.

#### C. WAHRSCHEINLICHKEIT EINES ANHALTENS DES DUMPINGS

- (17) Nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung wurde geprüft, ob im Falle des Außerkrafttretens der geltenden Maßnahmen ein Anhalten oder erneutes Auftreten des Dumpings wahrscheinlich wäre.

## 1. Allgemeines

- (18) Die 34 bekannten chinesischen ausführenden Hersteller, die bei der Einleitung der Überprüfung kontaktiert wurden, arbeiteten weder bei der Untersuchung mit noch übermittelten sie Informationen. Deshalb mussten die nachstehenden Feststellungen zur Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder eines erneuten Auftretens des Dumpings auf der Grundlage der verfügbaren Informationen — insbesondere Angaben des kooperierenden Einführers/gewerblichen Verbrauchers, Eurostat-Daten, amtliche Ausfuhrstatistiken der VR China und Angaben aus dem Überprüfungsantrag — getroffen werden.

## 2. Vergleichsland

- (19) Da die VR China ein Transformationsland ist, musste der Normalwert nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung auf der Grundlage des Preises oder des rechnerisch ermittelten Wertes in einem geeigneten Drittland mit Marktwirtschaft („Vergleichsland“) ermittelt werden oder auf der Grundlage des Preises, zu dem die Ware aus dem Vergleichsland in andere Länder einschließlich der Union verkauft wird, oder — falls dies nicht möglich ist — auf jeder anderen angemessenen Grundlage einschließlich des für die gleichartige Ware in der Union tatsächlich gezahlten oder zu zahlenden Preises, der erforderlichenfalls um eine angemessene Gewinnspanne gebührend berichtet wird.
- (20) Wie bereits in der Ausgangsuntersuchung wurde auch in der Einleitungsbekanntmachung Argentinien als geeignetes Vergleichsland für die Ermittlung des Normalwerts vorgeschlagen. Nach der Veröffentlichung der Einleitungsbekanntmachung gingen keine Kommentare zum vorgeschlagenen Vergleichsland ein.
- (21) Ein Furfuraldehydhersteller aus Argentinien arbeitete bei der Untersuchung mit und übermittelte eine Antwort auf einen Fragebogen. Die Untersuchung ergab, dass auf dem argentinischen Markt für Furfuraldehyd Wettbewerb herrscht, da rund 90 % des Marktes auf die einheimische Produktion und der Rest auf Einfuhren aus Drittländern entfallen. Das Produktionsvolumen in Argentinien entspricht über 70 % des Volumens der chinesischen Einfuhren der betroffenen Ware in die Union im aktiven Veredelungsverkehr. Der argentinische Markt wurde deshalb zur Ermittlung des Normalwerts für die VR China als genügend repräsentativ angesehen.
- (22) Wie in der Ausgangsuntersuchung wurde deshalb der Schluss gezogen, dass Argentinien sich als Vergleichsland nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung eignet.

## 3. Dumping der Einfuhren im UZÜ

### 3.1. Normalwert

- (23) Gemäß Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung wurde der Normalwert anhand der Angaben des

kooperierenden Herstellers im Vergleichsland ermittelt, d. h. anhand der auf dem argentinischen Inlandsmarkt von unabhängigen Abnehmern gezahlten oder zu zahlenden Preise, da diese Verkäufe den Untersuchungsergebnissen zufolge im normalen Handelsverkehr erfolgten.

- (24) Folglich wurde der Normalwert anhand des gewogenen durchschnittlichen Inlandsverkaufspreises ermittelt, den der kooperierende Hersteller in Argentinien unabhängigen Abnehmern in Rechnung stellte.

- (25) Zunächst wurde geprüft, ob der Gesamtumfang der Inlandsverkäufe der gleichartigen Ware an unabhängige Abnehmer im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 der Grundverordnung repräsentativ war, d. h. ob er mindestens 5 % des gesamten Verkaufsvolumens der in die Union ausgeführten betroffenen Ware ausmachte. Die Inlandsverkäufe des kooperierenden Herstellers in Argentinien wurden im UZÜ als ausreichend repräsentativ erachtet.

- (26) Anschließend prüfte die Kommission, ob die Inlandsverkäufe der gleichartigen Ware als Geschäfte im normalen Handelsverkehr im Sinne des Artikels 2 Absatz 4 der Grundverordnung angesehen werden konnten. Zu diesem Zweck wurde für die auf dem argentinischen Markt verkaufte gleichartige Ware geprüft, wie hoch der Anteil der gewinnbringenden Verkäufe an unabhängige Abnehmer auf dem Inlandsmarkt im UZÜ war. Da alle Verkäufe der gleichartigen Ware im UZÜ gewinnbringend waren, wurde der Normalwert anhand des gewogenen Durchschnitts aller Inlandsverkäufe berechnet.

### 3.2. Ausfuhrpreis

- (27) Da keines der chinesischen Unternehmen, die die betroffene Ware in die Union ausführten, an der Untersuchung mitarbeitete, wurden die Ausfuhrpreise anhand der verfügbaren Daten ermittelt. Als angemessenste Grundlage erwiesen sich die Angaben des kooperierenden Einführers und die Eurostat-Daten über Einfuhren der betroffenen Ware in die Union. Obwohl die meisten dieser Einfuhren im aktiven Veredelungsverkehr (Verarbeitung von chinesischem Furfuraldehyd zu Furfurylalkohol für die Ausfuhr) erfolgten, gab es keine Anhaltspunkte dafür, dass sie als angemessene Grundlage für die Ermittlung der Ausfuhrpreise nicht geeignet wären.

### 3.3. Vergleich

- (28) Im Interesse eines fairen Vergleichs des Normalwerts mit dem Ausfuhrpreis wurden nach Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung gebührende Berichtigungen für bestimmte Unterschiede in den Transport- und Versicherungskosten vorgenommen, die die Preise und deren Vergleichbarkeit beeinflussten.

### 3.4. Dumpingspanne

- (29) Die Dumpingspanne wurde gemäß Artikel 2 Absatz 11 der Grundverordnung auf der Grundlage eines Vergleichs des gewogenen durchschnittlichen Normalwerts mit dem gewogenen durchschnittlichen Ausführpreis auf derselben Handelsstufe bestimmt. Dieser Vergleich ergab, dass Dumping in beträchtlicher Höhe vorlag.

### 4. Einfuhrentwicklung im Falle einer Aufhebung der Maßnahmen

- (30) Im Anschluss an die Untersuchung des Vorliegens von Dumping im UZÜ wurde geprüft, ob im Falle einer Aufhebung der Maßnahmen ein Anhalten des Dumpings wahrscheinlich ist. Da kein ausführender Hersteller in der VR China bei der Untersuchung mitarbeitete, stützen sich die folgenden Feststellungen nach Artikel 18 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen, d. h. auf die Angaben des kooperierenden Einführers, Eurostat-Daten, amtliche Ausführstatistiken der VR China und die Daten aus dem Überprüfungsantrag.
- (31) Zu diesem Zweck wurden die folgenden Elemente analysiert: Entwicklung der Einfuhren aus der VR China in die Union im aktiven Veredelungsverkehr, Entwicklung der chinesischen Ausfuhren in Drittländer und Kapazitätsreserven der chinesischen Hersteller.

#### 4.1. Entwicklung der Einfuhren aus der VR China

- (32) Laut amtlicher chinesischer Ausführstatistiken erhöhte sich die Gesamtmenge der Ausfuhren der betroffenen Ware aus der VR China im Bezugszeitraum um 117 %. Dieser Anstieg entfiel hauptsächlich auf die USA und andere Drittlandsmärkte.
- (33) Hinsichtlich der Ausfuhren in die Union sei darauf hingewiesen, dass nach Angaben von Eurostat und geprüften Einfuhrdaten im UZÜ 99,9 % der Einfuhren der betroffenen Ware aus der VR China in die Union zum Zweck der aktiven Veredelung erfolgten; die restlichen 0,1 % wurden in den zollrechtlich freien Verkehr überführt. 2007 und 2008 gab es keine Einfuhren in den zollrechtlich freien Verkehr. Der Vollständigkeit der Daten halber wurden die Einfuhren in den zollrechtlich freien Verkehr beim Gesamtvolumen der Einfuhren berücksichtigt; eine genaue Analyse der Preisentwicklung dieser Einfuhren wurde jedoch wegen der zu vernachlässigenden Menge als unerheblich betrachtet.
- (34) Das Volumen der Einfuhren aus der VR China im aktiven Veredelungsverkehr und in den zollrechtlich freien Verkehr ging von 2007 bis zum UZÜ um 67 % zurück; gleichzeitig sank der Verbrauch auf dem Unionsmarkt um 24 % (siehe Randnummer 45). Dabei wurde das im

aktiven Veredelungsverkehr eingeführte chinesische Furfuraldehyd zu Furfurylalkohol weiterverarbeitet, der wiederum ausgeführt wurde. Über die Verwendung der Einfuhren in den zollrechtlich freien Verkehr in der Union sind keine Informationen verfügbar; es besteht gleichwohl Grund zu der Annahme, dass bei einer Aufhebung der Maßnahmen zumindest ein Teil der derzeitigen Einfuhren im aktiven Veredelungsverkehr stattdessen als Furfuraldehyd in den zollrechtlich freien Verkehr überführt oder als nachgelagerte Ware (Furfurylalkohol) auf dem Unionsmarkt verkauft werden könnte.

- (35) Der Preis der chinesischen Ausfuhren war im Zeitraum von 2007 bis zum UZÜ auf verschiedenen Märkten unterschiedlich. Während der Ausführpreis in die Union in diesem Zeitraum stark sank (um 11 %), stieg er auf den anderen Ausfuhrmärkten um etwa 10 % an. Es ist allerdings bemerkenswert, dass die Preise auf dem US-Markt im UZÜ etwa genauso hoch wie in der Union waren, während laut chinesischer Ausführstatistiken die Ausfuhren in andere Märkte um 19 % pro Tonne teurer waren. Da die betroffene Ware sehr homogen ist, können solche Preisunterschiede nur durch die Preisstrategie der chinesischen Ausführer erklärt werden, die bewusst darauf abzielen, auf Märkten mit weniger Konkurrenz durch höhere Preise größere Gewinne zu erreichen als auf Märkten wie der Union und den USA, auf denen niedrigere Preise üblich sind. Die Tatsache, dass die Ausfuhren in die Union und die USA 46 % der gesamten chinesischen Ausfuhren ausmachten, führt zu dem Schluss, dass diese Preisdiskriminierung bei einem Auslaufen der Zölle aufrechterhalten werden und somit zumindest auf dem Unionsmarkt weiterhin Dumping bestehen könnte.

#### 4.2. Kapazitätsreserven der Ausführer

- (36) Da nur wenige Informationen über die chinesische Furfuraldehydindustrie öffentlich zugänglich sind, stützen sich die folgenden Feststellungen im Wesentlichen auf die in dem Überprüfungsantrag enthaltenen Informationen.
- (37) Laut dem Antrag auf Auslaufüberprüfung steigt die chinesische Furfuraldehydproduktion seit 1999 stetig an; 2009 erreichte das Produktionsvolumen 320 000 Tonnen. Die Kapazitätsauslastung in China liegt schätzungsweise bei etwa 94 %, d. h. das Land verfügt über ungenutzte Produktionskapazitäten von rund 20 000 Tonnen pro Jahr, was etwa der Hälfte des gesamten Verbrauchs in der Union entspricht. Angeblich wird derzeit in der VR China in über 200 Produktionsstätten, von denen sich immer mehr im Exportgeschäft engagieren, Furfuraldehyd hergestellt.
- (38) Es kann daher der Schluss gezogen werden, dass bei einem Außerkrafttreten der Maßnahmen zu erwarten wäre, dass die Ausfuhren der betroffenen Ware aus der VR China in beträchtlichem Maße außerhalb des aktiven Veredelungsverkehrs auf den Unionsmarkt gelangen würden und das Dumping anhalten würde.

### 5. Schlussfolgerung zur Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens des Dumpings

- (39) Angesichts der hohen Produktionskapazität in der VR China, der Fähigkeit der chinesischen Hersteller, das Produktionsvolumen rasch zu erhöhen und auf die Ausfuhr auszurichten, sowie des Preisniveaus solcher Ausfuhren besteht Grund zu der Annahme, dass es bei einer Aufhebung der Maßnahmen wieder zu Ausfuhren aus der VR China in die Union außerhalb des aktiven Veredelungsverkehrs kommen würde.
- (40) Auf die derzeitigen Ausfuhren im aktiven Veredelungsverkehr wird kein Antidumpingzoll erhoben. Daher wird die Auffassung vertreten, dass diese Preise auch für künftige Preisniveaus als Richtwert dienen würden, falls die Maßnahmen außer Kraft träten. Diesbezüglich wurde festgestellt, dass die chinesischen Ausfuhren im aktiven Veredelungsverkehr zu Dumpingpreisen erfolgten, mit denen die Preise der Unionshersteller im UZÜ um 11 % unterboten wurden (siehe Randnummer 69).
- (41) Aus den vorstehenden Feststellungen lässt sich der Schluss ziehen, dass die Ausfuhren aus der VR China noch immer gedumpt sind und dass im Falle einer Aufhebung der geltenden Antidumpingmaßnahmen ein Anhalten des Dumpings auf dem Unionsmarkt wahrscheinlich ist.

### D. DEFINITION DES WIRTSCHAFTSZWEIGS DER UNION

- (42) Der Wirtschaftszweig der Union besteht aus zwei Unternehmen: Lenzing AG (Österreich) und Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (Slowenien); auf diese Hersteller entfiel im UZÜ 100 % der Unionsproduktion der betroffenen Ware. Beide Unternehmen beantworteten die Fragebogen und arbeiteten in vollem Umfang an der Untersuchung mit. Auf dieser Grundlage bilden die beiden Unionshersteller den Wirtschaftszweig der Union im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 und des Artikels 5 Absatz 4 der Grundverordnung. Aus Gründen der Vertraulichkeit werden die Angaben zu den Geschäftsergebnissen des Wirtschaftszweigs der Union in indexierter Form aufgeführt.
- (43) Gegenüber der Ausgangsuntersuchung hat sich der Wirtschaftszweig der Union verändert: Es ist von wesentlicher Bedeutung, dass Furfural Español S.A. (inzwischen Nutrafur), der spanische Hersteller, der 1994 den ursprünglichen Antrag gestellt hatte, im Oktober 2008 die Produktion eingestellt hat. Nutrafur, das den aktuellen Überprüfungsantrag unterstützt, hat bei dieser Überprüfung nicht mitgearbeitet. Nutrafur ist allerdings nach wie vor auf dem Markt als Händler tätig und bezieht die betroffene Ware von seinen früheren EU-Mitbewerbern. Die im Antrag genannten Produktionszahlen Nutrafurs für 2007 und 2008 sind im Unionsverbrauch enthalten.

### E. LAGE AUF DEM UNIONSMARKT

#### 1. Unionsverbrauch

- (44) Der Unionsverbrauch von Furfuraldehyd wurde anhand der Menge der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt (einschließlich der Verkäufe Nutrafurs, als es noch Furfuraldehyd herstellte) sowie der Menge der Einfuhren im aktiven Veredelungsverkehr

aus der VR China und Einfuhren in den zollrechtlich freien Verkehr aus Drittländern auf der Grundlage von Eurostat-Daten und geprüften Daten des Einführers International Furan Chemicals BV („IFC“) ermittelt. Weil Eurostat aus Gründen der Vertraulichkeit nicht alle Informationen bekanntgibt, wurden Eurostat-Daten lediglich für die Einfuhren aus Drittländern außer VR China und der Dominikanischen Republik herangezogen, da IFC der einzige Furfuraldehydeinführer aus diesen beiden Ländern ist.

- (45) Auf dieser Grundlage wurde festgestellt, dass der Unionsverbrauch um 24 % zurückging, nämlich von 48 534 Tonnen im Jahr 2007 auf 36 725 Tonnen im UZÜ.

Tabelle 1 — Unionsverbrauch

Jahr	2007	2008	2009	UZÜ
Tonnen	48 534	45 738	38 175	36 725
Index (2007=100)	100	94	79	76
Differenz gegenüber Vorjahr		- 6	- 15	- 3

Quellen: geprüfte Fragebogenangaben des Wirtschaftszweigs der Union und von IFC, Überprüfungsantrag, Eurostat.

### 2. Einfuhren aus der VR China

#### 2.1. Menge, Marktanteil und Preise

- (46) Der chinesischen Ausfuhrstatistik zufolge waren die chinesischen Einfuhren in den zollrechtlich freien Verkehr im UZÜ unerheblich (lediglich 2,5 Tonnen); die meisten Einfuhren Chinas erfolgten im aktiven Veredelungsverkehr. Die Menge der chinesischen Einfuhren in den aktiven Veredelungsverkehr sank von 8 264 Tonnen im Jahr 2007 auf 2 749 Tonnen im UZÜ, d. h. um 67 %. 2008 erreichten die chinesischen Einfuhren in den aktiven Veredelungsverkehr mit etwa 10 000 Tonnen einen Spitzenwert, der in den darauf folgenden Jahren wieder zurückging. Im Bezugszeitraum reduzierte sich der chinesische Marktanteil im aktiven Veredelungsverkehr von 17 % auf 8 %, d. h. um 9 Prozentpunkte.
- (47) Der chinesische Preis im aktiven Veredelungsverkehr fiel um 12 % von 774 EUR im Jahr 2007 auf 685 EUR im UZÜ.

Tabelle 2 — Einfuhren aus der VR China

Jahr	2007	2008	2009	UZÜ
Tonnen	8 264	10 002	5 159	2 749
Index (2007=100)	100	121	62	33
Differenz gegenüber Vorjahr		21	- 59	- 29
Marktanteil	17 %	22 %	14 %	7 %
Preis (in EUR/Tonne)	774	1 014	690	685
Index (2007=100)	100	131	89	88

Quelle: geprüfte Fragebogenantwort von IFC.

### 3. Mengen und Preise der Einfuhren aus anderen Drittländern

- (48) Bei den Einfuhren aus der Dominikanischen Republik handelt es sich, wie in der Ausgangsuntersuchung, ausschließlich um Lieferungen einer Muttergesellschaft an ihre europäische Tochtergesellschaft zum Zweck der Herstellung von Furfurylalkohol. Die bei diesen Geschäften gezahlten Preise sind Verrechnungspreise zwischen verbundenen Unternehmen und spiegeln nicht die tatsächlichen Marktpreise wider. Laut Eurostat-Statistiken entwickelten sich die Einfuhren von Furfuraldehyd aus anderen Drittländern als der VR China in die Union und deren Durchschnittspreise folgendermaßen:

**Tabelle 3 — Einfuhren in die Union aus der Dominikanischen Republik**

Jahr	2007	2008	2009	UZÜ
Tonnen	32 003	27 662	24 996	25 959
Index (2007=100)	100	86	78	81
Differenz gegenüber Vorjahr		- 14	- 8	3
Marktanteil	66 %	60 %	65 %	71 %
Preis (in EUR/Tonne)	809	982	582	670
Index (2007=100)	100	121	72	83

**Tabelle 4 — Einfuhren aus anderen Drittländern in die Union**

Jahr	2007	2008	2009	UZÜ
Tonnen	1 687	1 583	1 226	1 158
Index (2007=100)	100	94	73	69
Differenz gegenüber Vorjahr		- 6	- 21	- 4
Marktanteil	3 %	3 %	3 %	3 %
Preis (in EUR/Tonne)	800	997	632	621
Index (2007=100)	100	125	79	78

- (49) Im Bezugszeitraum sank die Einfuhrmenge von Furfuraldehyd aus der Dominikanischen Republik und allen anderen Drittländern erheblich, um 19 % bzw. 31 %. Trotz des Rückgangs der Einfuhren aus der Dominikanischen Republik stieg der Marktanteil dieses Landes von 66 % auf 71 %. Diese Einfuhren erfolgten jedoch ausschließlich im Zusammenhang mit der Produktion von Furfurylalkohol durch die europäische Tochtergesellschaft des Herstellers in der Dominikanischen Republik. Daher waren die bei diesen Geschäften gezahlten Preise Verrechnungspreise zwischen verbundenen Unternehmen, die unter Umständen nicht die tatsächlichen Marktpreise widerspiegeln.

#### 3.1. Menge und Preis der Ausfuhren aus der VR China in andere Drittländer

- (50) Im Bezugszeitraum stieg die Ausfuhrmenge um 105 % (dies entspricht etwa 9 % aller Unionsverkäufe im UZÜ).

Hervorzuheben ist, dass die Ausfuhren des Wirtschaftszweigs der Union in andere Drittländer im UZÜ zu niedrigeren Preisen erfolgten. Dies kann mit der Konkurrenz durch chinesisches Furfuraldehyd in großen Mengen und zu niedrigen Preisen in anderen Drittländern erklärt werden.

**Tabelle 5 — Menge und Preis der Ausfuhren des Wirtschaftszweigs der Union in andere Drittländer**

Jahr	2007	2008	2009	UZÜ
Menge — Index (2007=100)	100	136	211	205
Differenz gegenüber Vorjahr		36	75	- 6
Preise — Index (2007=100)	100	114	88	82
Differenz gegenüber Vorjahr		14	- 26	- 6

### 4. Wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union

- (51) Die Lage des Wirtschaftszweigs der Union, d. h. der beiden Unternehmen Lenzing und Tanin, wird hier untersucht.

#### 4.1. Produktion

- (52) Die gesamte Produktion der betroffenen Ware durch den Wirtschaftszweig der Union stieg im Bezugszeitraum um 14 %.

**Tabelle 6 — Unionsverbrauch**

Jahr	2007	2008	2009	UZÜ
Index (2007=100)	100	109	114	114
Differenz gegenüber Vorjahr		9	5	0

Quelle: geprüfte Fragebogenantworten der Unionshersteller.

#### 4.2. Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

- (53) Die Produktionskapazität des Wirtschaftszweigs der Union blieb im Bezugszeitraum konstant. Die Kapazitätsauslastung des Wirtschaftszweigs der Union stieg um 12 Prozentpunkte von 85 % auf 97 %, so dass die Kapazitäten fast voll ausgelastet waren.

**Tabelle 7 — Kapazitäten der Union**

Jahr	2007	2008	2009	UZÜ
Index (2007=100)	100	100	100	100
Kapazitätsauslastung	85 %	92 %	96 %	97 %

Quelle: geprüfte Fragebogenantworten der Unionshersteller.

#### 4.3. Lagerbestände

- (54) Die Tabelle unten zeigt, dass die Lagerbestände des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum um 26 % zunahmen. Dies war zwischen 2007 und 2008 besonders deutlich, als sie um 193 % wuchsen.

**Tabelle 8 — Bestände**

Jahr	2007	2008	2009	UZÜ
Index (2007=100)	100	293	165	126
Differenz gegenüber Vorjahr		193	- 128	- 40

Quelle: geprüfte Fragebogenantworten der Unionshersteller.

#### 4.4. Verkaufsmenge und Marktanteil

- (55) Die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt an unabhängige Abnehmer stiegen im UZÜ um 13 % an. Aufgrund dieser Zunahme der Verkäufe stieg der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum um 5 Prozentpunkte.

**Tabelle 9 — Verkaufsmenge und Unionsmarktanteil**

Jahr	2007	2008	2009	UZÜ
Index (2007=100)	100	100	112	113
Marktanteil im Bereich von	10 - 20 %	10 - 20 %	14 - 24 %	15 - 25 %

Quelle: geprüfte Fragebogenantworten der Unionshersteller.

#### 4.5. Durchschnittliche Verkaufspreise

- (56) Während des Bezugszeitraums sanken die vom Wirtschaftszweig der Union auf dem Binnenmarkt in Rechnung gestellten Verkaufspreise um 1 %. 2008 stiegen die durchschnittlichen Verkaufspreise um 11 % und erreichten ihren höchsten Stand; im folgenden Jahr gingen sie jedoch stark zurück. Der leichte Rückgang der Verkaufspreise ist im Zusammenhang mit dem Anstieg der Produktionskosten je Einheit um 5 % zu betrachten, dem der Wirtschaftszweig der Union nicht Rechnung tragen konnte.

**Tabelle 10 — Durchschnittliche Verkaufspreise in der Union**

Jahr	2007	2008	2009	UZÜ
Index (2007=100)	100	111	98	99
Differenz gegenüber Vorjahr		11	- 13	1

Quelle: geprüfte Fragebogenantworten der Unionshersteller.

#### 4.6. Durchschnittliche Produktionskosten

- (57) Im Bezugszeitraum stiegen die durchschnittlichen Produktionskosten um 5 %, was hauptsächlich auf den Be-

schäftigungszuwachs und den daraus resultierenden Anstieg der gesamten Arbeitskosten zurückzuführen ist.

**Tabelle 11 — Durchschnittliche Produktionskosten**

Jahr	2007	2008	2009	UZÜ
Index (2007=100)	100	105	105	105
Differenz gegenüber Vorjahr		5	0	0

Quelle: geprüfte Fragebogenantworten der Unionshersteller.

#### 4.7. Rentabilität und Cashflow

- (58) Die Gewinne des Wirtschaftszweigs der Union sanken im Bezugszeitraum erheblich, zusammen mit dem Cashflow, der um 56 % zurückging. Dies liegt an dem auf den Verkaufspreisen lastenden Druck, trotz des Anstiegs sowohl der Produktion als auch der Verkäufe.

**Tabelle 12 — Rentabilität und Cashflow**

Jahr	2007	2008	2009	UZÜ
Rentabilitätsindex (2007=100)	100	175	- 7	- 4
Differenz gegenüber Vorjahr		75	- 182	3
Cashflow-Index (2007=100)	100	144	49	44
Differenz gegenüber Vorjahr		44	- 95	- 5

Quelle: geprüfte Fragebogenantworten der Unionshersteller.

#### 4.8. Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten

- (59) Von 2007 bis zum UZÜ gingen die Investitionen um 95 % zurück. Die Kapitalrendite, ausgedrückt als Gewinne/Verluste mit der betroffenen Ware im Verhältnis zum Nettobuchwert der Investitionen, folgte dem gleichen Trend wie die Investitionen, d. h. sie reduzierte sich im Bezugszeitraum erheblich. Wegen des Rückgangs der Rentabilität und des Cashflows verschlechterten sich die Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten der Antragsteller im Bezugszeitraum beträchtlich. Diese Verschlechterung wird insbesondere durch die Investitionen der Antragsteller deutlich, die im Bezugszeitraum um 95 % sanken.

**Tabelle 13 — Investitionen und Kapitalrendite**

Jahr	2007	2008	2009	UZÜ
Investitionsindex (2007=100)	100	61	2	5
Differenz gegenüber Vorjahr		- 39	- 59	3
Kapitalrendite-Index (2007=100)	100	196	- 7	- 4
Differenz gegenüber Vorjahr		96	- 203	3

Quelle: geprüfte Fragebogenantworten der Unionshersteller.

#### 4.9. Beschäftigung und Produktivität

- (60) Das Beschäftigungsniveau in dem Wirtschaftszweig der Union erhöhte sich im Bezugszeitraum um 8 %. Die Produktivität, gemessen am Output je Beschäftigten, nahm um 6 % zu. Allerdings stiegen im Bezugszeitraum ebenfalls die gesamten Arbeitskosten um 16 %.

**Tabelle 14 — Beschäftigung und Produktivität**

Jahr	2007	2008	2009	UZÜ
Beschäftigungsindex	100	109	109	108
Produktivität (in Tonnen je Beschäftigten) — Index	100	100	105	106
Arbeitskostenindex	100	114	115	116

Quelle: geprüfte Fragebogenantworten der Unionshersteller.

#### 4.10. Höhe der Dumpingspanne

- (61) Angesichts der Menge, des Marktanteils und der Preise der gedumpte Einfuhren aus der VR China können die Auswirkungen der tatsächlichen Dumpingspannen auf den Wirtschaftszweig der Union nicht als unerheblich angesehen werden.

#### 4.11. Erholung von Dumping

- (62) Wie aus der positiven Entwicklung der meisten der oben aufgeführten Indikatoren ersichtlich, hat sich die finanzielle Lage des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum nach den schädigenden Auswirkungen der gedumpte Einfuhren mit Ursprung in der VR China teilweise verbessert.

#### 4.12. Wachstum

- (63) Während der Gemeinschaftsverbrauch im Bezugszeitraum um 24 % zurückging, nahmen Produktion, Verkaufsvolumen und Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union in demselben Zeitraum zu. Gleichzeitig sanken die Menge der Einfuhren aus der VR China und ihr Marktanteil erheblich. Der Wirtschaftszweig der Union konnte jedoch lediglich in einem gewissen Maße von den Maßnahmen profitieren, da der von China ausgehende Druck auf den Verkaufspreisen für ihn keine Gewinne bzw. das Erreichen der Zielgewinnspanne zuließen.

### 5. Schlussfolgerung zur wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Union

- (64) Furfuraldehyd aus der Dominikanischen Republik ist in der Union nicht auf dem freien Markt erhältlich. Deshalb deutet nichts darauf hin, dass diese Einfuhren zur prekären Lage des Wirtschaftszweigs der Union beigetragen hätten. Die Menge der Einfuhren aus anderen Drittländern ging beträchtlich zurück, so dass ihre Auswirkungen, selbst wenn die Preise sehr niedrig sind, nicht als erheblich angesehen werden können.
- (65) Die Maßnahmen gegen die VR China verbesserten die Lage des Wirtschaftszweigs der Union, wie die positive

Entwicklung der meisten Schadensindikatoren zeigt: Die Produktion, die Verkaufsmenge und der Wert der Verkäufe stiegen an. Trotz des rückläufigen Verbrauchs konnte der Wirtschaftszweig der Union seinen Marktanteil erhöhen. Die Rentabilität ging jedoch im UZÜ beträchtlich zurück. Der Wirtschaftszweig der Union war nicht in der Lage, die Zielgewinnspanne zu erreichen, die bei der Ausgangsuntersuchung mit 5 % angesetzt wurde, da so die Entwicklung des Wirtschaftszweigs gewährleistet wäre. Daher wird der Schluss gezogen, dass der Wirtschaftszweig der Union im Sinne des Artikels 3 Absatz 5 der Grundverordnung bedeutend geschädigt wurde und dass seine finanzielle Lage nach wie vor gefährdet ist.

### F. WAHRSCHEINLICHKEIT EINES ERNEUTEN AUFTRETENS DER SCHÄDIGUNG

- (66) Unter den Randnummern 39 und 40 wurde die Schlussfolgerung gezogen, dass ein Außerkrafttreten der Maßnahmen wahrscheinlich zu einem erheblichen Anstieg der gedumpte Ausfuhren aus der VR China in die Union führen würde.
- (67) Wie bereits angeführt, sind die chinesischen Hersteller im Falle eines Außerkrafttretens der Maßnahmen in der Lage, große Ausfuhrmengen auf den Unionsmarkt umzulenken. Dem Überprüfungsantrag zufolge lag die chinesische Produktionskapazität 2009 bei 320 000 Tonnen, wobei die Kapazitätsreserven mindestens 20 000 Tonnen betragen. Zudem könnten diese Kapazitätsreserven wohl nicht von anderen Ausfuhrmärkten wie z. B. Japan, Thailand und den USA aufgenommen werden und würden höchstwahrscheinlich auf den Unionsmarkt gelenkt.
- (68) Was die Preise angeht, zeigen die chinesischen Ausfuhrstatistiken, dass der Preis bei Ausfuhren der betroffenen Ware in die USA ähnlich dem Preis bei Ausfuhren in die Union im aktiven Veredelungsverkehr war. Bei Ausfuhren in andere Märkte waren die chinesischen Preise höher.
- (69) Da die chinesischen Preise jedoch die des Wirtschaftszweigs der Union um 11 % unterboten, ist es bei einem Außerkrafttreten der Maßnahmen wahrscheinlich, dass die chinesischen Ausfuhrer ihre Praktiken fortsetzen, um die verlorenen Marktanteile zurückzuerlangen. Zusammen mit der Fähigkeit der Ausfuhrer, erhebliche Mengen der betroffenen Ware auf den Unionsmarkt zu liefern, würde sich ein solches Verhalten aller Wahrscheinlichkeit nach sehr negativ auf den Wirtschaftszweig der Union, insbesondere auf dessen Rentabilität, auswirken.
- (70) Daraus wird der Schluss gezogen, dass ein Außerkrafttreten der Maßnahmen aller Wahrscheinlichkeit nach zu einem Wiederauftreten der durch die Einfuhren aus der VR China verursachten Schädigung führen würde.

### G. UNIONSINTERESSE

#### 1. Vorbemerkung

- (71) Nach Artikel 21 der Grundverordnung wurde geprüft, ob eine Aufrechterhaltung der geltenden Antidumpingmaßnahmen dem Interesse der Union insgesamt zuwiderliefe.

- (72) Die Feststellung des Unionsinteresses stützte sich auf eine Bewertung aller auf dem Spiel stehenden Interessen, d. h. der Interessen des Wirtschaftszweigs der Union, der Einführer/Händler sowie der Verwender und Lieferanten der betroffenen Ware.
- (73) Die vorausgegangenen Untersuchungen hatten ergeben, dass die Einführung von Maßnahmen dem Unionsinteresse nicht zuwiderlief. Da es sich bei der aktuellen Untersuchung um eine Auslaufüberprüfung handelt, wird eine Situation untersucht, in der bereits Antidumpingmaßnahmen in Kraft sind.
- (74) Auf dieser Grundlage wurde geprüft, ob ungeachtet der Schlussfolgerungen zur Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens des Dumpings und eines erneuten Auftretens der Schädigung zwingende Gründe dafür sprechen, dass die Aufrechterhaltung von Maßnahmen in diesem besonderen Fall dem Interesse der Union zuwiderliefe.

## 2. Interesse des Wirtschaftszweigs der Union

- (75) Der Wirtschaftszweig der Union hat unter Beweis gestellt, dass er lebensfähig ist und sich an die wandelnden Marktbedingungen anpassen kann. Dies bestätigte sich insbesondere durch die positive Entwicklung von Produktion und Verkäufen bei rückläufigem Verbrauch in der Union. Aufgrund des enormen Drucks, der auf den Verkaufspreisen lastet, konnte die Rentabilität hierbei jedoch nicht Schritt halten.
- (76) In Anbetracht der vorhandenen Kapazitätsreserven für Furfuraldehyd in der VR China sowie der Tatsache, dass diese Kapazitätsreserven bei einem Außerkräfttreten der Maßnahmen nicht von anderen Auslandsmärkten (wie z. B. Japan, Thailand und den USA) aufgefangen werden könnten, würden die chinesischen Ausführer aller Wahrscheinlichkeit nach versuchen, ihre eingebüßten Marktanteile zurückzugewinnen, indem sie ihr Dumping auf dem Unionsmarkt fortsetzen würden.
- (77) Daher würde sich bei einem Auslaufen der Antidumpingmaßnahmen aller Wahrscheinlichkeit nach die Lage des Wirtschaftszweigs der Union wegen der gedumpten chinesischen Niedrigpreisausfuhren ernsthaft verschlechtern, wie unter den Randnummern 65 bis 68 erläutert.

## 3. Interesse der Einführer

- (78) Nur ein Einführer in der Union arbeitete bei der Überprüfung mit: IFC, ein in den Niederlanden ansässiges Unternehmen im Besitz eines Furfuraldehydherstellers aus der Dominikanischen Republik. IFC ist der einzige aktive Einführer von Furfuraldehyd in der Union, ein paar andere Unternehmen führen die betroffene Ware nur gelegentlich ein. IFC ist der Hauptakteur auf dem Unionsmarkt für Furfuraldehyd (und Furfurylalkohol); auf das Unternehmen entfallen rund 80 % des Verbrauchs in der Union. IFC führt die Ware aus der Dominikanischen Republik, der VR China im aktiven Veredelungsverkehr und aus anderen Drittländern ein. Außerdem ist IFC für den Wirtschaftszweig der Union der wichtigste Abnehmer, auf den 32 % des Gesamtabsatzes entfallen. Das gekaufte Furfuraldehyd wird anschließend

von TFC, einem mit IFC verbundenen Unternehmen in Geel (Belgien), in Furfurylalkohol weiterverarbeitet.

- (79) Der Einführer steht dieser Überprüfung recht neutral gegenüber: Einerseits hätte er gerne ohne Einschränkungen und den mit den Zollvorschriften im aktiven Veredelungsverkehr verbundenen Aufwand Zugang zu chinesischem Furfuraldehyd; andererseits hat er ein Interesse daran, dass der Wirtschaftszweig der Union erhalten bleibt, um die betroffene Ware kurzfristig beziehen zu können. Außerdem wird durch die Aufrechterhaltung der Maßnahmen die Konkurrenz für die Einfuhren seiner Muttergesellschaft aus der Dominikanischen Republik beseitigt und somit die Vorherrschaft der Gruppe auf den Unionsmärkten für Furfuraldehyd und Furfurylalkohol (einschließlich des aktiven Veredelungsverkehrs) gefestigt.

## 4. Interesse der Verwender

- (80) Die Kommission sandte Fragebogen an 27 gewerbliche Verwender von Furfuraldehyd. Lediglich drei Verwender arbeiteten bei dem Verfahren mit; sie beziehen Furfuraldehyd allerdings nicht aus der VR China, sondern direkt vom Wirtschaftszweig der Union. Die Bedeutung von Furfuraldehyd ist in den Branchen dieser Verwender (Erdölverarbeitung oder Schmieröle) zu vernachlässigen. Deshalb fühlen sie sich von den Antidumpingmaßnahmen nicht besonders betroffen.

## 5. Schlussfolgerung zum Unionsinteresse

- (81) Angesichts des dargelegten Sachverhalts wird der Schluss gezogen, dass keine zwingenden Gründe gegen die Aufrechterhaltung der geltenden Antidumpingmaßnahmen sprechen.

## H. ANTIDUMPINGMASSNAHMEN

- (82) Alle Parteien wurden über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen unterrichtet, auf deren Grundlage beabsichtigt wurde, die Aufrechterhaltung der geltenden Maßnahmen zu empfehlen. Nach dieser Unterrichtung wurde ihnen ferner eine Frist zur Stellungnahme eingeräumt. Einschlägige Anmerkungen wurden analysiert, führten jedoch nicht zu einer Änderung der wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, auf deren Grundlage die Aufrechterhaltung der geltenden Antidumpingmaßnahmen beschlossen wurde.
- (83) Aus den dargelegten Gründen sollten nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung die Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Furfuraldehyd mit Ursprung in der VR China, die mit der Verordnung (EG) Nr. 639/2005 eingeführt wurden, beibehalten werden. Bei diesen Maßnahmen handelt es sich um einen spezifischen Zoll.
- (84) Da dieser spezifische Zoll jedoch anhand der Feststellungen der Ausgangsuntersuchung von 1995 festgesetzt und nie überprüft wurde, erschien es angezeigt zu untersuchen, ob die Höhe des Zolles noch passend ist. In dieser Hinsicht wird die Kommission in Betracht ziehen, nach Artikel 11 Absatz 3 der Grundverordnung von Amts wegen eine Interimsüberprüfung einzuleiten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

(1) Auf die Einfuhren von 2-Furaldehyd (auch Furfuraldehyd oder Furfural genannt) mit Ursprung in der Volksrepublik China, das derzeit in den KN-Code 2932 12 00 eingereiht wird, wird ein endgültiger Antidumpingzoll eingeführt.

(2) Der Zoll wird auf 352 EUR/Tonne festgesetzt.

(3) Werden Waren vor ihrer Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr beschädigt, so dass der tatsächlich gezahlte oder zu zahlende Preis nach Artikel 145 der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durch-

führungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften <sup>(1)</sup> bei der Ermittlung des Zollwertes verhältnismäßig aufgeteilt wird, so wird der anhand der in Absatz 2 dieses Artikels festgesetzten Beträge berechnete Antidumpingzoll um einen Prozentsatz herabgesetzt, der der verhältnismäßigen Aufteilung des tatsächlich gezahlten oder zu zahlenden Preises entspricht.

(4) Sofern nichts anderes bestimmt ist, finden die geltenden Zollvorschriften Anwendung.

*Artikel 2*

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.

Geschehen zu Brüssel am 4. Mai 2011.

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*  
MARTONYI J.

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 253 vom 11.10.1993, S. 1.

**VERORDNUNG (EU) Nr. 454/2011 DER KOMMISSION**

**vom 5. Mai 2011**

**über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem  
„Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 2 Buchstabe e der Richtlinie 2008/57/EG ist das Eisenbahnsystem in Teilsysteme struktureller und funktioneller Art unterteilt. Für jedes Teilsystem sollte eine technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) erstellt werden.
- (2) Die Kommission erteilte der Europäischen Eisenbahnagentur (nachfolgend „Agentur“) durch die Entscheidung C(2006) 124 final vom 9. Februar 2007 ein Mandat zur Entwicklung technischer Spezifikationen für die Interoperabilität gemäß der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems <sup>(2)</sup>. Im Rahmen dieses Mandats wurde die Agentur aufgefordert, einen TSI-Entwurf für Telematikanwendungen für den Personenverkehr auszuarbeiten. Am 31. Mai 2010 legte die Agentur eine Empfehlung vor. Nach einem entsprechenden Mandat der Kommission sollte diese Empfehlung durch eine weitere Empfehlung über Fahrpreise, Fahrkartenverkaufssysteme und Buchungen von Inlandsfahrten ergänzt werden. Die Agentur sollte bei der Ausarbeitung ihrer Empfehlung nationalen und technischen Entwicklungen im Bereich innovativer Fahrkartenverkaufssysteme und Intermodalität Rechnung tragen.
- (3) Technische Spezifikationen für die Interoperabilität sind gemäß der Richtlinie 2008/57/EG angenommene Spezifikationen. Die TSI im Anhang behandelt das Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“, um die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems zu gewährleisten.

- (4) Die effiziente Verknüpfung der Informations- und Kommunikationssysteme der verschiedenen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen wird für wichtig erachtet, insbesondere zur Versorgung der Fahrgäste mit aktuellen Informationen und Fahrkartendiensten.
- (5) Zweck dieser TSI ist es, Verfahren und Schnittstellen zwischen allen Akteuren festzulegen, um die Fahrgäste mit Hilfe allgemein verfügbarer Technik mit Informationen und Fahrkarten zu versorgen. Dazu sollte auch der Informationsaustausch für folgende Bereiche gehören: Systeme für die Information der Fahrgäste vor und während der Reise, Buchungs- und Zahlungssysteme, Gepäckabfertigung, Ausstellung von Fahrkarten am Schalter oder Fahrkartenautomat, im Zug, über Telefon, Internet oder jede andere allgemein verfügbare Informationstechnik, Management von Anschlusszügen und Verbindungen zu anderen Verkehrsträgern.
- (6) Fahrgastinformationen sollten gemäß den Anforderungen der Entscheidung 2008/164/EG <sup>(3)</sup> der Kommission vom 21. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich eingeschränkt mobiler Personen im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem zugänglich sein.
- (7) Die Bestimmungen dieser TSI sollten Entscheidungen, die die Mitgliedstaaten nach Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> treffen, nicht vorgehen.
- (8) Zur Anwendung dieser Verordnung bedarf es detaillierter Spezifikationen. In diesen wird das Datenaustauschsystem definiert, das auf gemeinsamen Komponenten und der Verknüpfung der Informations- und Kommunikationssysteme der beteiligten Akteure beruht. Zudem ist eine Beschreibung der Governance für die Entwicklung, die Einführung und den Betrieb des Systems sowie ein Gesamtplan für dessen Entwicklung und Einführung notwendig. Diese Unterlagen werden zu Beginn der Einführungsphase erstellt. Die TSI muss daher zu einem späteren Zeitpunkt geändert werden, um diesen Unterlagen (detaillierte Spezifikationen, Governance und Gesamtplan) Rechnung zu tragen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 64 vom 7.3.2008, S. 72.

<sup>(4)</sup> ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14.

- (9) Gemäß Artikel 5 Absatz 8 der Richtlinie 2008/57/EG sollten die von der Agentur veröffentlichten technischen Unterlagen, auf die in dieser Verordnung verwiesen wird, als Anhänge dieser TSI betrachtet und mit Inkrafttreten der TSI verbindlich werden.
- (10) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 29 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

(1) Die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (nachstehend „TSI“) betreffend das Element „Anwendungen für den Personenverkehr“ des Teilsystems „Telematikanwendungen“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG steht im Anhang dieser Verordnung.

(2) Die TSI gilt für das Element „Anwendungen für den Personenverkehr“ des Teilsystems „Telematikanwendungen“ gemäß Anhang II Abschnitt 2.5 der Richtlinie 2008/57/EG.

(3) Bei Schienenverkehrsdiensten von oder nach Drittländern ist die Erfüllung der Anforderungen dieser TSI von der Informationsbereitstellung durch Akteure außerhalb der EU abhängig, sofern bilaterale Abkommen keinen Informationsaustausch im Einklang mit dieser TSI vorsehen.

#### Artikel 2

Die Anwendung dieser TSI erfolgt in drei Phasen:

- einer ersten Phase, in der die detaillierten IT-Spezifikationen, die Governance und der Gesamtplan festgelegt werden (Phase 1),
- einer zweiten Phase zur Entwicklung des Datenaustauschsystems (Phase 2) und
- einer Schlussphase zur Einführung des Datenaustauschsystems (Phase 3).

#### Artikel 3

(1) Die Europäische Eisenbahnagentur veröffentlicht auf ihrer Website die in Anhang III aufgeführten technischen Unterlagen und hält sie auf dem neuesten Stand. Sie führt ein Verfahren für

die Kontrolle von Änderungen der technischen Unterlagen gemäß Anhang I Abschnitt 7.5.2 ein. Sie erstattet der Kommission Bericht über den Stand dieser Unterlagen. Die Kommission informiert die Mitgliedstaaten über den nach Artikel 29 der Richtlinie 2008/57/EG eingesetzten Ausschuss.

(2) Die Europäische Eisenbahnagentur veröffentlicht auf ihrer Website die in Anhang I Abschnitt 4.2.19 aufgeführten Referenzdateien und hält sie auf dem neuesten Stand. Sie führt ein Änderungskontrollverfahren für solche Dateien ein. Sie erstattet der Kommission Bericht über den Stand dieser Unterlagen. Die Kommission informiert die Mitgliedstaaten über den nach Artikel 29 der Richtlinie 2008/57/EG eingesetzten Ausschuss.

(3) Die Europäische Eisenbahnagentur gibt ihre Empfehlung zu den in Anhang II aufgeführten offenen Punkten bis zum 31. März 2012 ab.

#### Artikel 4

Die Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Bahnhofsbetreiber sowie die Fahrkartenverkäufer und die Agentur unterstützen die Arbeiten der Phase 1 gemäß Anhang I Abschnitt 7.2, indem sie funktionelle und technische Informationen und Fachwissen bereitstellen.

#### Artikel 5

Die auf europäischer Ebene tätigen Fachverbände des Eisenbahnsektors nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> legen gemeinsam mit jeweils einem Vertreter der Fahrkartenverkäufer und der europäischen Fahrgäste die detaillierten Spezifikationen, die Governance und den Gesamtplan gemäß Anhang I Abschnitt 7 fest und übermitteln sie spätestens ein Jahr nach Veröffentlichung dieser Verordnung im *Amtsblatt der Europäischen Union* der Kommission.

#### Artikel 6

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Bahnhofsbetreiber und Fahrkartenverkäufer über diese Verordnung unterrichtet werden.

#### Artikel 7

Diese Verordnung wird unter Berücksichtigung der Ergebnisse der in Anhang I Abschnitt 7.2 beschriebenen Phase 1 geändert.

<sup>(1)</sup> ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1.

*Artikel 8*

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 5. Mai 2011

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
José Manuel BARROSO

---

## ANHANG I

## 1. EINLEITUNG

1.1. **Technischer Anwendungsbereich**

Diese Technische Spezifikation für die Interoperabilität (nachstehend „TSI“) betrifft das Element „Anwendungen für den Personenverkehr“ des Teilsystems „Telematikanwendungen“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG. Es gehört zu den funktionellen Bereichen, die in Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG aufgeführt sind.

1.2. **Geografischer Anwendungsbereich**

Der geografische Anwendungsbereich dieser TSI ist das transeuropäische Eisenbahnsystem gemäß Artikel 2 Buchstabe a der Richtlinie 2008/57/EG.

1.3. **Inhalt**

Der Inhalt dieser TSI steht mit Artikel 5 der Richtlinie 2008/57/EG im Einklang.

Zudem sind in Kapitel 4 die spezifischen Betriebs- und Instandhaltungsvorschriften für den technischen und geografischen Anwendungsbereich aufgeführt.

## 2. DEFINITION DES TEILSYSTEMS/ANWENDUNGSBEREICH

2.1. **Teilsystem**

Diese TSI behandelt

- a) das funktionelle Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“,
- b) den auf Telematikanwendungen für den Personenverkehr bezogenen Teil des Teilsystems „Instandhaltung“ (d. h. Methoden der Nutzung, Verwaltung, Aktualisierung und Pflege von Datenbanken, Software, Datenübertragungsprotokolle usw.).

Sie umfasst auch Informationen über folgende Aspekte:

- a) Systeme für die Information der Fahrgäste vor und während der Reise
- b) Buchungs- und Zahlungssysteme
- c) Gepäckabfertigung
- d) Ausstellung von Fahrkarten am Schalter oder Fahrkartenautomat, per Telefon oder Internet (oder jede andere allgemein verfügbare Informationstechnik) und im Zug
- e) Management von Anschlusszügen und Verbindungen zu anderen Verkehrsträgern.

2.1.1. *Information der Fahrgäste vor und während der Reise*

In Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ist ein Mindestumfang an Informationen aufgeführt, die Eisenbahnunternehmen und/oder Fahrkartenvverkäufer den Fahrgästen bereitstellen müssen.

2.1.2. *Buchungs- und Zahlungssysteme*

Zwischen den Buchungs- und Fahrkartensystemen sowie den Zahlungssystemen der verschiedenen Fahrkartenvverkäufer und Eisenbahnunternehmen findet ein Informationsaustausch statt, der den Fahrgästen die Möglichkeit gibt, die Fahrkarten, Buchungen und Ergänzungsscheine für die von ihnen gewählten Reisen und Dienstleistungen zu bezahlen.

2.1.3. *Gepäckabfertigung*

Die Fahrgäste werden über Beschwerdeverfahren unterrichtet für den Fall, dass aufgegebenes Gepäck während der Reise verloren geht. Darüber hinaus erhalten die Fahrgäste Informationen über die Verschickung und Abholung von aufgegebenem Gepäck.

- 2.1.4. *Ausstellung von Fahrkarten am Schalter oder Fahrkartenautomat, per Telefon oder Internet oder jede andere allgemein verfügbare Informationstechnik*

Zwischen den Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufern findet ein Informationsaustausch statt, damit letztere je nach Verfügbarkeit Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Ergänzungsscheine ausstellen sowie Buchungen vornehmen können.

- 2.1.5. *Management von Anschlusszügen und Verbindungen zu anderen Verkehrsträgern*

Für die Bereitstellung von Informationen für andere Verkehrsträger bzw. den Informationsaustausch mit ihnen wird eine Norm vorgeschlagen.

### 3. GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

#### 3.1. **Erfüllung der grundlegenden Anforderungen**

Nach Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG müssen das transeuropäische Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten die grundlegenden Anforderungen erfüllen, die in allgemeiner Form in Anhang III der Richtlinie aufgeführt sind.

Im Rahmen der vorliegenden TSI wird die Erfüllung der in Kapitel 3 genannten grundlegenden Anforderungen an das Teilsystem durch die Einhaltung der Spezifikationen in Kapitel 4 (Beschreibung des Teilsystems) sichergestellt.

#### 3.2. **Allgemeine Anforderungen**

Für die grundlegenden Anforderungen an das Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ gilt Folgendes:

##### 3.2.1. *Sicherheit*

Für das Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ gelten die sicherheitsrelevanten grundlegenden Anforderungen 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 und 1.1.5 in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG. Diese Anforderungen sind für das Teilsystem „Telematikanwendungen“ nicht relevant.

##### 3.2.2. *Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft*

Der grundlegenden Anforderung 1.2 in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG wird in folgenden Abschnitten Rechnung getragen:

— Kapitel 4.2.19: Diverse Referenzdateien und Datenbanken,

— Kapitel 4.2.21: Vernetzung und Kommunikation.

##### 3.2.3. *Gesundheit*

Die grundlegenden Anforderungen 1.3.1 und 1.3.2 in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG sind für das Teilsystem „Telematikanwendungen“ nicht relevant.

##### 3.2.4. *Umweltschutz*

Die grundlegenden Anforderungen 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 und 1.4.5 in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG sind für das Teilsystem „Telematikanwendungen“ nicht relevant.

##### 3.2.5. *Technische Kompatibilität*

Die grundlegende Anforderung 1.5 in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG ist für das Teilsystem „Telematikanwendungen“ nicht relevant.

#### 3.3. **Besondere Aspekte des Teilsystems „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“**

Für die grundlegenden Anforderungen an das Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ gilt Folgendes:

### 3.3.1. Technische Kompatibilität

Der grundlegenden Anforderung 2.7.1 in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG wird insbesondere in folgenden Abschnitten Rechnung getragen:

— Kapitel 4.2.19: Diverse Referenzdateien und Datenbanken,

— Kapitel 4.2.21: Vernetzung und Kommunikation.

### 3.3.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Der grundlegenden Anforderung 2.7.2 in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG wird insbesondere in folgenden Abschnitten Rechnung getragen:

— Kapitel 4.2.19: Diverse Referenzdateien und Datenbanken,

— Kapitel 4.2.21: Vernetzung und Kommunikation.

Diese grundlegende Anforderung, insbesondere die Methode der Nutzung zur Gewährleistung der Wirksamkeit der Telematikanwendungen und der Qualität des Dienstes, ist allerdings das grundlegende Element, das der gesamten TSI zugrunde liegt und nicht nur auf die vorgenannten Abschnitte beschränkt ist.

### 3.3.3. Gesundheit

In Bezug auf die grundlegende Anforderung 2.7.3 in Anhang III der Richtlinie 2008/58/EG enthält diese TSI keinerlei zusätzlichen Anforderungen, die über bestehende nationale und europäische Vorschriften in Bezug auf Mindestregeln für Ergonomie und Gesundheitsschutz an der Schnittstelle zwischen diesen Telematikanwendungen und den Nutzern hinausgehen.

### 3.3.4. Sicherheit

Der grundlegenden Anforderung 2.7.4 in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG wird in folgenden Abschnitten Rechnung getragen:

— Kapitel 4.2.19: Diverse Referenzdateien und Datenbanken,

— Kapitel 4.2.21: Vernetzung und Kommunikation.

## 4. BESCHREIBUNG DES TEILSYSTEMS

### 4.1. Einleitung

Unter Berücksichtigung aller geltenden grundlegenden Anforderungen ist das Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ durch folgende Eckwerte gekennzeichnet, die in den folgenden Abschnitten erläutert werden.

### 4.2. Funktionelle und technische Spezifikationen des Teilsystems

#### 4.2.1. Austausch von Fahrplandaten

Dieser Eckwert bestimmt die Modalitäten des Austauschs von Fahrplandaten zwischen den Eisenbahnunternehmen.

Mit diesem Eckwert soll sichergestellt werden, dass Fahrpläne mit den nachstehend aufgeführten Datenelementen anderen Eisenbahnunternehmen, Dritten sowie öffentlichen Stellen zur Verfügung gestellt werden. Außerdem soll gewährleistet werden, dass jedes Eisenbahnunternehmen zutreffende und aktuelle Fahrplandaten bereitstellt.

Die Bestimmungen dieses Eckwertes betreffen die Personenverkehrsdienste von Eisenbahnunternehmen.

Der Eckwert unterliegt folgendem Prozess:

#### 4.2.1.1. Das Eisenbahnunternehmen stellt seine Fahrplandaten anderen Eisenbahnunternehmen und Dritten zur Verfügung

Das Eisenbahnunternehmen stellt sämtliche seiner Fahrplandaten bereit, für die es allein oder zusammen mit anderen Beförderern zuständig ist und die öffentlich zu erwerbende Verkehrsdienste betreffen; es garantiert zu diesem Zweck allen Eisenbahnunternehmen, Dritten und öffentlichen Stellen Zugang zu diesen Daten. Das Eisenbahnunternehmen sorgt dafür, dass die Fahrplandaten zutreffend und aktuell sind. Nach Ende ihrer Geltungsdauer werden die Fahrplandaten für mindestens zwölf Monate verfügbar gehalten.

Betreibt ein Eisenbahnunternehmen einen Verkehrsdienst zusammen mit anderen Eisenbahnunternehmen, so sorgen alle beteiligten Unternehmen dafür, dass ihr jeweiliger Teil des Fahrplans zutreffend und aktuell ist.

Der Fahrplan enthält hauptsächlich Folgendes:

- Grundsätzliches über Zugvarianten,
- Zugdarstellungen,
- verschiedene Möglichkeiten der Darstellung von Verkehrstagen,
- Zugkategorie/Dienststart,
- Verknüpfungen zwischen Verkehrsdiensten,
- an Züge angehängte Wagengruppen,
- Zugvereinigung/-teilung,
- durchgehende Verbindungen (nach),
- durchgehende Verbindungen (Änderung der Betriebsnummer),
- Angaben zu den Verkehrsdiensten,
- Aufenthalte mit Verkehrsbeschränkungen,
- Nachtzüge,
- Überfahren von Zeitzonengrenzen,
- Preise und Buchungsdaten,
- Informationsanbieter,
- Buchungsanbieter,
- Serviceeinrichtungen,
- Zugänglichkeit des Zuges (einschließlich Behindertensitzen, Rollstuhlstellplätzen und Schlafwagenabteilen, siehe TSI PRM, 4.2.4) — siehe Abschnitt 4.2.6.1,
- zusätzliche Dienstleistungen,
- Anschlüsse, Anschlusszeiten zwischen Verkehrsdiensten,
- Bahnhofsverzeichnis.

Der jährliche Fahrplan für Verkehrsdienste, für die nur ein Eisenbahnunternehmen zuständig ist, muss mindestens zwei Monate vor seinem Inkrafttreten veröffentlicht werden. Für alle übrigen Verkehrsdienste muss das Eisenbahnunternehmen den Fahrplan so rasch wie möglich veröffentlichen.

Etwaige Änderungen des jährlichen Fahrplans sind vom Eisenbahnunternehmen durch die Veröffentlichung entsprechender Aktualisierungen mindestens sieben Tage vor ihrem Inkrafttreten bekannt zu geben. Dies gilt allerdings nur, sofern dem Eisenbahnunternehmen die betreffende Änderung sieben oder mehr Tage vor ihrem Inkrafttreten bekannt ist.

Das oben beschriebene Verfahren und die dafür verwendeten Informationen müssen folgenden technischen Unterlagen entsprechen:

— B.4 (siehe Anhang III).

#### 4.2.2. *Austausch von Preisdaten*

Dieser Eckwert bestimmt die Modalitäten des Austauschs von Preisdaten zwischen den Eisenbahnunternehmen.

Mit diesem Eckwert soll sichergestellt werden, dass Preisdaten anderen Eisenbahnunternehmen oder autorisierten Verkaufsstellen zur Verfügung stehen.

Die Bestimmungen dieses Eckwertes betreffen alle Fahrgasttarife des Eisenbahnunternehmens für Inlands-, internationale und Auslandsverkäufe.

Der Eckwert unterliegt folgendem Prozess:

##### 4.2.2.1. *Das Eisenbahnunternehmen stellt seine Preisdaten anderen Eisenbahnunternehmen, autorisierten öffentlichen Stellen und verkaufsberechtigten Dritten zur Verfügung*

Das Eisenbahnunternehmen muss sämtliche seiner Tarife (einschließlich Fahrplänen) bereitstellen, indem es den Eisenbahnunternehmen und Dritten, denen aufgrund von Vertriebsabsprachen der Verkauf gestattet ist, sowie autorisierten öffentlichen Stellen entsprechenden Zugang garantiert. Das Eisenbahnunternehmen sorgt dafür, dass die Preisdaten zutreffend und aktuell sind.

Betreibt ein Eisenbahnunternehmen einen Verkehrsdienst zusammen mit anderen Eisenbahnunternehmen, so sorgen alle beteiligten Unternehmen für die Richtigkeit und Aktualität der Preisdaten.

Die wichtigsten Preisdaten für internationale und Auslandsverkäufe sind in Anhang IV festgelegt.

Preisdaten für internationale und Auslandsverkäufe sind den Eisenbahnunternehmen und Dritten, denen aufgrund von Vertriebsabsprachen der Verkauf gestattet ist, sowie autorisierten öffentlichen Stellen mindestens gemäß der in Anhang IV vorgesehenen Frist im Voraus zur Verfügung zu stellen.

Das oben beschriebene Verfahren und die dafür verwendeten Informationen müssen, was die Preisdaten für internationale und Auslandsverkäufe anbelangt, folgenden technischen Unterlagen entsprechen:

— B.1 (siehe Anhang III),

— B.2 (siehe Anhang III),

— B.3 (siehe Anhang III).

Preisdaten für Inlandsverkäufe sind den Eisenbahnunternehmen, verkaufsberechtigten Dritten und autorisierten öffentlichen Stellen mindestens so lange im Voraus zur Verfügung zu stellen wie die Preisdaten für internationale und Auslandsverkäufe.

Das oben beschriebene Verfahren und die dafür verwendeten Informationen in Bezug auf Preisdaten für Inlandsverkäufe müssen den von der Agentur zu erstellenden technischen Unterlagen entsprechen (siehe Anhang II).

#### 4.2.3. *Verarbeitung der Kontaktdaten von Eisenbahnunternehmen*

Dieser Eckwert bestimmt die Modalitäten der Bereitstellung von Angaben über die offizielle Website der Eisenbahnunternehmen, auf der die Kunden genaue Informationen erhalten können.

Die Bestimmungen dieses Eckwertes gelten für alle Eisenbahnunternehmen.

Der Eckwert unterliegt folgendem Prozess:

#### 4.2.3.1. Das Eisenbahnunternehmen stellt seine vollständigen Kontaktdaten zur Verfügung

Das Eisenbahnunternehmen stellt den anderen Eisenbahnunternehmen, der Agentur sowie Dritten und öffentlichen Stellen einen Datensatz mit dem Namen des Beförderers, dem Beförderercode und der offiziellen Website zur Verfügung. Die in diesem Eckwert bezeichnete offizielle Website muss maschinenlesbar sein und den Leitlinien für den Zugang zu Webinhalten entsprechen. Betreibt ein Eisenbahnunternehmen einen gemeinsamen Geschäftsbereich mit anderen Eisenbahnunternehmen, so sind der Name des gemeinsamen Geschäftsbereichs, die Beförderercode und die offizielle Website den anderen Eisenbahnunternehmen zur Verfügung zu stellen.

Stellt ein Eisenbahnunternehmen anderen Eisenbahnunternehmen seine Fahrplandaten gemäß Abschnitt 4.2.1.1 zur Verfügung, so ist sicherzustellen, dass der Name des Beförderers im Fahrplan mit dem in diesem Datensatz verwendeten Namen übereinstimmt. Bei Änderungen hat das Eisenbahnunternehmen den Datensatz so rasch wie möglich anzupassen.

#### 4.2.4. Verarbeitung von Informationen über Beförderungsbedingungen

Dieser Eckwert bestimmt die Modalitäten der Verarbeitung von Informationen über Beförderungsbedingungen.

Mit diesem Eckwert soll sichergestellt werden, dass auf der offiziellen Website des Eisenbahnunternehmens die Beförderungsbedingungen abrufbar sind.

Die Bestimmungen dieses Eckwertes betreffen die Personenverkehrsdienste von Eisenbahnunternehmen.

Der Eckwert unterliegt folgendem Prozess:

##### 4.2.4.1. Veröffentlichung von Informationen über Beförderungsbedingungen durch das Eisenbahnunternehmen

Das Eisenbahnunternehmen veröffentlicht mindestens auf seiner offiziellen Website die folgenden Informationen:

- allgemeine Beförderungsbedingungen für Eisenbahnreisende (GCC-CIV/PRR),
- die eigenen Beförderungsbedingungen,
- einen Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr,
- anerkannte Zahlungsmittel,
- Bedingungen für Verkauf und Kundendienst, insbesondere den Tausch und die Erstattung von Fahrkarten,
- Beschwerdeverfahren.

Die Website muss den Leitlinien für den Zugang zu Webinhalten entsprechen, in denen die Bedürfnisse von Menschen mit einer Gehör- und/oder Sehbeeinträchtigung berücksichtigt werden.

Dieses Verfahren ist für die Erstveröffentlichung innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser TSI durchzuführen. Informationsänderungen müssen mindestens sechs Tage vor ihrem Inkrafttreten veröffentlicht werden. Das Eisenbahnunternehmen muss eine Liste der Artikel erstellen, die gegenüber der vorangehenden Fassung geändert wurden. Nach jeder Änderung muss das Eisenbahnunternehmen die jeweilige Vorfassung auf seiner offiziellen Website bereithalten.

#### 4.2.5. Verarbeitung von Informationen über die Beförderung von aufgegebenem Gepäck

Dieser Eckwert bestimmt die Modalitäten der Bereitstellung von Informationen über die Beförderung von aufgegebenem Gepäck, sofern das Eisenbahnunternehmen diesen Dienst anbietet. Wird dieser Dienst nicht angeboten, so muss das Eisenbahnunternehmen ausdrücklich darauf hinweisen.

Mit diesem Eckwert soll sichergestellt werden, dass den Fahrgästen Informationen über die Beförderung von aufgegebenem Gepäck zur Verfügung stehen.

Der Eckwert unterliegt folgendem Prozess:

#### 4.2.5.1. Veröffentlichung der Beförderungsbedingungen für aufgegebenes Gepäck durch das Eisenbahnunternehmen

Das Eisenbahnunternehmen veröffentlicht für die Fahrgäste die Beförderungsbedingungen für aufgegebenes Gepäck, sofern das Eisenbahnunternehmen eine solche Beförderung anbietet. Wird dieser Dienst nicht angeboten, so muss das Eisenbahnunternehmen darauf hinweisen. Diese Informationen sind mindestens auf der offiziellen Website des Eisenbahnunternehmens zu veröffentlichen. Die Website muss den Leitlinien für den Zugang zu Webinhalten entsprechen, in denen die Bedürfnisse von Menschen mit einer Gehör- und/oder Sehbeeinträchtigung berücksichtigt werden.

Dieses Verfahren ist für die Erstveröffentlichung innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser TSI durchzuführen. Informationsänderungen müssen mindestens sechs Tage vor ihrem Inkrafttreten veröffentlicht werden. Das Eisenbahnunternehmen muss eine Liste der Artikel erstellen, die gegenüber der vorangehenden Fassung geändert wurden. Nach jeder Änderung muss das Eisenbahnunternehmen die jeweilige Vorfassung auf seiner offiziellen Website bereithalten.

#### 4.2.6. Verarbeitung von Informationen über die Beförderung und Betreuung von mobilitätseingeschränkten Personen

Dieser Eckwert legt fest, wie die Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer und/oder Bahnhofsbetreiber Informationen über die Beförderung und Betreuung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen (Persons with reduced Mobility — PRM) bereitzustellen haben.

Mit diesem Eckwert soll sichergestellt werden, dass den Fahrgästen Informationen über die Beförderung und Betreuung von PRM zur Verfügung stehen. Versendet das Eisenbahnunternehmen eine Verfügbarkeits-/Buchungsanfrage für PRM-Betreuung über ein IT-Kommunikationssystem, so muss das Empfangssystem mindestens in der Lage sein, Meldungen gemäß dem Protokoll in der technischen Unterlage B.10 (siehe Anhang III) zu verarbeiten. Außerdem muss das System eine Bestätigungsnummer für die Buchung der Betreuungsleistung anlegen, um dem Kunden/Fahrgast damit die Garantie und Gewissheit über die Erbringung der Leistung zu geben und diesbezüglich eine Rechenschaftspflicht und Verantwortung festzulegen. Die Meldungen enthalten alle Informationen, die das Eisenbahnunternehmen, der Fahrkartenverkäufer und/oder Bahnhofsbetreiber benötigen, um der betreffenden PRM eine Bestätigungsnummer (jeweils für Abfahrt und Ankunft jeder Fahrt) für die gebuchte Betreuungsleistung auszustellen.

Die Bestimmungen dieses Eckwertes gelten wie folgt: Die Verarbeitung von Informationen über die Beförderung von PRM gilt für die Personenverkehrsdienste von Eisenbahnunternehmen. Die Bestimmungen bezüglich der elektronischen Anfrage/Bestätigung finden Anwendung, wenn zwischen dem Anfragenden und dem Angefragten eine entsprechende Vereinbarung besteht.

Der Eckwert unterliegt folgenden Prozessen:

##### 4.2.6.1. Das Eisenbahnunternehmen veröffentlicht Informationen über die Zugänglichkeit von Schienenverkehrsdiensten und die Bedingungen für den Zugang zu Fahrzeugen

Das Eisenbahnunternehmen veröffentlicht zumindest auf seiner offiziellen Website die folgenden Informationen:

- Zugtypen/-nummern und/oder Streckennummer (wenn für die Öffentlichkeit keine Zugnummer angegeben wird), auf denen Einrichtungen für PRM vorhanden sind;
- Art und Mindestanzahl der PRM-Einrichtungen in den vorgenannten Zügen (u. a. Rollstühle, Liegen, Toiletten und spezielle Sitze) im Normalbetrieb;
- Verfahren für das Ersuchen um Hilfe beim Ein- und Aussteigen (einschl. Anmeldefristen, Anschrift, E-Mail-Adresse, Öffnungszeiten und Telefonnummer des/der Büros für PRM-Betreuung) gemäß Artikel 24 der Verordnung über die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr;
- maximal zulässige Abmessungen und zulässiges Gewicht des Rollstuhls (einschließlich der PRM);
- Bedingungen für die Beförderung von Begleitpersonen und/oder -tieren;
- Bedingungen des Zugangs zum Bahnhofsgebäude und den Bahnsteigen, einschließlich der Angabe, ob der Bahnhof als barrierefrei für PRM eingestuft ist und über entsprechendes Betreuungspersonal verfügt.

Die Website muss den Leitlinien für den Zugang zu Webinhalten entsprechen, in denen die Bedürfnisse von Menschen mit einer Gehör- und/oder Sehbeeinträchtigung berücksichtigt werden.

Für die Erstveröffentlichung ist dieses Verfahren spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieser TSI durchzuführen. Etwaige Informationsänderungen müssen mindestens sechs Tage vor ihrem Inkrafttreten veröffentlicht werden. Das Eisenbahnunternehmen muss eine Liste der Artikel erstellen, die gegenüber der vorangehenden Fassung geändert wurden. Nach jeder Änderung muss das Eisenbahnunternehmen die jeweilige Vorfassung auf seiner offiziellen Website bereithalten.

4.2.6.2. Das Eisenbahnunternehmen oder der Fahrkartenverkäufer sendet eine Verfügbarkeits-/Buchungsanfrage für PRM-Betreuung an das/die Empfangssystem(e)

Versendet das Eisenbahnunternehmen oder der Fahrkartenverkäufer eine Verfügbarkeits-/Buchungsanfrage für PRM-Betreuung über ein IT-Kommunikationssystem, so muss die Anfrage den einschlägigen Bestimmungen entsprechen.

Voraussetzung für die Buchung von PRM-Betreuungsleistungen ist eine kommerzielle Vereinbarung zwischen den beteiligten Beförderern und Händlern. Solche Vereinbarungen können Entgelte, Technik- und Sicherheitsstandards oder spezielle Einschränkungen hinsichtlich der Züge, Abfahrts- und Zielorte, Fahrpreise, Verkaufskanäle usw. beinhalten.

Besteht zwischen den Beteiligten eine entsprechende Vereinbarung, so muss das anfragende Vertriebssystem dem Empfangssystem für den betreffenden Zug und die jeweilige Art von Betreuungsleistung entsprechende Verfügbarkeits-/Buchungsanfragen senden.

Die wichtigsten Anfragen sind:

- Anfragen zur Verfügbarkeit,
- Buchungsanfragen,
- Teilstornierungsanfragen,
- Vollstornierungsanfragen.

Dieses Verfahren findet Anwendung, nachdem ein Kunde eine Anfrage an das System des Eisenbahnunternehmens oder Fahrkartenverkäufers gesandt hat.

Die zur Erfüllung der Anforderungen verwendeten Datenelemente und Informationen der Meldung müssen Folgendem entsprechen:

- entweder den in der technischen Unterlage B.10 (siehe Anhang III) definierten Elementen, wobei alle Empfangssysteme die Anfrage verstehen und beantworten können müssen,
- oder anderen Normen, wobei das Empfangssystem die Anfrage verstehen und nur dann beantworten können muss, wenn mit dem anfragenden System eine entsprechende Vereinbarung besteht.

4.2.6.3. Beantwortung von Verfügbarkeits-/Buchungsanfragen für PRM-Betreuung durch das Empfangssystem

Beantwortet das Eisenbahnunternehmen eine Verfügbarkeits-/Buchungsanfrage für PRM-Betreuung über ein IT-Kommunikationssystem, so sind die für diesen Vorgang geltenden Bestimmungen und Bedingungen einzuhalten.

Wurde die Buchungsanfrage für PRM-Betreuung entsprechend dem zuvor beschriebenen Vorgang erstellt, so muss das Empfangssystem die Verfügbarkeits-/Buchungsanfrage für die jeweilige Art der Betreuungsleistung beantworten.

Die wichtigsten Arten solcher Antworten sind:

- Antwort zur Verfügbarkeit,
- Bestätigung einer Buchungsanfrage,

- Bestätigung einer Teilstornierungsanfrage,
- Bestätigung einer Vollstornierungsanfrage,
- ablehnende Antwort.

Dieser Vorgang findet Anwendung, wenn das Empfangssystem eine nach dem zuvor beschriebenen Vorgang erstellte Anfrage erhält.

Die zur Erfüllung der Anforderungen verwendeten Datenelemente und Informationen der Meldung müssen Folgendem entsprechen:

- entweder den in der technischen Unterlage B.10 (siehe Anhang III) definierten Elementen,
- oder sonstigen Normen

gemäß dem vom anfragenden System verwendeten Protokoll.

#### 4.2.7. *Verarbeitung von Informationen über die Beförderung von Fahrrädern*

Dieser Eckwert bestimmt die Modalitäten der Verarbeitung von Informationen über die Beförderung von Fahrrädern durch das Eisenbahnunternehmen.

Mit diesem Eckwert soll sichergestellt werden, dass den Fahrgästen Informationen über die Beförderung von Fahrrädern zur Verfügung stehen. Das zuweisende System muss mindestens in der Lage sein, Meldungen gemäß dem Protokoll in der technischen Unterlage B.5 (siehe Anhang III) zu verarbeiten.

Die Bestimmungen dieses Eckwertes gelten wie folgt: Die Verarbeitung von Informationen über die Beförderung von Fahrrädern gilt für die Personenverkehrsdienste von Eisenbahnunternehmen, bei denen auch Fahrräder befördert werden. Die Bestimmungen bezüglich der elektronischen Anfrage/Bestätigung finden Anwendung, wenn zwischen dem Anfragenden und dem Angefragten eine entsprechende Vereinbarung besteht, wonach solche Beförderungen gebucht werden können oder müssen.

Der Eckwert unterliegt folgenden Prozessen:

##### 4.2.7.1. *Veröffentlichung der Beförderungsbedingungen für Fahrräder durch das Eisenbahnunternehmen*

Das Eisenbahnunternehmen veröffentlicht für die Fahrgäste die Beförderungsbedingungen für Fahrräder, sofern das Eisenbahnunternehmen solche Beförderungen anbietet. Diese Informationen sind zumindest auf der offiziellen Website des Eisenbahnunternehmens zu veröffentlichen. Die Website muss den Leitlinien für den Zugang zu Webinhalten entsprechen, in denen die Bedürfnisse von Menschen mit einer Gehör- und/oder Sehbeeinträchtigung berücksichtigt werden. Die Bedingungen enthalten folgende Mindestangaben:

- Typ/Nummer der Züge bzw. der Strecken (wenn für die Öffentlichkeit keine Zugnummer angegeben wird) mit Fahrradbeförderung;
- bestimmte Zeiten/Zeiträume, in denen die Beförderung von Fahrrädern möglich ist;
- Preise für die Beförderung von Fahrrädern;
- Angabe, ob im Zug ein spezieller Fahrradabstellplatz vorhanden ist oder gebucht werden muss (einschl. Anmeldefristen, Betriebszeiten, E-Mail-Adresse und/oder Telefonnummer).

Diese Bedingungen sind spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieser TSI erstmals zu veröffentlichen. Informationsänderungen müssen mindestens sechs Tage vor ihrem Inkrafttreten veröffentlicht werden. Das Eisenbahnunternehmen muss eine Liste der Artikel erstellen, die gegenüber der vorangehenden Fassung geändert wurden. Nach jeder Änderung muss das Eisenbahnunternehmen die jeweilige Vorfassung auf seiner offiziellen Website bereithalten.

4.2.7.2. Das Eisenbahnunternehmen oder der Fahrkartenverkäufer sendet eine Verfügbarkeits-/Buchungsanfrage für Fahrräder an das zuweisende Buchungssystem

Voraussetzung für eine Buchung ist eine kommerzielle Vereinbarung zwischen den beteiligten Beförderern und Händlern. Solche Vereinbarungen können Entgelte, Technik- und Sicherheitsstandards oder spezielle Einschränkungen hinsichtlich der Züge, Abfahrts- und Zielorte, Fahrpreise, Verkaufskanäle usw. beinhalten.

Versendet das Eisenbahnunternehmen oder der Fahrkartenverkäufer Verfügbarkeits-/Buchungsanfragen für die Beförderung von Fahrrädern über ein IT-Kommunikationssystem, so müssen die Anfragen den einschlägigen Bestimmungen entsprechen.

Besteht zwischen den Beteiligten eine entsprechende Vereinbarung, so muss das anfragende Vertriebssystem dem zuweisenden System Verfügbarkeits-/Buchungsanfragen für die Beförderung von Fahrrädern im betreffenden Zug senden.

Die wichtigsten Buchungsanfragen sind:

- Verfügbarkeitsanfragen,
- Buchungsanfragen,
- Teilstornierungsanfragen,
- Vollstornierungsanfragen.

Dieses Verfahren findet Anwendung, nachdem ein Kunde eine Anfrage an das Vertriebssystem des Eisenbahnunternehmens gesandt hat.

Die zur Erfüllung der Anforderungen verwendeten Datenelemente und Informationen der Meldung müssen Folgendem entsprechen:

- entweder den Definitionen in der technischen Unterlage B.5 (siehe Anhang III), wobei alle zuweisenden Systeme die Anfrage verstehen und beantworten können müssen,
- oder anderen Normen, wobei das zuweisende System die Anfrage verstehen und nur dann beantworten können muss, wenn mit dem anfragenden Vertriebssystem eine entsprechende Vereinbarung besteht.

4.2.7.3. Beantwortung von Verfügbarkeits-/Buchungsanfragen für Fahrräder durch das zuweisende Buchungssystem

Beantwortet das Eisenbahnunternehmen eine Verfügbarkeits-/Buchungsanfrage für die Beförderung von Fahrrädern über ein IT-Kommunikationssystem, so sind die dafür geltenden Vorgaben einzuhalten.

Wurde die Buchungsanfrage für einen Fahrradstellplatz entsprechend dem zuvor beschriebenen Vorgang erstellt, so muss das zuweisende System dem anfragenden Vertriebssystem für den betreffenden Zug eine entsprechende Antwort senden.

Die wichtigsten Arten solcher Antworten sind:

- Antwort zur Verfügbarkeit,
- Bestätigung einer Buchungsanfrage,
- Bestätigung einer Teilstornierungsanfrage,
- Bestätigung einer Vollstornierungsanfrage,
- ablehnende Antwort.

Dieser Vorgang findet Anwendung, wenn das zuweisende System eine nach dem zuvor beschriebenen Vorgang erstellte Anfrage erhält.

Die zur Erfüllung der Anforderungen verwendeten Datenelemente und Informationen der Meldung müssen Folgendem entsprechen:

- entweder den Informationen in der technischen Unterlage B.5 (siehe Anhang III),
- oder sonstigen Normen

gemäß dem vom anfragenden System verwendeten Protokoll.

#### 4.2.8. *Verarbeitung von Informationen über die Pkw-Beförderung*

Dieser Eckwert bestimmt die Modalitäten der Bereitstellung von Informationen über die Beförderung von Pkw/Motorrädern (nachstehend schließt der Ausdruck „Pkw“ auch Motorräder ein), sofern das Eisenbahnunternehmen diesen Dienst anbietet.

Mit diesem Eckwert soll sichergestellt werden, dass den Fahrgästen Informationen über die Pkw-Beförderung zur Verfügung stehen. Das zuweisende System muss mindestens in der Lage sein, Meldungen gemäß dem Protokoll in der technischen Unterlage B.5 (siehe Anhang III) zu verarbeiten.

Die Bestimmungen dieses Eckwertes gelten wie folgt: Die Verarbeitung von Informationen über die Pkw-Beförderung gilt für die Personenverkehrsdienste von Eisenbahnunternehmen, bei denen auch Pkw befördert werden. Die Bestimmungen bezüglich der elektronischen Anfrage/Bestätigung finden Anwendung, wenn zwischen dem Anfragenden und dem Angefragten eine entsprechende Vereinbarung besteht, wonach solche Beförderungen gebucht werden können oder müssen.

Der Eckwert findet wie folgt Anwendung:

##### 4.2.8.1. *Veröffentlichung der Beförderungsbedingungen für Pkw durch das Eisenbahnunternehmen*

Das Eisenbahnunternehmen unterrichtet die Fahrgäste über die Beförderungsbedingungen für Pkw, sofern das Eisenbahnunternehmen einen solchen Dienst anbietet. Diese Informationen sind zumindest auf der offiziellen Website des Eisenbahnunternehmens zu veröffentlichen. Die Website muss den Leitlinien für den Zugang zu Webinhalten entsprechen, in denen die Bedürfnisse von Menschen mit einer Gehör- und/oder Sehbeeinträchtigung berücksichtigt werden.

Die Bedingungen enthalten folgende Mindestangaben:

- Typ/Nummer der Züge mit Pkw-Beförderung;
- bestimmte Zeiten/Zeiträume, in denen die Beförderung von Pkw möglich ist;
- Normaltarife für die Pkw-Beförderung (einschl. Preisen für die Unterbringung der Fahrgäste, sofern das Eisenbahnunternehmen dies anbietet);
- Ort und Zeit der Fahrzeugverladung;
- Ort und Ankunftszeit am Zielort;
- Fahrzeugabmessungen/-gewicht und sonstige Einschränkungen.

Die Erstveröffentlichung muss spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieser TSI erfolgen. Informationsänderungen müssen mindestens sechs Tage vor ihrem Inkrafttreten veröffentlicht werden. Das Eisenbahnunternehmen muss eine Liste der geänderten Artikel erstellen. Nach jeder Änderung muss das Eisenbahnunternehmen die jeweilige Vorfassung auf seiner offiziellen Website bereithalten.

#### 4.2.8.2. Das Eisenbahnunternehmen oder der Fahrkartenverkäufer sendet eine Verfügbarkeits-/Buchungsanfrage für Pkw an das Buchungssystem

Voraussetzung für eine Buchung ist eine kommerzielle Vereinbarung zwischen den beteiligten Beförderern und Händlern. Solche Vereinbarungen können Entgelte, Technik- und Sicherheitsstandards oder spezielle Einschränkungen hinsichtlich der Züge, Abfahrts- und Zielorte, Fahrpreise, Verkaufskanäle usw. beinhalten.

Versendet das Eisenbahnunternehmen oder der Fahrkartenverkäufer Verfügbarkeits-/Buchungsanfragen für Pkw über ein IT-Kommunikationssystem, so müssen die Anfragen den einschlägigen Bestimmungen entsprechen.

Besteht zwischen den Beteiligten eine entsprechende Vereinbarung, so muss das anfragende Vertriebssystem dem zuweisenden System Verfügbarkeits-/Buchungsanfragen für die Pkw-Beförderung im betreffenden Zug senden.

Die wichtigsten Buchungsanfragen sind:

- Anfragen zur Verfügbarkeit,
- Buchungsanfragen,
- Teilstornierungsanfragen,
- Vollstornierungsanfragen.

Dieses Verfahren findet Anwendung, nachdem ein Kunde eine Anfrage an das Vertriebssystem des Eisenbahnunternehmens gesandt hat.

Die zur Erfüllung der Anforderungen verwendeten Datenelemente und Informationen der Meldung müssen Folgendem entsprechen:

- entweder den in der technischen Unterlage B.5 (siehe Anhang III) definierten Elementen, wobei alle zuweisenden Systeme die Anfrage verstehen und beantworten können müssen,
- oder anderen Normen, wobei das zuweisende System die Anfrage verstehen und nur dann beantworten können muss, wenn mit dem anfragenden Vertriebssystem eine entsprechende Vereinbarung besteht.

#### 4.2.8.3. Beantwortung von Verfügbarkeits-/Buchungsanfragen für Pkw durch das zuweisende Buchungssystem

Beantwortet das Eisenbahnunternehmen eine Verfügbarkeits-/Buchungsanfrage für Pkw über ein IT-Kommunikationssystem, so sind die dafür geltenden Regeln zu beachten.

Wurde die Buchungsanfrage für eine Pkw-Beförderung entsprechend dem zuvor beschriebenen Vorgang erstellt, so muss das zuweisende System dem anfragenden Vertriebssystem für den betreffenden Zug eine entsprechende Antwort senden.

Die wichtigsten Arten solcher Antworten sind:

- Antwort zur Verfügbarkeit,
- Bestätigung einer Buchungsanfrage,
- Bestätigung einer Teilstornierungsanfrage,
- Bestätigung einer Vollstornierungsanfrage,
- ablehnende Antwort.

Dieser Vorgang findet Anwendung, wenn das zuweisende System eine nach dem zuvor beschriebenen Vorgang erstellte Anfrage erhält.

Die zur Erfüllung der Anforderungen verwendeten Datenelemente und Informationen der Meldung müssen Folgendem entsprechen:

- entweder den in der technischen Unterlage B.5 (siehe Anhang III) definierten Elementen,
- oder sonstigen Normen

gemäß dem vom anfragenden Vertriebssystem verwendeten Protokoll.

#### 4.2.9. *Verarbeitung von Verfügbarkeits-/Buchungsanfragen*

Dieser Eckwert bestimmt die Modalitäten der Platzreservierung für Fahrgäste. Sämtliche Arten der Unterbringung (z. B. Sitzplätze, Liegewagen, Schlafwagen, Behindertensitze, Rollstuhlstellplätze, Universalschlafkabinen (siehe TSI PRM Abschnitt 4.2.4)) werden nachstehend als „Plätze“ bezeichnet, sofern es keiner genaueren Spezifizierung bedarf. Buchungen für die Beförderung von Fahrrädern, Pkw und die Betreuung von PRM sind Gegenstand gesonderter Eckwerte und werden in eigenen Kapiteln behandelt.

Platzreservierungen können getrennt vom eigentlichen Beförderungsvertrag vorgenommen werden oder Teil einer kombinierten Transaktion sein, die sowohl die Reservierung als auch den Beförderungsvertrag einschließt.

Mit diesem Eckwert soll der Austausch von Verfügbarkeits-/Buchungsinformationen zwischen dem ausstellenden und dem zuweisenden Eisenbahnunternehmen sichergestellt werden. Das zuweisende System muss mindestens in der Lage sein, Meldungen gemäß dem Protokoll in der technischen Unterlage B.5 (siehe Anhang III) zu verarbeiten.

Die Bestimmungen dieses Eckwertes finden Anwendung, wenn zwischen dem Anfragenden und dem Zuweisenden eine Vereinbarung für Dienstleistungen besteht, die gebucht werden können oder müssen.

Der Eckwert unterliegt folgenden Prozessen:

##### 4.2.9.1. *Das Eisenbahnunternehmen oder der Fahrkartenverkäufer sendet eine Verfügbarkeits-/Buchungsanfrage an das zuweisende Buchungssystem*

Voraussetzung für eine Buchung ist eine kommerzielle Vereinbarung zwischen den beteiligten Beförderern und Händlern. Solche Vereinbarungen können Entgelte, Technik- und Sicherheitsstandards oder spezielle Einschränkungen hinsichtlich der Züge, Abfahrts- und Zielorte, Fahrpreise, Verkaufskanäle usw. beinhalten.

Besteht zwischen den Beteiligten eine entsprechende Vereinbarung, so muss das anfragende Vertriebssystem dem zuweisenden System Verfügbarkeits-/Buchungsanfragen für eine bestimmte Platzart im betreffenden Zug senden.

Die wichtigsten Buchungsanfragen sind:

- Verfügbarkeitsanfragen,
- Buchungsanfragen,
- Teilstornierungsanfragen,
- Vollstornierungsanfragen.

Dieses Verfahren findet Anwendung, nachdem ein Kunde eine Anfrage an das Vertriebssystem des Eisenbahnunternehmens gesandt hat.

Die zur Erfüllung der Anforderungen verwendeten Datenelemente und Informationen der Meldung müssen Folgendem entsprechen:

- entweder den in der technischen Unterlage B.5 (siehe Anhang III) genannten Elementen, wobei alle zuweisenden Systeme die Anfrage verstehen und beantworten können müssen,
- oder anderen Normen, wobei das zuweisende System die Anfrage verstehen und nur dann beantworten können muss, wenn mit dem anfragenden Vertriebssystem eine entsprechende Vereinbarung besteht.

#### 4.2.9.2. Beantwortung von Verfügbarkeits-/Buchungsanfragen durch das zuweisende Buchungssystem

Wurde eine Platzreservierungsanfrage entsprechend dem zuvor beschriebenen Vorgang erstellt, so muss das zuweisende System dem anfragenden Vertriebssystem für den betreffenden Zug eine entsprechende Antwort senden.

Die wichtigsten Arten solcher Antworten sind:

- Antwort zur Verfügbarkeit,
- Bestätigung einer Buchungsanfrage,
- Bestätigung einer Teilstornierungsanfrage,
- Bestätigung einer Vollstornierungsanfrage,
- Ersatzvorschlag,
- ablehnende Antwort.

Dieser Vorgang findet Anwendung, wenn das zuweisende System eine nach dem zuvor beschriebenen Vorgang erstellte Anfrage erhält.

Die zur Erfüllung der Anforderungen verwendeten Datenelemente und Informationen der Meldung müssen Folgendem entsprechen:

- entweder den in der technischen Unterlage B.5 (siehe Anhang III) definierten Elementen,
- oder sonstigen Normen

gemäß dem vom anfragenden Vertriebssystem verwendeten Protokoll.

#### 4.2.10. Umgang mit Sicherheitselementen für den Produktvertrieb

Dieser Eckwert bestimmt die Modalitäten, nach denen das zuweisende Eisenbahnunternehmen die Sicherheitselemente für den Vertrieb seiner Produkte generiert.

Mit diesem Eckwert soll sichergestellt werden, dass den Eisenbahnunternehmen und Fahrgästen vom zuweisenden Eisenbahnunternehmen rechtzeitig die für die verschiedenen Arten von Fahrausweisen notwendigen Sicherheitsinformationen und -referenzen mitgeteilt werden.

Der Eckwert unterliegt folgenden Prozessen:

##### 4.2.10.1. Das zuweisende System generiert Sicherheitselement zur elektronischen Übermittlung

Stellt das Eisenbahnunternehmen eine CIV-konforme Fahrkarte/Reservierung aus, so muss das Schalterpersonal bzw. das Personal der Vertretung/des Vermittlers oder das Vertriebssystem des Eisenbahnunternehmens die in die Fahrkarte bzw. Reservierung einzufügende Sicherheitsinformation generieren.

Dieser Vorgang ist durchzuführen, sobald die Daten über den Reservierungsstatus und den Verkauf erfolgreich an das Vertriebssystem der betreffenden Eisenbahnunternehmen gesandt wurden.

Der oben beschriebene Vorgang und die dafür verwendeten Informationen müssen Folgendem entsprechen:

- der Norm für die Behandlung von Sicherheitselementen für den Produktvertrieb, die sich derzeit in Arbeit befindet. Daher ist dies als offener Punkt in Anhang II aufgeführt.

#### 4.2.10.2. Das zuweisende System generiert für das Eisenbahnunternehmen eine Referenzdatei zur elektronischen Übermittlung

Stellt das Eisenbahnunternehmen eine CIV-konforme Fahrkarte/Reservierung aus, so muss das Schalterpersonal bzw. das Personal der Vertretung/des Vermittlers oder das Vertriebssystem des Eisenbahnunternehmens eine Referenzdatei anlegen, die den Zugriff auf die Fahrkarte/Reservierung ermöglicht, und sämtliche Fahrkartensinformationen in sein eigenes Vertriebssystem eingeben.

Dieser Vorgang ist durchzuführen, sobald die Daten über den Reservierungsstatus und den Verkauf erfolgreich an das Vertriebssystem der betreffenden Eisenbahnunternehmen gesandt wurden.

Der oben beschriebene Vorgang und die dafür verwendeten Informationen müssen Folgendem entsprechen:

- der Norm für die Behandlung von Sicherheitselementen für den Produktvertrieb, die sich derzeit in Arbeit befindet. Daher ist dies als offener Punkt in Anhang II aufgeführt.

#### 4.2.10.3. Das zuweisende System generiert für den Fahrgast eine Referenznummer zur elektronischen Übermittlung

Stellt das Eisenbahnunternehmen eine CIV-konforme Fahrkarte/Buchung aus, so muss das Schalterpersonal bzw. das Personal der Vertretung/des Vermittlers oder das Vertriebssystem des Eisenbahnunternehmens die in die Fahrkarte bzw. Buchung einzufügende Referenznummer anlegen.

Dieser Vorgang ist durchzuführen, sobald die Daten über den Buchungsstatus und den Verkauf erfolgreich an das Vertriebssystem der betreffenden Eisenbahnunternehmen gesandt wurden.

Der oben beschriebene Vorgang und die dafür verwendeten Informationen müssen Folgendem entsprechen:

- der Norm für die Behandlung von Sicherheitselementen für den Produktvertrieb, die sich derzeit in Arbeit befindet. Daher ist dies als offener Punkt in Anhang II aufgeführt.

#### 4.2.11. *Lieferung des Produkts an den Kunden nach dem Kauf (Erfüllung)*

Dieser Eckwert bestimmt die möglichen direkten und indirekten Erfüllungsmethoden bezüglich der Fahrkarte und/oder der Buchung sowie des verwendeten Mediums (z. B. Papier).

Mit diesem Eckwert soll sichergestellt werden, dass der Aussteller oder der Fahrkartenverkäufer die Fahrkarten unter Beachtung von Normen ausstellt, die die Interoperabilität zwischen den Eisenbahnunternehmen gewährleisten. Bei der Ausstellung internationaler und im Ausland verkaufter Fahrkarten müssen die Eisenbahnunternehmen mindestens eine der in Kapitel 4.2.11.1 (Direkte Erfüllung bei internationalen und Auslandsverkäufen) und Kapitel 4.2.11.2 (Indirekte Erfüllung bei internationalen und Auslandsverkäufen) genannten Erfüllungsmethoden verwenden.

Die Bestimmungen dieses Eckwertes finden mindestens Anwendung auf die Preise für internationale und Auslandsverkäufe.

##### 4.2.11.1. Direkte Erfüllung bei internationalen und Auslandsverkäufen

Dieser Vorgang gilt alternativ zu dem in Abschnitt 4.2.11.2 (Indirekte Erfüllung bei internationalen und Auslandsverkäufen) beschriebenen Vorgang.

Die Eisenbahnunternehmen akzeptieren mindestens Fahrkarten, die der Definition in der technischen Unterlage B.6 (siehe Anhang III) entsprechen, außer in Fällen, in denen die Fahrkarte für die betreffende Reise nicht geeignet ist, dem Eisenbahnunternehmen stichhaltige Gründe zur Annahme von Betrug vorliegen oder die Fahrkarte nicht gemäß den in Kapitel 4.2.4 genannten Bedingungen verwendet wird.

Die wichtigsten Arten von Fahrkarten sind in der technischen Unterlage B.6 (Anhang III) spezifiziert:

- Fahrkarte mit Reservierung,
- nur Fahrkarte,
- nur Reservierung,
- Ergänzungsscheine,
- Aufstufung,
- Änderung des Reiseweges,
- Bordkarte,
- Sondertarife in Verbindung mit nationalen Bahnkarten,
- Gruppenfahrkarte,
- internationale Bahnkarten unterschiedlicher Art,
- Coupon für mitgeführte Fahrzeuge,
- Gutschein für Ausgleichsleistungen.

Der oben beschriebene Vorgang und die dafür verwendeten Informationen müssen folgender technischer Unterlage entsprechen:

- B.6 (siehe Anhang III).

#### 4.2.11.2. Indirekte Erfüllung bei internationalen und Auslandsverkäufen

Dieser Vorgang gilt alternativ zu dem in Abschnitt 4.2.11.1 (Direkte Erfüllung bei internationalen und Auslandsverkäufen) beschriebenen Vorgang.

Tätigt das Eisenbahnunternehmen Verkäufe mit indirekter Erfüllung unter Verwendung einer der nachstehend aufgeführten Methoden, so müssen folgende Normen eingehalten werden:

- CIV-konforme elektronische Übermittlung (hinterlegte Fahrkarte — Ticket On Departure),
- CIV-konforme elektronische Fahrkarte (Manifest On List),
- CIV-konforme Fahrkarte (A4-Format) per E-Mail.

Die wichtigsten Arten von Fahrkarten sind:

- Offene Fahrkarte (nur Reise),
- Offene Fahrkarte + Reservierung (Reise und Reservierung),
- Offene Fahrkarte + Ergänzungsschein (Reise und Ergänzungsschein),
- Offene Fahrkarte + Reservierung + Ergänzungsschein (Reise, Reservierung und Ergänzungsschein)
- Pauschal-Fahrkarte (Reise und Reservierung).

Der oben beschriebene Vorgang und die dafür verwendeten Informationen müssen folgenden technischen Unterlagen entsprechen:

- B.6 (siehe Anhang III),
- B.7 (siehe Anhang III),
- Die Norm für „Ticket On Departure“ und „Manifest On List“ in Europa befindet sich derzeit in Vorbereitung. Daher ist dies als offener Punkt in Anhang II aufgeführt.

#### 4.2.11.3. Direkte Erfüllung bei Inlandsverkäufen

Offener Punkt (siehe Anhang II).

#### 4.2.11.4. Indirekte Erfüllung bei Inlandsverkäufen

Offener Punkt (siehe Anhang II).

#### 4.2.12. Information in Bahnhöfen

Dieser Eckwert bestimmt die Modalitäten der Bereitstellung von Zuglaufinformationen für die Fahrgäste durch den Bahnbetrieiber.

Die Bestimmungen gelten nur bei einer Erneuerung, umfassenden Modernisierung oder Neuinstallation der Lautsprecheranlage und/oder Anzeigesysteme.

Die Bestimmungen dieses Eckwertes gelten mindestens für Bahnhöfe, in denen internationale Züge halten.

Der Eckwert unterliegt folgenden Prozessen:

##### 4.2.12.1. Fahrgastinformation im Bahnhof durch den Bahnbetrieiber

Die Bahnbetrieiber müssen den Fahrgästen im Bahnhof folgende Informationen zu den Zugabfahrtszeiten geben:

- Zugart und/oder -nummer,
- Zielbahnhöfe,
- ggf. Zwischenhalte,
- Bahnsteig oder Gleis,
- planmäßige Abfahrtszeit.

Bei Änderungen muss der Bahnbetrieiber im Bahnhof mindestens folgende Zuginformationen bereitstellen:

- Zugart und/oder -nummer,
- Zielbahnhöfe,
- planmäßige Abfahrtszeit,
- Planabweichungen.

Für ankommende Züge muss der Bahnhofsbetreiber mindestens folgende Zuginformationen bereitstellen:

- Ursprungsbahnhof/-bahnhöfe,
- Ankunftszeit am Zielbahnhof,
- Zugart und/oder -nummer,
- Ankunftsbahnsteig oder -gleis.

Bei Änderungen muss der Bahnhofsbetreiber mindestens folgende Zuginformationen bereitstellen:

- Zugart und/oder -nummer,
- Ursprungsbahnhof/-bahnhöfe,
- planmäßige Ankunftszeit,
- Planabweichungen.

Zu den Planabweichungen gehören:

- wesentliche Verspätungen,
- Gleis- oder Bahnsteigänderungen,
- teilweiser oder vollständiger Zugausfall,
- Streckenänderungen.

Entsprechend den mit den Eisenbahnunternehmen und/oder Infrastrukturbetreibern getroffenen Vereinbarungen entscheidet der Bahnhofsbetreiber über

- die Art des Informationssystems (Anzeige und/oder Lautsprecheransage),
- den Zeitpunkt der Informationsbereitstellung,
- den Ort, an dem das Informationssystem im Bahnhof installiert wird.

Änderungen werden dem Bahnhofsbetreiber von den Eisenbahnunternehmen und/oder Infrastrukturbetreibern nach Maßgabe einer vertraglichen Vereinbarung rechtzeitig mitgeteilt.

#### 4.2.13. *Information in den Zügen*

Dieser Eckwert bestimmt die Modalitäten der Bereitstellung von Zuglaufinformationen in den Zügen durch das Eisenbahnunternehmen.

Die Bestimmungen gelten für neue, erneuerte oder modernisierte Fahrzeuge, wenn Informationssysteme (Lautsprecheranlagen und/oder Anzeigen) erneuert oder installiert werden.

Die Bestimmungen dieses Eckwertes gelten mindestens für Züge, die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden.

Der Eckwert unterliegt folgenden Prozessen:

#### 4.2.13.1. Information der Fahrgäste im Zug durch das Eisenbahnunternehmen

Die Eisenbahnunternehmen geben den Fahrgästen folgende Informationen:

- Im Abgangsbahnhof und an den wichtigsten Zwischenhalten:
- Zugart und/oder -nummer,
- Zielbahnhof/Zielbahnhöfe,
- ggf. Zwischenhalte,
- wesentliche Verspätungen,
- Verspätungsgründe, sofern bekannt.

Vor Ankunft an den Zwischenhalten:

- nächster Halt (Name des Bahnhofs).

Vor Ankunft an wichtigen Zwischenhalten und am Zielbahnhof:

- nächster Halt (Name des Bahnhofs),
- planmäßige Ankunftszeit,
- voraussichtliche Ankunftszeit und/oder andere die Verspätung betreffende Informationen,
- nächste Hauptanschlussmöglichkeiten (nach Ermessen des Eisenbahnunternehmens).

Das Eisenbahnunternehmen entscheidet über

- die Art des Informationssystems (Anzeige und/oder Lautsprecheransage),
- den Zeitpunkt der Informationsbereitstellung,
- den Ort, an dem die Informationsvorrichtungen im Zug installiert werden.

#### 4.2.14. Zugvorbereitung

Dieser Eckwert bestimmt die Modalitäten, nach denen das Eisenbahnunternehmen nach Abschluss der entsprechenden Vorbereitungen gemäß Abschnitt 4.2.3.3 der TSI OPE oder bei Änderung der Zugnummer dem Infrastrukturbetreiber mitteilen muss, dass der Zug fertig zur Abfahrt in das Netz ist.

Die Bestimmungen dieses Eckwertes gelten für alle Züge des Eisenbahnunternehmens.

Der Eckwert unterliegt folgenden Prozessen:

##### 4.2.14.1. Zugfertigmeldung für alle Züge

Das Eisenbahnunternehmen sendet dem Infrastrukturbetreiber stets eine Zugfertigmeldung, wenn der Zug erstmals fertig zur Abfahrt in das Netz ist, sofern der Infrastrukturbetreiber nicht aufgrund nationaler Vorschriften den Fahrplan als Zugfertigmeldung akzeptiert. In diesem Fall teilt das Eisenbahnunternehmen dem Infrastrukturbetreiber und gegebenenfalls dem Bahnhofsbetreiber so rasch wie möglich mit, wenn der Zug nicht abfahrbereit ist.

Die Meldungen enthalten folgende Mindestangaben:

- Zugnummer und/oder Trassennummer,
- Zugfertigmeldung, die angibt, dass der Zug vorbereitet wurde und abfahrbereit ist.

Weitere Angaben wie

- Abfahrtspunkt auf der Trasse sowie Uhrzeit, für die die Trasse beantragt wurde,
- Zielpunkt sowie Uhrzeit, zu der der vorgeschlagene Zug am Zielort ankommen soll,

können mit derselben Meldung versandt werden.

Der oben beschriebene Vorgang und die dafür verwendeten Informationen müssen mindestens der Zugfertigmeldung in folgender technischer Unterlage entsprechen:

- B.30 (siehe Anhang III).

Zu demselben Zweck können auch andere Normen verwendet werden, sofern die Beteiligten eine besondere Vereinbarung getroffen haben, die die Verwendung solcher Normen zulässt.

#### 4.2.15. *Zuglaufmeldung und -prognose*

Dieser Eckwert legt die Zuglaufmeldungen und Zuglaufprognosen fest. Er muss die Modalitäten des Dialogs zwischen dem Infrastrukturbetreiber und dem Eisenbahnunternehmen sowie zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Bahnhofsbetreiber festlegen, um den Austausch von Zuglaufmeldungen und Zuglaufprognosen zu gewährleisten.

Dieser Eckwert bestimmt die Modalitäten, nach denen der Infrastrukturbetreiber dem Eisenbahnunternehmen sowie dem nächsten an der Zugfahrt beteiligten Infrastrukturbetreiber zur gegebenen Zeit Zuglaufmeldungen senden muss.

Zuglaufmeldungen dienen dazu, an vertraglich vereinbarten Meldepunkten Angaben zum aktuellen Zugstatus zu machen.

Zuglaufprognosen dienen der Meldung der prognostizierten Zeit an vertraglich vereinbarten Prognosepunkten. Diese Meldung muss vom Infrastrukturbetreiber an das Eisenbahnunternehmen sowie den nächsten an der Zugfahrt beteiligten Infrastrukturbetreiber gesandt werden. Zuglaufprognosen werden dem Bahnhofsbetreiber von den Eisenbahnunternehmen und/oder Infrastrukturbetreibern nach Maßgabe einer vertraglichen Vereinbarung rechtzeitig mitgeteilt.

Im Trassenvertrag sind die jeweiligen Meldepunkte der Zugbewegung festgelegt.

Der Eckwert beschreibt den Inhalt der Meldung, ohne den Prozess zur Generierung der Zuglaufprognose vorzuschreiben.

Die Bestimmungen dieses Eckwertes gelten für alle Züge des Eisenbahnunternehmens.

Der Eckwert unterliegt folgenden Prozessen:

#### 4.2.15.1. Zuglaufmeldung für alle Züge

Der Infrastrukturbetreiber sendet dem Eisenbahnunternehmen eine Zuglaufmeldung. Dieser Vorgang ist durchzuführen, sobald der Zug vertraglich vereinbarte Meldepunkte erreicht, an denen Zuglaufmeldungen gesandt werden müssen. Ein vertraglich vereinbarter Meldepunkt kann beispielsweise ein Übergabepunkt, ein Bahnhof oder der Zielbahnhof des Zuges sein.

Die Meldung enthält folgende Mindestangaben:

- Zugnummer und/oder Trassennummer (Zugkennung),
- planmäßige und tatsächliche Zeit an vereinbarten Meldepunkten,
- Kennung des Meldepunkts,
- Zugstatus am Meldepunkt (Ankunft, Abfahrt, Durchfahrt, Abfahrt vom Ursprungsbahnhof, Ankunft am Zielbahnhof).

Weitere Angaben wie

- Abweichung von der gebuchten fahrplanmäßigen Zeit (in Minuten),
- Verspätungsgründe, sofern bekannt,

können mit derselben Meldung versandt werden.

Der oben beschriebene Vorgang und die dafür verwendeten Informationen müssen mindestens der Zuglaufmeldung in folgender technischer Unterlage entsprechen:

- B.30 (siehe Anhang III).

Zu demselben Zweck können auch andere Normen verwendet werden, sofern die Beteiligten eine besondere Vereinbarung getroffen haben, die die Verwendung solcher Normen zulässt.

#### 4.2.15.2. Zuglaufprognosemeldung für alle Züge

Der Infrastrukturbetreiber sendet dem Eisenbahnunternehmen eine Zuglaufprognose.

Dieser Vorgang ist durchzuführen, sobald der Zug vertraglich vereinbarte Meldepunkte erreicht, an denen eine Prognose zu versenden ist. Ein vereinbarter Meldepunkt kann beispielsweise ein Übergabepunkt oder ein Bahnhof sein. Zuglaufprognosen können auch vor Beginn der Zugfahrt versandt werden. Für den Fall weiterer Verspätungen zwischen zwei Meldepunkten muss zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Infrastrukturbetreiber ein Grenzwert vereinbart werden, bei dessen Erreichen eine erste bzw. eine neue Prognose zu versenden ist. Ist die Verspätung bekannt, so muss der Infrastrukturbetreiber eine Verkehrsunterbrechungsmeldung (siehe Kapitel 4.2.16 „Information über Verkehrsunterbrechung“) senden.

In der Zuglaufprognosemeldung ist die prognostizierte Zeit an vertraglich vereinbarten Prognosepunkten anzugeben.

Zuglaufprognosen sind dem Bahnhofsbetreiber von den Eisenbahnunternehmen und/oder Infrastrukturbetreibern gemäß einer vertraglichen Vereinbarung rechtzeitig mitzuteilen.

Der Infrastrukturbetreiber muss diese Meldung dem nächsten an der Zugfahrt beteiligten Infrastrukturbetreiber weiterleiten.

Die Meldung enthält folgende Mindestangaben:

- Zugnummer und/oder Trassennummer (Zugkennung).
- Für jeden vereinbarten Prognosepunkt:
  - planmäßige und prognostizierte Zeit,
  - Kennung des vereinbarten Prognosepunkts,
  - Zugstatus am vereinbarten Prognosepunkt (Ankunft, Abfahrt, Durchfahrt, Ankunft am Zielbahnhof).

Weitere Angaben wie

- voraussichtliche Abweichung von der gebuchten fahrplanmäßigen Zeit (in Minuten),
- Verspätungsgründe, sofern bekannt,

können mit derselben Meldung versandt werden.

Der oben beschriebene Vorgang und die dafür verwendeten Informationen müssen mindestens der Zuglaufprognosemeldung in folgender technischer Unterlage entsprechen:

- B.30 (siehe Anhang III).

Zu demselben Zweck können auch andere Normen verwendet werden, sofern die Beteiligten eine besondere Vereinbarung getroffen haben, die die Verwendung solcher Normen zulässt.

#### 4.2.16. *Information über Verkehrsunterbrechung*

Dieser Eckwert bestimmt den Umgang mit Verkehrsunterbrechungsmeldungen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Infrastrukturbetreiber.

Die Bestimmungen dieses Eckwertes gelten für alle Züge des Eisenbahnunternehmens.

Für die Bearbeitung von Fahrgastbeschwerden sind Verkehrsunterbrechungsdaten nach Ende ihrer Geltungsdauer für mindestens zwölf Monate Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufern und/oder autorisierten öffentlichen Stellen verfügbar zu halten.

Der Eckwert unterliegt folgenden Prozessen:

##### 4.2.16.1. *Allgemeines*

Das Eisenbahnunternehmen teilt dem Infrastrukturbetreiber die in Abschnitt 4.2.3.3.2 der TSI OPE festgelegten Daten über den Betriebsstatus der Züge mit.

Bei einer Fahrtunterbrechung sendet der Infrastrukturbetreiber eine entsprechende Zuglaufunterbrechungsmeldung gemäß nachstehender Beschreibung.

##### 4.2.16.2. *Zuglaufunterbrechungsmeldung für alle Züge*

Der Infrastrukturbetreiber sendet diese Meldung bei einer Fahrtunterbrechung an den benachbarten Infrastrukturbetreiber und das/die Eisenbahnunternehmen.

Ist die Verspätung bekannt, muss der Infrastrukturbetreiber eine Zuglaufprognosemeldung senden (siehe Abschnitt 4.2.15.2, Zuglaufprognose).

Die wichtigsten Daten dieser Meldung sind:

- Trassen- und/oder Zugnummer (Zugkennung),
- Ortsangabe bezogen auf den nächsten in der Referenzdatei angegebenen Standort,
- Beginn der Unterbrechung,
- planmäßige(s) Abfahrtsdatum/-zeit an diesem Ort,
- Code für den Grund der Unterbrechung und/oder eine Beschreibung derselben.

Der oben beschriebene Vorgang und die dafür verwendeten Informationen müssen mindestens der Zuglaufunterbrechungsmeldung in folgender technischer Unterlage entsprechen:

- B.30 (siehe Anhang III).

Zu demselben Zweck können auch andere Normen verwendet werden, sofern die Beteiligten eine besondere Vereinbarung getroffen haben, die die Verwendung solcher Normen zulässt.

#### 4.2.17. *Verarbeitung kurzfristiger Fahrplandaten*

Dieser Eckwert bestimmt den Umgang mit kurzfristigen Trassenanträgen zwischen dem Zugangsberechtigten (ZB) und dem Infrastrukturbetreiber. Diese Anforderungen gelten für alle kurzfristigen Trassenanträge.

Fragen der Verkehrssteuerung sind nicht Gegenstand dieses Eckwertes. Die Frist für die Unterscheidung kurzfristiger Trassen und Trassenänderungen im Rahmen der Verkehrssteuerung unterliegt örtlichen Vereinbarungen. Bei kurzfristigem Verkehrsbedarf (z. B. Sonderzug, zusätzlicher Zug) muss es möglich sein, einen kurzfristigen Trassenantrag zu stellen. Der antragstellende ZB liefert dem Infrastrukturbetreiber dafür alle notwendigen Angaben, u. a. Zeitpunkt und Ort der Zugfahrt sowie alle diesbezüglichen Daten.

Auf europäischer Ebene ist keine Mindestfrist festgelegt. In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen können solche Mindestfristen festgelegt werden.

Jeder Infrastrukturbetreiber ist für die Eignung einer Trasse auf seiner Infrastruktur verantwortlich, und das Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, die Zugmerkmale auf ihre Vereinbarkeit mit den Angaben seines Trassenvertrages hin zu überprüfen.

Folgende Szenarios sind möglich:

- Szenario A: Der ZB kontaktiert alle beteiligten Infrastrukturbetreiber direkt (Fall A) oder über die einzige Anlaufstelle (One Stop Shop, OSS) (Fall B), um die Trassen für die gesamte Fahrt zu organisieren. In diesem Fall muss der ZB den Zug während der gesamten Fahrt betreiben.
- Szenario B: Jeder an der Fahrt beteiligte ZB kontaktiert die örtlichen Infrastrukturbetreiber direkt oder über die OSS und beantragt eine Trasse für den Abschnitt, auf dem es den Zug betreiben will.

In beiden Szenarios erfolgt die Zuweisung einer kurzfristigen Trasse in Form eines Dialogs zwischen dem ZB und dem Infrastrukturbetreiber mit folgenden Meldungen:

- Trassenantrag,
- Trassendetails,
- Trasse nicht verfügbar,
- Trasse bestätigt,
- Trassendetails abgelehnt,
- Trasse storniert,
- zugewiesene Trasse nicht mehr verfügbar,
- Empfangsbestätigung.

Bei Zugfahrten mit bereits beantragten und zugewiesenen Trassen ist kein neuer Trassenantrag erforderlich, sofern die Verspätung nicht den zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Infrastrukturbetreiber vertraglich vereinbarten Wert überschreitet oder die Zusammensetzung des Zuges nicht in einer Weise geändert wird, die den bestehenden Trassenantrag ungültig werden lässt.

Die Bestimmungen dieses Eckwertes gelten für die Trassen aller Züge des Eisenbahnunternehmens unter der Voraussetzung, dass die Akteure Telematikanwendungen im Sinne der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> Anhang II für kurzfristige Trassenanträge nutzen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

In diesem Fall unterliegt der Eckwert folgenden Prozessen:

#### 4.2.17.1. Trassenantrag

Diese Meldung wird vom ZB an den Infrastrukturbetreiber gesandt und hat folgenden Inhalt:

- Trassenantrag des ZB,
- Trassenausgangspunkt: Beginn der Trasse,
- Abfahrtszeit vom Trassenausgangspunkt: Zeit, für die die Trasse beantragt wird,
- Trassenendpunkt: Zielort des Zuges auf der beantragten Trasse,
- Ankunftszeit am Trassenendpunkt: Vorgesehene Ankunftszeit des Zuges am Zielort,
- beantragter Streckenabschnitt,
- Zwischenhalte oder andere ausgewiesene Punkte entlang der vorgeschlagenen Trasse mit Ankunftszeit sowie Abfahrtszeit an den Zwischenpunkten. Ein frei gelassenes Feld bedeutet, dass der Zug an diesem Punkt nicht hält,
- vereinbarte und erforderliche Zugausrüstung/Zugdaten für den Streckenabschnitt,
- zulässige Höchstgeschwindigkeit,
- Höchstgeschwindigkeit bei spezifizierten Zugsteuerungssystemen (national oder international, z. B. LZB, ETCS),
- Für jedes Triebfahrzeug: Traktionsklasse, technische Ausführung,
- Schiebetriebfahrzeug (Traktionsklasse, technische Ausführung),
- Steuerwagen,
- Gesamtlänge,
- Gesamtgewicht,
- höchstzulässige Achslast,
- Bruttogewicht pro Meter,
- Bremsleistung (effektives Bremsvermögen),
- Bremstyp (Angabe der Verwendung elektromagnetischer Bremsen),
- spezifizierte Zugsteuerungssysteme (national und international),
- Notbremsüberbrückung,
- Funksystem (z. B. GSM-R),
- Spezialbeförderungen (außergewöhnliche Transporte),
- Lademaß,
- sonstige technische Erfordernisse, die von den Standardmaßen abweichen (z. B. besondere Lademaße),
- Zugart,
- sonstige besondere Angaben, die auf örtlicher oder nationaler Ebene zur Bearbeitung des Trassenantrags notwendig sind,
- Bestimmung der Aktivitäten, die an einem Zwischenpunkt auf der Strecke durchzuführen sind,

- Code des Eisenbahnunternehmens, das für die Zugbewegung auf dem betreffenden Streckenabschnitt verantwortlich ist,
- Code des Infrastrukturbetreibers, der für den Zug auf dem betreffenden Streckenabschnitt verantwortlich ist,
- ggf. Code des Eisenbahnunternehmens und des Infrastrukturbetreibers des nächsten Streckenabschnitts.

Der oben beschriebene Vorgang und die dafür verwendeten Informationen müssen mindestens der Trassenantragsmeldung in folgender technischer Unterlage entsprechen:

- B.30 (siehe Anhang III).

Zu demselben Zweck können auch andere Normen verwendet werden, sofern die Beteiligten eine besondere Vereinbarung getroffen haben, die die Verwendung solcher Normen zulässt.

#### 4.2.17.2. Trassendetails

Diese Meldung wird vom Infrastrukturbetreiber an den antragstellenden ZB gesandt und hat folgenden Inhalt:

- Trassenantrag des ZB,
- Trassenausgangspunkt: Beginn der Trasse,
- Abfahrtszeit vom Trassenausgangspunkt: Zeit, für die die Trasse beantragt wird,
- Trassenendpunkt: Zielort des Zuges auf der beantragten Trasse,
- Ankunftszeit am Trassenendpunkt: Vorgesehene Ankunftszeit des Zuges am Zielort,
- beantragter Streckenabschnitt,
- Zwischenhalte oder andere ausgewiesene Punkte entlang der vorgeschlagenen Trasse mit Ankunftszeit sowie Abfahrtszeit an den Zwischenpunkten. Ein frei gelassenes Feld bedeutet, dass der Zug an diesem Punkt nicht hält,
- vereinbarte und erforderliche Zugausrüstung/Zugdaten für den Streckenabschnitt,
- zulässige Höchstgeschwindigkeit,
- Höchstgeschwindigkeit bei spezifizierten Zugsteuerungssystemen (national oder international, z. B. LZB, ETCS),
- Für jedes Triebfahrzeug: Traktionsklasse, technische Ausführung,
- Schiebetriebfahrzeug (Traktionsklasse, technische Ausführung),
- Steuerwagen,
- Gesamtlänge,
- Gesamtgewicht,
- höchstzulässige Achslast,
- Bruttogewicht pro Meter,
- Bremsleistung (effektives Bremsvermögen),

- Bremstyp (Angabe der Verwendung elektromagnetischer Bremsen),
- spezifizierte Zugsteuerungssysteme (national und international),
- Notbremsüberbrückung,
- Funksystem (z. B. GSM-R),
- Spezialbeförderungen (außergewöhnliche Transporte),
- Lademaß,
- sonstige technische Erfordernisse, die von den üblichen Maßen abweichen (z. B. besondere Lademaße),
- Zugart,
- sonstige besondere Angaben, die auf örtlicher oder nationaler Ebene zur Bearbeitung des Trassenantrags notwendig sind,
- Bestimmung der Aktivitäten, die an einem Zwischenpunkt auf der Strecke durchzuführen sind,
- Code des Eisenbahnunternehmens, das für die Zugbewegung auf dem betreffenden Streckenabschnitt verantwortlich ist,
- Code des Infrastrukturbetreibers, der für den Zug auf dem betreffenden Streckenabschnitt verantwortlich ist,
- ggf. Code des Eisenbahnunternehmens und des Infrastrukturbetreibers des nächsten Streckenabschnitts.

Der oben beschriebene Vorgang und die dafür verwendeten Informationen müssen mindestens der Trassendeilmeldung in folgender technischer Unterlage entsprechen:

- B.30 (siehe Anhang III).

Zu demselben Zweck können auch andere Normen verwendet werden, sofern die Beteiligten eine besondere Vereinbarung getroffen haben, die die Verwendung solcher Normen zulässt.

#### 4.2.17.3. Trasse nicht verfügbar

Diese Meldung wird vom Infrastrukturbetreiber an den antragstellenden ZB gesandt, wenn keine Trasse verfügbar ist:

- Trassenausgangspunkt: Beginn der Trasse,
- Endpunkt der Trasse,
- Abfahrtszeit vom Trassenausgangspunkt: Zeit, für die die Trasse beantragt wird,
- Angabe, dass die Trasse nicht verfügbar ist,
- Grund der Nichtverfügbarkeit.

Der Infrastrukturbetreiber muss zusammen mit dieser Meldung oder so rasch wie möglich einen Alternativvorschlag senden, ohne einen weiteren Antrag (Trassendetails) des Eisenbahnunternehmens zu verlangen.

Der oben beschriebene Vorgang und die dafür verwendeten Informationen müssen mindestens der Meldung „Trasse nicht verfügbar“ in folgender technischer Unterlage entsprechen:

- B.30 (siehe Anhang III).

Zu demselben Zweck können auch andere Normen verwendet werden, sofern die Beteiligten eine besondere Vereinbarung getroffen haben, die die Verwendung solcher Normen zulässt.

#### 4.2.17.4. Trasse bestätigt

Der antragstellende ZB verwendet diese Meldung, um die vom Infrastrukturbetreiber vorgeschlagene Trasse zu buchen/bestätigen:

- Trassennummer zur Bezeichnung der Trasse,
- Trassenausgangspunkt: Beginn der Trasse,
- Trassenendpunkt,
- Abfahrtszeit vom Trassenausgangspunkt: Zeit, für die die Trasse beantragt wird,
- Trassenendpunkt: Zielort des Zuges auf der beantragten Trasse,
- Ankunftszeit am Trassenendpunkt: Vorgesehene Ankunftszeit des Zuges am Zielort,
- Angabe, dass der ZB die vorgeschlagene Trasse akzeptiert.

Der oben beschriebene Vorgang und die dafür verwendeten Informationen müssen mindestens der Trassenbestätigungsmeldung in folgender technischer Unterlage entsprechen:

- B.30 (siehe Anhang III).

Zu demselben Zweck können auch andere Normen verwendet werden, sofern die Beteiligten eine besondere Vereinbarung getroffen haben, die die Verwendung solcher Normen zulässt.

#### 4.2.17.5. Trassendetails abgelehnt

Der antragstellende ZB verwendet diese Meldung, um die vom Infrastrukturbetreiber vorgeschlagenen Trassendetails abzulehnen:

- Trassennummer zur Bezeichnung der Trasse,
- Angabe, dass die Trassendetails abgelehnt werden,
- Grund der Ablehnung oder der vom ZB beantragten Änderung,
- Trassenausgangspunkt: Beginn der Trasse,
- Trassenendpunkt,
- Abfahrtszeit vom Trassenausgangspunkt: Zeit, für die die Trasse beantragt wird,
- Trassenendpunkt: Zielort des Zuges auf der beantragten Trasse,
- Ankunftszeit am Trassenendpunkt: Vorgesehene Ankunftszeit des Zuges am Zielort.

Der oben beschriebene Vorgang und die dafür verwendeten Informationen müssen mindestens der Trassenablehnungsmeldung in folgender technischer Unterlage entsprechen:

- B.30 (siehe Anhang III).

Zu demselben Zweck können auch andere Normen verwendet werden, sofern die Beteiligten eine besondere Vereinbarung getroffen haben, die die Verwendung solcher Normen zulässt.

#### 4.2.17.6. Trasse storniert

Diese Meldung verwendet der ZB zum Stornieren einer zugewiesenen Trasse:

- Trassennummer zur Bezeichnung der Trasse,
- zu stornierender Streckenabschnitt,
- Angabe, dass die Trasse storniert wird,
- ursprünglicher Trassenausgangspunkt: Beginn der Trasse,
- Abfahrtszeit vom ursprünglichen Trassenausgangspunkt,
- Zeit, für die die Trasse beantragt wurde,
- ursprünglicher Trassenendpunkt: Zielort des Zuges auf der beantragten Trasse,
- Ankunftszeit am ursprünglichen Trassenendpunkt: Zeit, zu der der Zug am Zielort ankommen sollte.

Der oben beschriebene Vorgang und die dafür verwendeten Informationen müssen mindestens der Trassenstornierungsmeldung in folgender technischer Unterlage entsprechen:

- B.30 (siehe Anhang III).

Zu demselben Zweck können auch andere Normen verwendet werden, sofern die Beteiligten eine besondere Vereinbarung getroffen haben, die die Verwendung solcher Normen zulässt.

#### 4.2.17.7. Empfangsbestätigung

Diese Meldung wird zwischen Infrastrukturbetreibern und ZB ausgetauscht, wenn eine der obigen Meldungen nicht innerhalb von 5 Minuten beantwortet werden kann:

- Empfangsbestätigungsmeldung: Zeigt an, dass ihr Absender die Meldung erhalten hat und entsprechend reagieren wird.

Der oben beschriebene Vorgang und die dafür verwendeten Informationen müssen mindestens der Empfangsbestätigungsmeldung in folgender technischer Unterlage entsprechen:

- B.30 (siehe Anhang III).

Zu demselben Zweck können auch andere Normen verwendet werden, sofern die Beteiligten eine besondere Vereinbarung getroffen haben, die die Verwendung solcher Normen zulässt.

#### 4.2.17.8. Zugewiesene Trasse nicht mehr verfügbar

Diese Meldung wird vom Infrastrukturbetreiber an den ZB gesandt, wenn die zugewiesene Trasse nicht mehr verfügbar ist. Die Trasse ist aus einem wichtigen Grund, z. B. einer erheblichen Störung, nicht mehr verfügbar. Inhalt der Meldung:

- Trassennummer,
- Nummer des eingeplanten Zuges, für den keine Trasse mehr verfügbar ist (falls dem Infrastrukturbetreiber bekannt),
- ursprünglicher Trassenausgangspunkt: Abfahrtspunkt auf der Trasse,
- Trassenendpunkt,
- Abfahrtszeit vom ursprünglichen Trassenausgangspunkt: Zeit, für die die Trasse beantragt wurde,

- ursprünglicher Trassenendpunkt: Zielort des Zuges auf der beantragten Trasse,
- Ankunftszeit am ursprünglichen Trassenendpunkt: Zeit, zu der der Zug am Zielort ankommen sollte,
- Begründung.

Der oben beschriebene Vorgang und die dafür verwendeten Informationen müssen mindestens der Meldung „Zugewiesene Trasse nicht mehr verfügbar“ in folgender technischer Unterlage entsprechen:

- B.30 (siehe Anhang III).

Zu demselben Zweck können auch andere Normen verwendet werden, sofern die Beteiligten eine besondere Vereinbarung getroffen haben, die die Verwendung solcher Normen zulässt.

#### 4.2.18. *Qualität der Daten und Informationen im Zusammenhang mit dieser TSI*

##### 4.2.18.1. Anforderungen

Zur Erfüllung der Anforderungen dieser TSI sind für die in dieser TSI verwendeten Daten und Informationen folgende Qualitätsnormen maßgebend:

Alle Adressaten dieser TSI sind dafür verantwortlich, anderen Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern oder Dritten rechtzeitig und in richtiger Form aktuelle, kohärente, genaue und vollständige Daten zu liefern. Alle Akteure, an die sich diese TSI richtet, müssen den Kunden (Fahrgästen) bzw. anderen Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern oder Dritten rechtzeitig und in richtiger Form aktuelle, kohärente, genaue und vollständige Informationen geben.

Berühren die verwendeten Daten oder Informationen die Anforderungen mehrerer Eckwerte dieser TSI, so müssen die Adressaten dieser TSI die einheitliche Verwendung der jeweiligen Daten und Informationen sicherstellen (z. B. i) Kohärenz zwischen Fahrplan- und Preisinformationen oder ii) zwischen Preis- und Buchungsinformationen).

Wenn mehrere Akteure, an die sich diese TSI richtet, Daten oder Informationen bereitstellen, so müssen sie gemeinsam dafür sorgen, dass die gemeinsamen Daten bzw. Informationen aktuell, kohärent, genau, vollständig und kompatibel sind (Beispiel: Fahrplanangaben für Eisenbahnunternehmen A und Eisenbahnunternehmen B müssen kohärent sein, um sie an der Grenze aufeinander abstimmen zu können usw.).

Werden zur Erfüllung der Anforderungen dieser TSI Referenzdaten oder -informationen verwendet, so müssen die Adressaten dieser TSI deren Kohärenz mit den in den Eckwerten dieser TSI verwendeten Daten bzw. Informationen sicherstellen (Beispiele: Kohärenz i) zwischen Standortcodes und Zuglaufmeldungen oder ii) zwischen Referenzcodes der Eisenbahnunternehmen und der Erfüllung, u. a.).

Die Qualität der von den Akteuren für die Zwecke dieser TSI bereitgestellten Daten oder Informationen muss so beschaffen sein, dass die Adressaten der TSI in der Lage sind, Fahrkarten gemäß Artikel 10 der Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr auszustellen.

Die Qualität der von den Akteuren für die Zwecke dieser TSI bereitgestellten Daten oder Informationen muss ein Niveau aufweisen, das es den Adressaten dieser TSI ermöglicht, die Informationen bereitzustellen, die in Artikel 10 und Anhang II der Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr genannt sind.

#### 4.2.19. *Diverse Referenzdateien und Datenbanken*

##### 4.2.19.1. Referenzdateien

Für den Betrieb von Personenzügen im europäischen Streckennetz müssen folgende Referenzdateien vorhanden und allen Dienstleistern (Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen, autorisierte Dritte und Bahnhofsbetreiber) zugänglich sein. Die Daten müssen jederzeit den aktuellen Status widerspiegeln.

Die Europäische Eisenbahnagentur wird für folgende Referenzdaten eindeutige Codes zentral erfassen und pflegen:

- Referenzdatei mit Codierung aller Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber und Dienstleistungsunternehmen,
- Referenzdatei mit Codierung der Standorte,
- Referenzdatei aller vorhandenen Zugsteuerungssysteme,
- Referenzdatei aller verschiedenen Lokomotivtypen,
- Referenzdatei aller europäischen Instandhaltungswerke,
- Referenzdatei der europäischen Buchungssysteme,
- Referenzdatei mit Codierungen für den Fahrplanaustausch,
- Referenzdatei mit Codierungen für den Preisdatenaustausch,
- Verzeichnis der Meldungsdaten,
- Liste der Codes,
- sonstige Dateien und Codes, die für die Verwendung der technischen Unterlagen in den Anhängen notwendig sind (werden in Phase 1 festgelegt).

Ist eine Referenzdatei in Verbindung mit der TSI TAF zu verwenden, so muss sich ihre Erstellung und Anwendung so eng wie möglich an die TSI TAF anlehnen, um optimale Synergien zu erzielen.

#### 4.2.19.2. Zusätzliche Anforderungen an die Datenbanken)

Die verschiedenen Datenbanken müssen folgenden zusätzlichen Anforderungen entsprechen:

##### 1. Authentifizierung

Vor dem Zugriff auf eine Datenbank muss eine Authentifizierung der Systembenutzer erfolgen.

##### 2. Sicherheit

Eine Datenbank muss Sicherheitsaspekte in Bezug auf die Zugangskontrolle unterstützen. Eine Verschlüsselung der eigentlichen Datenbankinhalte ist nicht erforderlich.

##### 3. AKID

Eine gewählte Datenbank muss nach dem AKID-Prinzip (Atomarität, Konsistenz, Isolation, Dauerhaftigkeit) arbeiten.

##### 4. Zugangskontrolle

Eine Datenbank muss den Zugang zu Daten auf Benutzer und Systeme beschränken, denen der Zugang ausdrücklich gewährt wurde. Die Zugangskontrolle muss bis hinunter zu einzelnen Attributen eines Datensatzes möglich sein. Die Datenbank muss eine konfigurierbare, rollenabhängige Zugangskontrolle für die Eintragung, Aktualisierung und Löschung von Datensätzen ermöglichen.

##### 5. Protokollierung

Eine Datenbank muss eine Protokollierung aller Aktionen in der Datenbank ermöglichen, um die Details der Dateneingabe verfolgbar zu machen (wer, was, wann hat/wurde geändert?).

6. Sperrstrategie

Eine Datenbank muss mit einer Sperrstrategie arbeiten, die einen Lesezugriff auf die Daten erlaubt, während die Datensätze von anderen Benutzern bearbeitet werden.

7. Mehrfachzugriff

Eine Datenbank muss es ermöglichen, dass die Daten von mehreren Benutzern und Systemen gleichzeitig aufgerufen werden können.

8. Zuverlässigkeit

Die Zuverlässigkeit der Datenbank muss ausreichen, um die geforderte Verfügbarkeit zu erzielen.

9. Verfügbarkeit

Die Verfügbarkeit einer Datenbank muss dem Charakter der Daten und zugehörigen Geschäftsvorgänge entsprechen.

10. Wartbarkeit

Die Wartbarkeit der Datenbank muss so ausgelegt sein, dass die geforderte Verfügbarkeit erzielt werden kann.

11. Sicherheit

Die Datenbanken selbst erfordern keine spezifischen Sicherheitsmaßnahmen. Sicherheitsaspekte spielen daher keine vorrangige Rolle. Dies darf jedoch nicht mit der Tatsache verwechselt werden, dass sich die Daten — z. B. falsche oder nicht aktuelle Daten — auf den sicheren Betrieb eines Zuges auswirken können.

12. Kompatibilität

Eine Datenbank muss mit einer gängigen Datenverarbeitungssprache wie SQL oder XQL arbeiten.

13. Importfunktion

Eine Datenbank muss es ermöglichen, formatierte Daten zu importieren und in die Datenbank einzufügen, anstatt diese von Hand einzugeben.

14. Exportfunktion

Eine Datenbank muss es ermöglichen, den gesamten Inhalt oder Teile davon als formatierte Daten zu exportieren.

15. Pflichtfelder

Eine Datenbank muss Pflichtfelder unterstützen, die unbedingt auszufüllen sind, bevor ein Datensatz in die Datenbank aufgenommen wird.

16. Plausibilitätsprüfungen

Eine Datenbank muss konfigurierbare Plausibilitätsprüfungen unterstützen, die durchzuführen sind, bevor die Eintragung, Aktualisierung oder Löschung eines Datensatzes akzeptiert wird.

17. Antwortzeiten

Eine Datenbank muss über Antwortzeiten verfügen, die eine zeitgerechte Eingabe, Aktualisierung oder Löschung von Datensätzen gestatten.

18. Leistungsaspekte

Die Referenzdateien und Datenbanken müssen auf kostengünstige Weise die Abfragen unterstützen, die zur Gewährleistung eines effizienten Zugbetriebs im Rahmen dieser TSI notwendig sind.

19. Kapazitätsaspekte

Eine Datenbank muss die Speicherung der relevanten Daten für alle Personenwagen und/oder das Netz ermöglichen. Die Kapazität muss sich mit einfachen Mitteln (d. h. durch Hinzufügen weiterer Speichermedien und Computer) erweitern lassen. Die Kapazitätserweiterung muss ohne Austausch des Teilsystems möglich sein.

#### 20. Historische Daten

Eine Datenbank muss den Zugriff auf historische Daten gestatten, d. h. auch bereits in ein Archiv überstellte Daten verfügbar machen können.

#### 21. Backup-Strategie

Es muss eine Strategie für die Datensicherung vorhanden sein, die es erlaubt, den gesamten Datenbankinhalt für Zeiträume von bis zu 24 Stunden wiederherzustellen.

#### 22. Kommerzielle Aspekte

Das verwendete Datenbanksystem muss ein handelsübliches Produkt oder öffentlich erhältlich (Open Source) sein.

#### 23. Datenschutz

Eine Datenbank muss die Datenschutzanforderungen des Mitgliedstaats erfüllen, in dem das betreffende Dienstleistungsunternehmen niedergelassen ist.

#### 4.2.20. Elektronische Übertragung von Dokumenten

Abschnitt 4.2.21 (Vernetzung und Kommunikation) beschreibt das Kommunikationsnetz, das für den Datenaustausch zu verwenden ist. Dieses Netz und das beschriebene Sicherheitskonzept gestatten die Verwendung eines beliebigen Übertragungsverfahrens, z. B. E-Mail, Dateitransfer (FTP, HTTP) usw. Die am Datenaustausch beteiligten Akteure können somit das Verfahren für die elektronische Übertragung von Dokumenten, z. B. FTP, selbst wählen.

#### 4.2.21. Vernetzung und Kommunikation

##### 4.2.21.1. Allgemeine Architektur

Dieses Teilsystem wird im Lauf der Zeit das Entstehen, das Wachsen und Zusammenwirken einer großen und komplexen Gemeinschaft auf dem Gebiet der interoperablen Bahntechnik mit Tausenden von Akteuren (Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Dritte wie Vermittler, Behörden usw.) erleben, die miteinander konkurrieren und/oder kooperieren, um die Erfordernisse des Marktes abzudecken.

Die Netz- und Kommunikationsinfrastruktur zur Unterstützung einer solchen Gemeinschaft für die Interoperabilität im Bahnbereich wird auf einer gemeinsamen „Informationsaustauscharchitektur“ basieren, die allen beteiligten Akteuren bekannt ist und von ihnen akzeptiert wird.

Die vorgeschlagene Informationsaustauscharchitektur

- ist so ausgelegt, dass sie heterogene Informationsmodelle in Einklang bringt, indem sie die Semantik der zwischen den Systemen ausgetauschten Daten transformiert und Unterschiede zwischen den Geschäftsprozessen und Anwendungsprotokollen ausgleicht;
- hat minimale Auswirkungen auf die bestehenden IT-Architekturen bei den einzelnen Akteuren;
- trägt zum Schutz bisheriger IT-Investitionen bei.

Die Informationsaustauscharchitektur begünstigt eine gleichberechtigte (Peer-to-Peer) Interaktion zwischen allen Akteuren, und sie garantiert die Gesamtintegrität und -konsistenz der Gemeinschaft für die Interoperabilität im Bahnbereich, indem sie eine Reihe zentralisierter Dienste bereitstellt.

Ein Peer-to-Peer-Interaktionsmodell erlaubt die beste Kostenverteilung zwischen den verschiedenen Akteuren auf der Grundlage der tatsächlichen Nutzung; zudem verursacht es wenig Probleme im Hinblick auf die Skalierbarkeit.

##### 4.2.21.2. Vernetzung

Die Vernetzung muss in Bezug auf Sicherheit, Redundanz, Verkehrsüberwachung, Statistikinstrumente, zunehmende Bandbreiten, Zugänglichkeit für die Nutzer und effizientes Management das erforderliche Niveau gewährleisten.

Vernetzung bedeutet in diesem Fall die Kommunikationsmethode und -philosophie und bezieht sich nicht auf das physikalische Netzwerk.

Die Interoperabilität im Bahnbereich beruht auf einer gemeinsamen Informationsaustauscharchitektur, die allen teilnehmenden Akteuren bekannt ist und von ihnen akzeptiert wird, was neue Akteure, insbesondere Kunden, ermutigt und die bestehenden Eintrittsbarrieren senkt.

Der Zentralspeicher wird zuerst angesprochen, um Meta-Informationen einzuholen, beispielsweise die Identität eines Peers (Akteurs), über den Informationen gespeichert werden, oder um Sicherheitsdaten nachzuprüfen. Anschließend wird eine Peer-to-Peer-Kommunikation zwischen den beteiligten Akteuren aufgebaut.

#### 4.2.21.3. Protokolle

Für Entwicklungen dürfen nur Protokolle verwendet werden, die zur Internet-Protokollsuite (bekannt unter TCP/IP, UDP/IP usw.) gehören.

#### 4.2.21.4. Sicherheit

Zusätzlich zu dem auf Netzebene garantierten Sicherheitsniveau (siehe Abschnitt 4.2.21.2 Vernetzung) kann für sensible Daten mittels Verschlüsselung, Zertifizierungsverfahren und VPN-Technologien ein weiteres Sicherheitsniveau geschaffen werden.

#### 4.2.21.5. Verschlüsselung

Je nach Betriebsanforderungen kann für die Datenübertragung und -speicherung entweder eine asymmetrische oder eine symmetrische Verschlüsselung verwendet werden. Zu diesem Zweck muss eine Infrastruktur öffentlicher Schlüssel (Public Key Infrastructure, PKI) eingerichtet werden.

#### 4.2.21.6. Zentralspeicher

Der Zentralspeicher muss Folgendes bearbeiten können:

- Metadaten — strukturierte Daten, die den Inhalt der Meldungen beschreiben;
- Liste elektronischer Adressen, über die die Adressaten dieser TSI es anderen Akteuren ermöglichen, Informationen oder Daten gemäß den Bestimmungen dieser TSI zu erhalten;
- Verschlüsselung;
- Authentifizierung;
- Verzeichnis (Telefonbuch) — enthält alle notwendigen Informationen über die am Austausch von Meldungen und Daten beteiligten Akteure.

Wird der Zentralspeicher in Verbindung mit der TSI TAF verwendet, so sind Entwicklung und Änderungen so eng wie möglich an die TSI TAF anzulehnen, um optimale Synergien zu erzielen.

#### 4.2.21.7. Gemeinsame Kommunikationsschnittstelle zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern

Die gemeinsame Schnittstelle ist für jeden Akteur verbindlich, um sich an der Gemeinschaft für die Interoperabilität im Bahnbereich zu beteiligen.

Die gemeinsame Schnittstelle muss Folgendes bearbeiten können:

- Formatierung abgehender Meldungen anhand der Metadaten,
- Signatur und Verschlüsselung abgehender Meldungen,
- Adressierung abgehender Meldungen,
- Überprüfung der Authentizität eingehender Meldungen,
- Entschlüsselung eingehender Meldungen,
- Konformitätsprüfungen eingehender Meldungen anhand der Metadaten,
- einziger gemeinsamer Zugriff auf die verschiedenen Datenbanken.

Jede Instanz der gemeinsamen Schnittstelle hat dabei Zugang zu allen in der TSI geforderten Daten innerhalb jedes Eisenbahnunternehmens, Infrastrukturbetreibers usw., gleichgültig, ob es sich um zentrale oder individuelle Datenbanken handelt. Anhand der Ergebnisse der Authentizitätsprüfung eingehender Meldungen kann ein Mindestumfang für Meldungsbestätigungen bestimmt werden:

- i) positiv: ACK senden
- ii) negativ: NACK senden.

Zur Erfüllung der oben beschriebenen Aufgaben verwendet die gemeinsame Schnittstelle die Informationen im Zentralspeicher.

Verwendet ein Akteur eine lokale „Spiegelung“ des Zentralspeichers, so muss er mit eigenen Mitteln gewährleisten, dass die Spiegelung eine genaue und aktuelle Kopie des Zentralspeichers darstellt.

Wird die gemeinsame Schnittstelle in Verbindung mit der TSI TAF verwendet, so sind Entwicklung und Änderungen so eng wie möglich an die TSI TAF anzulehnen, um optimale Synergien zu erzielen.

#### 4.2.22. *Management von Verbindungen zu anderen Verkehrsträgern*

Für das Management von Verbindungen zu anderen Verkehrsträgern sowie die/den entsprechende(n) Informationsbereitstellung/-austausch sollten folgende Normen verwendet werden:

- Austausch von Fahrplaninformationen zwischen Eisenbahnunternehmen und anderen Verkehrsträgern: Normen EN 12896 (Transmodel) und EN TC 278 WI 00278207 (IFOPT — Identification of Fixed Objects in Public transport — Bestimmung fixer Objekte des öffentlichen Personenverkehrs).
- Austausch spezifischer Fahrplandaten: auf Transmodel basierende technische XML-Standards und -Protokolle, insbesondere die Normen EN 15531 (SIRI) für den Austausch von Echtzeit-Fahrplänen sowie EN TC 278 WI 00278207 (IFOPT) für den Austausch von Haltepunkt-/Bahnhofdaten.
- Austausch von Preisdaten: Diese Norm ist noch ein offener Punkt (siehe Anhang II „Liste offener Punkte“).

#### 4.3. **Funktionelle und technische Schnittstellenspezifikationen**

Zwischen dem Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ und den übrigen Teilsystemen bestehen, was die technische Kompatibilität anbelangt, die in den folgenden Absätzen beschriebenen Schnittstellen.

##### 4.3.1. *Schnittstellen zum Teilsystem „Fahrzeuge“*

Tabelle 1

#### **Schnittstellen zum Teilsystem „Fahrzeuge“**

Schnittstelle	Bezug zur TSI „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“	Bezug zur TSI „Fahrzeuge“ des konventionellen Bahnsystems
Anzeigesysteme im Zug	4.2.13 Information in den Zügen	4.2.5 Kundeninformationen (PRM)
Automatische Lautsprecheransagen	4.2.13 Information in den Zügen	4.2.5 Kundeninformationen (PRM) 4.2.5.2 Lautsprecheranlage

## 4.3.2. Schnittstellen zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“

Tabelle 2

**Schnittstellen zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“**

Schnittstelle	Bezug zur TSI „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“	Bezug zur TSI „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ des konventionellen Bahnsystems
Zug fertig	4.2.14.1 Zugfertigmeldung für alle Züge	4.2.3.5 Zugfertigmeldung
Zuglaufprognose	4.2.15.2 Zuglaufprognosemeldung für alle Züge	4.2.4.2 Zugfahrtprognosemeldung
Zuglaufmeldung	4.2.15.1 Zuglaufmeldung für alle Züge	4.2.4.3 Zugfahrtmeldung
„Fahrtunterbrechung“ an das Eisenbahnunternehmen	4.2.16.2 Zuglaufunterbrechungsmeldung für alle Züge	4.2.5.2 Fahrtunterbrechung
Verarbeitung kurzfristiger Fahrplandaten	4.2.17 Verarbeitung kurzfristiger Fahrplandaten	4.2.2 Trassenantrag
Gemeinsame Schnittstelle	4.2.21.7 Gemeinsame Kommunikationsschnittstelle zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern	4.2.14.7 Gemeinsame Kommunikationsschnittstelle zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern
Zentralspeicher	4.2.21.6 Zentralspeicher	4.2.14.6 Zentralspeicher
Referenzdateien	4.2.19.1 Referenzdateien	4.2.12.1 Referenzdateien

4.4. **Betriebsvorschriften**

Unter Berücksichtigung der grundlegenden Anforderungen in Kapitel 3 ergeben sich für das in dieser TSI behandelte Teilsystem folgende Betriebsvorschriften:

4.4.1. *Datenqualität*

Zur Gewährleistung der Datenqualität ist der Absender einer TSI-Meldung für die Richtigkeit des Dateninhaltes zum Zeitpunkt des Verschickens der Meldung verantwortlich. Soweit Quelldaten zur Datenqualitätssicherung aus Datenbanken der TSI verfügbar sind, müssen die darin enthaltenen Daten zur Sicherstellung der Datenqualität verwendet werden.

Enthalten die Datenbanken der TSI keine Quelldaten zur Datenqualitätssicherung, muss der Absender der Meldung diese Qualitätssicherung mit eigenen Mitteln vornehmen.

Zur Datenqualitätssicherung gehört der Vergleich mit Daten aus Datenbanken dieser TSI sowie gegebenenfalls zusätzliche logische Prüfungen, um die Zeitnähe und Kontinuität der Daten und Meldungen zu garantieren.

Daten sind von hoher Qualität, wenn sie der beabsichtigten Nutzung entsprechen. Dies bedeutet, dass sie

- fehlerfrei sind: zugänglich, genau, zeitgerecht, vollständig, übereinstimmend mit anderen Quellen usw.,
- die gewünschten Eigenschaften besitzen: sachbezogen, umfassend, hinreichend detailliert, leicht zu lesen und zu verstehen usw.

Die wichtigsten Datenqualitätsmerkmale sind:

- Genauigkeit,
- Vollständigkeit,
- Kohärenz,
- Zeitnähe.

### Genauigkeit

Die zu verarbeitenden Informationen (Daten) müssen möglichst ökonomisch erfasst werden. Das ist nur dann möglich, wenn die Primärdaten nach Möglichkeit nur ein einziges Mal erfasst werden. Daher sollten die Primärdaten so nahe wie möglich an ihrer Quelle eingegeben werden, so dass sie anschließend in spätere Bearbeitungsgänge voll integriert werden können.

### Vollständigkeit

Vor dem Absenden von Meldungen muss ihre Vollständigkeit und Syntax anhand der Metadaten geprüft werden. Dadurch wird unnötiger Informationsverkehr im Netz vermieden.

Ebenso müssen alle eingehenden Meldungen mittels der Metadaten auf Vollständigkeit geprüft werden.

### Kohärenz

Zur Gewährleistung der Kohärenz müssen Geschäftsregeln (Business Rules) implementiert werden. Doppelingaben sind zu vermeiden und der Eigentümer der Daten sollte klar feststellbar sein.

Die Art der Implementierung dieser Geschäftsregeln hängt von ihrer Komplexität ab. Für einfache Regeln sind Datenbankbeschränkungen (Constraints) und Trigger ausreichend. Bei komplexeren Regeln, die Daten aus verschiedenen Tabellen benötigen, müssen Gültigkeitserklärungsverfahren (Validation Procedures) implementiert werden, die die Kompatibilität der Datenversionen prüfen, bevor Schnittstellendaten erstellt werden und neue Versionen in Betrieb gehen. Es muss sichergestellt werden, dass übertragene Daten auf ihre Gültigkeit gegenüber den definierten Geschäftsregeln überprüft werden.

### Zeitnähe

Die pünktliche Bereitstellung von Informationen ist ein wichtiger Punkt. Soweit die Datenspeicherung oder der Versand von Meldungen ereignisabhängig direkt vom IT-System ausgelöst wird, ist die Zeitnähe unproblematisch, wenn das System nach den Erfordernissen der Geschäftsprozesse ausgelegt ist. In den meisten Fällen erfolgt der Versand einer Meldung jedoch durch einen Bediener oder ist zumindest von zusätzlichen Eingaben eines Bedieners abhängig. Um die Anforderungen an die Zeitnähe zu erfüllen, müssen die Daten so bald wie möglich aktualisiert werden, auch um sicherzustellen, dass die Meldungen aktuelle Inhalte haben, wenn sie vom System automatisch verschickt werden.

Die Antwortzeit bei Abfragen muss für die verschiedenen Anwendungen und Nutzer in den detaillierten IT-Spezifikationen festgelegt werden. Datenaktualisierung und Datenaustausch müssen so früh wie möglich erfolgen.

### Datenqualitätsmetrik

In den detaillierten IT-Spezifikationen sind geeignete Prozentwerte für Folgendes festzulegen:

- für die Datenvollständigkeit (Prozent der Datenfelder, in denen Werte eingetragen sind) und die Datenkohärenz (Prozent der Datenfelder, die in mehreren Tabellen/Dateien/Datensätzen vorkommen und dort überall gleiche Werte aufzeigen);
- für die Rechtzeitigkeit von Daten (Prozent der Daten, die innerhalb eines spezifizierten Schwellen-Zeitrahmens verfügbar sein müssen);
- für die geforderte Genauigkeit (Prozent der gespeicherten Daten, die mit den tatsächlichen Werten übereinstimmen).

#### 4.4.2. *Betrieb des Zentralspeichers*

Die Funktionen des Zentralspeichers sind in Abschnitt 4.2.21.6 (Zentralspeicher) definiert. Zur Gewährleistung der Datenqualität ist der Betreiber des Zentralspeichers für die Aktualisierung und die Qualität der Metadaten und des Verzeichnisses sowie für die Verwaltung der öffentlichen Zugriffsschlüssel verantwortlich. Die Qualität der Metadaten bezüglich Vollständigkeit, Kohärenz, Zeitnähe und Genauigkeit soll einen reibungslosen Ablauf im Sinne dieser TSI ermöglichen.

#### 4.5. **Instandhaltungsvorschriften**

Unter Berücksichtigung der grundlegenden Anforderungen in Kapitel 3 ergeben sich für das in dieser TSI behandelte Teilsystem folgende Instandhaltungsvorschriften:

Die Qualität des Verkehrsdienstes muss erhalten bleiben, auch wenn Daten zerstört werden oder die Datenverarbeitungsanlagen ganz oder teilweise ausfallen. Es empfiehlt sich daher, Duplexsysteme oder Rechner mit besonders hoher Zuverlässigkeit zu installieren, für welche der unterbrechungsfreie Betrieb während Wartungsarbeiten sichergestellt ist.

Die Instandhaltungsaspekte der verschiedenen Datenbanken sind in Abschnitt 4.2.19.2 (Zusätzliche Anforderungen an die Datenbanken), Punkte 10 und 21, beschrieben.

#### 4.6. **Berufliche Qualifikation**

Für den Betrieb und die Wartung des Teilsystems sowie für die Anwendung der TSI ist folgende berufliche Qualifikation erforderlich:

Für die Anwendung dieser TSI ist weder ein vollständig neues System von Hardware und Software noch neues Personal erforderlich. Die Umsetzung der TSI-Anforderungen erfolgt lediglich durch Änderungen, Modernisierungen oder funktionale Erweiterungen der Betriebsabläufe, die bereits vom bestehenden Personal ausgeführt werden. Daher gibt es neben den bestehenden nationalen und europäischen Vorschriften keine weiteren Anforderungen an die berufliche Qualifikation.

Bei gegebenenfalls notwendigen Schulungen sollte den Beschäftigten nicht nur die Bedienung der Geräte erklärt werden. Sie müssen vielmehr auch wissen und verstehen, welche besondere Rolle sie im gesamten Beförderungsablauf spielen. Den Beschäftigten muss insbesondere klar sein, dass sie eine anspruchsvolle Tätigkeit ausüben, die für die Qualität der Informationsverarbeitung in den nachfolgenden Schritten entscheidend ist.

Die für die Zugbildung und den Zugbetrieb notwendige berufliche Qualifikation ist in der TSI „Betrieb und Verkehrssteuerung“ festgelegt.

#### 4.7. **Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz**

Die Anforderungen an die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Mitarbeiter, die bei Betrieb und Instandhaltung des behandelten Teilsystems und bei der Umsetzung der TSI zu erfüllen sind, sind Folgende:

Neben den bestehenden nationalen und europäischen Vorschriften über Sicherheit und Gesundheitsschutz sind keine weiteren Anforderungen zu erfüllen.

#### 4.8. **Fahrzeug- und Infrastrukturregister**

In Artikel 34 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG heißt es: „Die Agentur errichtet und führt ein Register der Fahrzeugtypen, die von den Mitgliedstaaten eine Inbetriebnahmegenehmigung für das Eisenbahnnetz der Gemeinschaft erhalten haben.“ Gemäß Artikel 35 Absatz 1 trägt „jeder Mitgliedstaat (...) dafür Sorge, dass ein Infrastrukturregister veröffentlicht und aktualisiert wird.“

Aufgrund der jährlichen Aktualisierung und Veröffentlichung dieser Register sind diese für das Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ nicht nutzbar. Die vorliegende TSI hat deshalb keinerlei Bezug zu diesen Registern.

### 5. INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN

#### 5.1. **Begriffsbestimmung**

Gemäß Artikel 2 Buchstabe f der Richtlinie 2008/57/EG sind Interoperabilitätskomponenten Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialgruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt. Der Begriff „Komponenten“ umfasst sowohl materielle als auch immaterielle Produkte wie Software.

#### 5.2. **Liste der Komponenten**

Die Interoperabilitätskomponenten sind Gegenstand der maßgebenden Bestimmungen der Richtlinie 2008/57/EG.

Im Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ sind keine Interoperabilitätskomponenten definiert.

Zur Erfüllung der Anforderungen dieser TSI wird nur herkömmliche IT-Ausrüstung benötigt, die keine spezifischen Aspekte für die Interoperabilität in der Eisenbahnumgebung aufweist. Dies gilt für Hardware-Komponenten und für die Standardsoftware, die bei Betriebssystemen und Datenbanken zum Einsatz kommt. Die Anwendungssoftware ist benutzerspezifisch und kann je nach Funktionalität und Bedarf angepasst und verbessert werden. Bei der vorgeschlagenen „Anwendungsintegrationsarchitektur“ wird davon ausgegangen, dass die Anwendungen unter Umständen nicht dasselbe interne Informationsmodell benutzen. Anwendungsintegration ist definiert als ein Prozess, in dem unabhängig voneinander konstruierte Anwendungssysteme zu einer Zusammenarbeit gebracht werden.

### 5.3. **Leistungsmerkmale und technische Daten der Komponenten**

Siehe Kapitel 5.2. Für die TSI „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ nicht relevant.

## 6. KONFORMITÄTS- UND/ODER GEBRAUCHSTAUGLICHKEITSBEWERTUNG DER KOMPONENTEN UND PRÜFUNG DES TEILSYSTEMS

### 6.1. **Interoperabilitätskomponenten**

#### 6.1.1. *Bewertungsverfahren*

Für die TSI „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ nicht relevant.

#### 6.1.2. *Module*

Für die TSI „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ nicht relevant.

### 6.2. **Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“**

Gemäß Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG sind die Teilsysteme strukturellen und funktionellen Bereichen zugeordnet. In den TSI des strukturellen Bereichs ist die Konformitätsbewertung verbindlich vorgeschrieben. Das Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ gehört zum funktionellen Bereich, so dass diese TSI keine Konformitätsbewertungsmodule vorschreibt.

## 7. UMSETZUNG

### 7.1. **Einleitung**

Diese TSI betrifft das Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“. Nach Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG handelt es sich dabei um ein funktionelles Teilsystem. Die Anwendung dieser TSI ist somit vom Konzept neuer/erneuerter oder umgerüsteter Teilsysteme, wie es in den TSI für strukturelle Teilsysteme üblich ist, unabhängig, sofern in der TSI nichts anderes bestimmt ist.

Die Umsetzung der TSI erfolgt in verschiedenen Phasen:

— Phase 1: detaillierte IT-Spezifikationen, Governance und Gesamtplan

— Phase 2: Entwicklung

— Phase 3: Einführung.

### 7.2. **Phase 1: detaillierte Spezifikationen, Governance und Gesamtplan**

In der ersten Phase werden drei Ziele verfolgt:

1. Definition des Datenaustauschsystems (nachstehend „System“), das auf gemeinsamen Komponenten und der Verknüpfung der Informations- und Kommunikationssysteme der beteiligten Akteure beruht, die in der Lage sind, die Anforderungen dieser Verordnung zu erfüllen.

2. Bestätigung der technischen und wirtschaftlichen Durchführbarkeit des Systems.

3. Erstellung eines Zeitplans für die Maßnahmen, die zur Verwirklichung des Systems für notwendig erachtet werden, einschließlich geeigneter Zielvorgaben, die es der Kommission, der Europäischen Eisenbahngentur, den Mitgliedstaaten und den beteiligten Akteuren ermöglichen, die erzielten Fortschritte zu überwachen.

#### 7.2.1. *Projektmanagement in Phase 1*

Die Kommission setzt spätestens einen Monat nach Veröffentlichung dieser Verordnung im *Amtsblatt der Europäischen Union* einen Lenkungsausschuss mit folgender Zusammensetzung ein:

— die auf europäischer Ebene tätigen Fachverbände des Eisenbahnsektors gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 („Fachverbände des Eisenbahnsektors“),

- ein Vertreter der Fahrkartenverkäufer,
- ein Vertreter der europäischen Fahrgäste,
- die Europäische Eisenbahnagentur und
- die Kommission.

Den gemeinsamen Vorsitz in dem Lenkungsausschuss führen a) die Kommission und b) eine von den Fachverbänden des Eisenbahnsektors benannte Person. Mit Unterstützung der Mitglieder des Lenkungsausschusses erstellt die Kommission den Entwurf einer Geschäftsordnung, dem der Lenkungsausschuss zustimmen muss. Die gefassten Beschlüsse müssen transparent und mit technischen und wirtschaftlichen Begründungen versehen sein.

Auf Vorschlag der Mitglieder des Lenkungsausschusses können weitere Organisationen als Beobachter hinzugezogen werden, wenn dies aus technischen und organisatorischen Gründen gerechtfertigt ist.

#### 7.2.2. Aufgaben und Zuständigkeiten

##### 7.2.2.1. Akteure

1. Ein von den Fachverbänden des Eisenbahnsektors zusammengestelltes Projektteam, dem auch ein Vertreter der Fahrkartenverkäufer angehört, erarbeitet auf der Grundlage eines vom Lenkungsausschuss zu beschließenden Arbeitsprogramms die detaillierten IT-Spezifikationen, die Governance und den Gesamtplan.
2. Das Projektteam setzt die notwendigen Arbeitsgruppen ein, in denen das Fachwissen der Europäischen Eisenbahnagentur, der Eisenbahnunternehmen, der Infrastrukturbetreiber, Bahnhofsbetreiber sowie der Vertreter der Fahrkartenverkäufer und Fahrgäste zusammengeführt wird.
3. Das Projektteam leitet das gesamte Projekt auf transparente Weise. Sämtliche Protokolle, Dokumente und Leistungen des Projektteams und seiner Arbeitsgruppen werden der Kommission und der Europäischen Eisenbahnagentur ständig und in vollem Umfang verfügbar gemacht.
4. Das Projektteam übermittelt dem Lenkungsausschuss monatlich Fortschrittsberichte und trägt den von ihm gefassten Beschlüssen in vollem Maße Rechnung. Aufbau und Inhalt der Fortschrittsberichte müssen vom Lenkungsausschuss in seiner Auftaktsitzung genehmigt werden.
5. Die Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Bahnhofsbetreiber sowie die Vertreter der Fahrkartenverkäufer und Fahrgäste werden vom Projektteam unterrichtet und konsultiert. Das Projektteam schenkt kleinen Eisenbahnunternehmen und solchen, die nicht den Fachverbänden des Eisenbahnsektors angehören, besondere Aufmerksamkeit, informiert sie regelmäßig und konsultiert sie.
6. Die Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Bahnhofsbetreiber sowie die Fahrkartenverkäufer und die Vertreter der Fahrgäste unterstützen das Projekt, indem sie Informationen sowie funktionelles und technisches Fachwissen bereitstellen, wenn sie vom Projektteam darum ersucht werden.

##### 7.2.2.2. Europäische Eisenbahnagentur

1. Die Europäische Eisenbahnagentur überwacht und bewertet die Entwicklung der detaillierten IT-Spezifikationen, der Governance und des Gesamtplans, um festzustellen, ob die angestrebten Ziele erreicht wurden.
2. Die Europäische Eisenbahnagentur unterbreitet der Kommission eine Empfehlung hinsichtlich der detaillierten IT-Spezifikationen, der Governance und des Gesamtplans.

##### 7.2.2.3. Kommission

1. Die Kommission erstellt für das Projektteam eine Liste der an dem Projekt zu beteiligenden Stellen.

2. Nach Erhalt der detaillierten IT-Spezifikationen, der Governance und des Gesamtplans werden diese von der Kommission unter Berücksichtigung der Empfehlung der Europäischen Eisenbahnagentur bewertet. Auf der Grundlage dieser Bewertung ergreift die Kommission die zur Änderung der geltenden TSI notwendigen Maßnahmen.
3. Die Kommission unterrichtet die Mitgliedstaaten über den nach Artikel 29 der Richtlinie 2008/57/EG eingesetzten Ausschuss.

#### 7.2.3. Vorzulegende Unterlagen

Die detaillierten IT-Spezifikationen müssen eine Systembeschreibung enthalten und in klarer und eindeutiger Weise angeben, wie das System die Anforderungen der TSI TAP erfüllt. Die Ausarbeitung solcher Spezifikationen erfordert eine systematische Analyse der relevanten technischen, betrieblichen, wirtschaftlichen und institutionellen Aspekte, die der Umsetzung der TSI TAP zugrunde liegen. Deshalb sind u. a. folgende Unterlagen zu erstellen:

1. Funktionelle, technische und leistungsbezogene Spezifikationen, zugehörige Daten, Schnittstellenanforderungen sowie Sicherheits- und Qualitätsanforderungen.
2. Skizzierung der globalen Systemarchitektur. Darin ist die Interaktion und das Ineinandergreifen der erforderlichen Komponenten zu beschreiben. Grundlage hierfür muss eine Analyse der Systemkonfigurationen sein, mit denen sich die IT-Altanlagen so integrieren lassen, dass sie die erforderliche Funktionalität aufweisen und die geforderte Leistung erbringen.

Der Gesamtplan umfasst Folgendes:

1. Die Bestimmung der zur Verwirklichung des Systems notwendigen Aktivitäten.
2. Einen verschiedene Phasen umfassenden Migrationsplan, der zu konkreten und nachprüfbaren Zwischenergebnissen führt und den Weg von den gegenwärtigen Informations- und Kommunikationssystemen der Akteure zum Zielsystem beschreibt.
3. Einen detaillierten Meilensteinplan.
4. Eine Risikobewertung der entscheidenden Phasen des Gesamtplans.
5. Eine Schätzung der über den gesamten Lebenszyklus anfallenden Kosten für die Einführung und den Betrieb des Systems sowie einen Investitionsplan und die zugehörige Kosten-Nutzen-Analyse.

Zur Governance gehört die Bestimmung der geeigneten Governance-Strukturen, -Methoden und -Verfahren, die die Entwicklung und Validierung sowie anschließend die Einführung, den normalen Betrieb und das Management des Systems über dessen gesamte Nutzungsdauer unterstützen (einschließlich Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten zwischen den Beteiligten im Rahmen dieser TSI).

#### 7.2.4. Meilensteine

1. Spätestens zwei Monate nach Veröffentlichung dieser Verordnung im *Amtsblatt der Europäischen Union* findet eine Auftaktsitzung des Projektteams und des Lenkungsausschusses statt.
  - a. Zur Auftaktsitzung legt das Projektteam eine Beschreibung des Projekts und ein entsprechendes Arbeitsprogramm mit einem Zeitplan vor. In der Projektbeschreibung werden die Aufgaben, die Projektorganisation, die Funktionen und Zuständigkeiten sowie die Projektmethode erläutert, einschließlich des Verfahrens für die Konsultation und Unterrichtung der Beteiligten.
  - b. In der Auftaktsitzung werden Inhalt und Ausführlichkeit des Zwischenberichts und der monatlichen Fortschrittsberichte gemäß Abschnitt 7.2.2.1 erörtert und vom Projektteam und dem Lenkungsausschuss gemeinsam festgelegt.

2. Das Projektteam legt dem Lenkungsausschuss den Zwischenbericht spätestens fünf Monate nach der Auftaktsitzung vor.
3. Die Unterlagen sind der Kommission und der Europäischen Eisenbahnagentur spätestens zehn Monate nach der Auftaktsitzung vorzulegen.
4. Die Europäische Eisenbahnagentur gibt zu den der Kommission vorgelegten Unterlagen spätestens zwei Monate nach ihrem Erhalt eine Empfehlung ab.

7.3. **Phase 2: Entwicklung**

Nach Änderung dieser TSI muss das System von allen beteiligten Akteuren entwickelt werden.

7.4. **Phase 3: Einführung**

Nach Änderung dieser TSI muss das System von allen beteiligten Akteuren eingeführt werden.

7.5. **Änderungskontrolle**

7.5.1. *Änderungskontrollverfahren*

Änderungskontrollverfahren sind so zu konzipieren, dass Kosten und Nutzen der Änderung richtig analysiert und Änderungen kontrolliert umgesetzt werden. Diese Verfahren werden von der Europäischen Eisenbahnagentur festgelegt, eingeführt, unterstützt und verwaltet und beinhalten Folgendes:

- Bestimmung der technischen Sachzwänge, die bei der Änderung zu berücksichtigen sind;
- Angaben darüber, wer für die Verfahren zur Änderungsumsetzung verantwortlich ist;
- das Validierungsverfahren für die umzusetzenden Änderungen;
- die für die Änderungskontrolle, Freigabe, Migration und Durchsetzung zu verfolgende Strategie;
- die Zuständigkeitsverteilung für das Management der detaillierten Spezifikationen sowie für die Qualitätssicherung und das Konfigurationsmanagement.

Dem Änderungskontrollausschuss gehören die Europäische Eisenbahnagentur, Fachverbände des Eisenbahnsektors, jeweils ein Vertreter der Fahrkartenverkäufer und der europäischen Fahrgäste sowie die Mitgliedstaaten an. Die Beteiligung der Parteien in dieser Form soll sicherstellen, dass die durchzuführenden Änderungen aus der Sicht des Systems betrachtet und ihre Auswirkungen umfassend bewertet werden. Der Änderungskontrollausschuss wird letzten Endes unter die Schirmherrschaft der Europäischen Eisenbahnagentur gestellt.

7.5.2. *Spezifisches Änderungskontrollverfahren für technische Unterlagen, die von der Europäischen Eisenbahnagentur veröffentlicht werden*

Bei den technischen Unterlagen, auf die in Kapitel 4 dieser TSI Bezug genommen wird (mit Ausnahme der Normen im Zusammenhang mit offenen Punkten) und die in Anhang III dieser Verordnung aufgeführt sind, handelt es sich um von der Europäischen Eisenbahnagentur nach Artikel 5 Absatz 8 der Richtlinie 2008/57/EG veröffentlichte Dokumente.

Die Änderungskontrolle für diese technischen Unterlagen wird von der Europäischen Eisenbahnagentur nach folgenden Kriterien festgelegt:

1. Die Änderungsanträge für die technischen Unterlagen werden entweder von den nationalen Sicherheitsbehörden (NSA), den auf europäischer Ebene tätigen Fachverbänden des Eisenbahnsektors gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004, vom Vertreter der Fahrkartenverkäufer oder der Stelle eingereicht, von der die Spezifikationen, die der Vorläufer zu den betreffenden Unterlagen waren, ursprünglich erarbeitet wurden.
2. Die Änderungsanträge werden von der Europäischen Eisenbahnagentur gesammelt und gespeichert.

3. Die Europäische Eisenbahnagentur legt die Änderungsanträge der zuständigen ERA-Arbeitsgruppe vor, die sie beurteilt und einen gegebenenfalls mit einer wirtschaftlichen Bewertung versehenen Vorschlag ausarbeitet.
4. Anschließend legt die Europäische Eisenbahnagentur den Änderungsantrag dem Änderungskontrollausschuss vor, der den Antrag validiert oder ablehnt bzw. seine Entscheidung vertagt.
5. Bei Nichtvalidierung teilt die Europäische Eisenbahnagentur dem Antragsteller entweder die Gründe der Ablehnung mit oder bittet ihn um zusätzliche Angaben zum beantragten Änderungsentwurf.
6. Bei Validierung des Änderungsantrags wird die betreffende technische Unterlage geändert.
7. Die geänderte technische Unterlage wird vor ihrer Veröffentlichung zusammen mit dem Änderungsantrag und der wirtschaftlichen Bewertung der Kommission übermittelt.
8. Die Kommission unterrichtet die Mitgliedstaaten über den nach Artikel 29 der Richtlinie 2008/57/EG eingesetzten Ausschuss.
9. Die neue Fassung der technischen Unterlage und der validierte Änderungsantrag werden auf der Website der Europäischen Eisenbahnagentur veröffentlicht.

Sind von der Änderungskontrolle auch Elemente in der TSI TAF betroffen, so sind die Änderungen so eng wie möglich an die TSI TAF anzulehnen, um optimale Synergien zu erzielen.

## 7.6. Sonderfälle

### 7.6.1. Einleitung

In den nachstehend aufgeführten Sonderfällen sind folgende Sonderbestimmungen zulässig:

- a) „P“-Fälle: permanente Fälle;
- b) „T“-Fälle: vorübergehende Fälle, in denen empfohlen wird, dass das Zielsystem bis 2020 erreicht werden soll (gemäß der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes in der durch die Entscheidung Nr. 884/2004/EG <sup>(1)</sup> geänderten Fassung).

### 7.6.2. Liste der Sonderfälle

Diese TSI enthält keine Sonderfälle.

## 8. GLOSSAR

Die Definitionen dieses Glossars gelten für die in der vorliegenden TSI verwendeten Begriffe.

Begriff	Beschreibung
Abfahrtsdatum/-zeit, Ist	Datum (und Uhrzeit) der tatsächlichen Abfahrt des Beförderungsmittels.
Abfahrtsdatum/-zeit, planmäßig	Datum (und Uhrzeit) der planmäßigen Abfahrt des Beförderungsmittels.
Abfahrtsdatum/-zeit, voraussichtlich	Datum (und Uhrzeit) der nach aktueller Schätzung voraussichtlichen Abfahrt des Beförderungsmittels.
Abfahrtsverspätung, Ist	Differenz zwischen dem/der tatsächlichen und dem/der planmäßigen Abfahrtsdatum/-zeit.
Abfahrtsverspätung, voraussichtlich	Differenz zwischen dem Abfahrtsdatum/der Abfahrtszeit und dem/der voraussichtlichen Abfahrtsdatum/-zeit.
Abweichung	Betriebsbedingte Abweichung (zu spät/früh) von der planmäßigen Zeit.

<sup>(1)</sup> ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 1.

Begriff	Beschreibung
AKID	<p>Steht für Atomarität, Konsistenz, Isolation, Dauerhaftigkeit (engl. ACID, Atomicity, Consistency, Isolation, Durability)</p> <p>Dies sind die vier Grundprinzipien einer Transaktion:</p> <p>Atomarität: In einer aus zwei oder mehreren Einzelinformationen bestehenden Transaktion werden entweder alle Teile oder überhaupt keine übergeben.</p> <p>Konsistenz: Eine Transaktion schafft entweder einen neuen, gültigen Status der Daten, oder, wenn Fehler auftreten, alle Daten nehmen wieder den Status ein, den sie vor dem Start der Transaktion hatten.</p> <p>Isolierung: Eine in Bearbeitung befindliche und noch nicht übergebene Transaktion muss von anderen Transaktionen isoliert bleiben.</p> <p>Dauerhaftigkeit: Übergebene Daten werden vom System gesichert, so dass die Daten auch im Fall eines Fehlers und Systemneustarts wieder in korrektem Zustand verfügbar sind.</p> <p>Das AKID-Konzept wird in ISO/IEC 10026-1:1992 Abschnitt 4 beschrieben. Jede dieser Eigenschaften kann anhand eines Vergleichswertes gemessen werden. Generell sind jedoch Transaktionsmanager oder -monitore für die Realisierung des AKID-Konzepts vorhanden. In einem verteilten System besteht eine Möglichkeit der Realisierung von AKID in der Zweiphasen-Zustimmung (2PC), die sicherstellt, dass entweder alle beteiligten Seiten dem Transaktionsabschluss zustimmen, oder keine und die Transaktion wieder zurückgenommen wird.</p>
Akteur	<p>Jede Person oder Organisation mit einem begründeten Interesse an der Bereitstellung von Zugverkehrsleistungen, z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Eisenbahnunternehmen,</li> <li>— Triebfahrzeuganbieter,</li> <li>— Wagenanbieter,</li> <li>— Anbieter von Triebfahrzeugführern/Zugpersonal,</li> <li>— Infrastrukturbetreiber (IB),</li> <li>— Fuhrparkbetreiber,</li> <li>— Fährschiffbetreiber,</li> <li>— Arbeitnehmer,</li> <li>— Fahrkartenverkäufer,</li> <li>— Fahrgäste.</li> </ul>
Allgemeine Beförderungsbedingungen	<p>Die in Form von Allgemeinen Geschäftsbedingungen oder Tarifen in jedem Mitgliedstaat rechtsgültigen Bedingungen des Beförderers, die mit Abschluss des Beförderungsvertrages dessen Bestandteil geworden sind.</p>
Angebot	<p>Siehe Verfügbarkeit</p>
Ankunftsdatum/-zeit, Ist	<p>Datum (und Uhrzeit) der tatsächlichen Ankunft des Beförderungsmittels.</p>
Ankunftsdatum/-zeit, planmäßig	<p>Datum (und Uhrzeit) der planmäßigen Ankunft des Beförderungsmittels.</p>
Ankunftsdatum/-zeit, voraussichtlich	<p>Datum (und Uhrzeit) der nach aktueller Schätzung voraussichtlichen Ankunft des Beförderungsmittels.</p>
Ankunftsverspätung, erwartet	<p>Differenz zwischen dem/der voraussichtlichen und dem/der planmäßigen Ankunftsdatum/-zeit.</p>
Ankunftsverspätung, Ist	<p>Differenz zwischen dem/der tatsächlichen und dem/der planmäßigen Ankunftsdatum/-zeit.</p>

Begriff	Beschreibung
Anzeige	In Bahnhöfen, in oder an Zügen angebrachtes Gerät für die dynamische optische Anzeige von Fahrgastinformationen.
ausführender Beförderer	Ein Eisenbahnunternehmen, das mit dem Fahrgast den Beförderungsvertrag nicht geschlossen hat, dem aber das vertragliche Eisenbahnunternehmen die Durchführung der Beförderung auf der Schiene ganz oder teilweise übertragen hat.
ausgebendes Unternehmen	Unternehmen, welches die Fahrkarte ausstellt und die Zahlung entgegennimmt. Dabei kann es sich auch um einen Beförderer und/oder einen Händler handeln. Das ausgebende Unternehmen ist auf der Fahrkarte mit seinem Code und gegebenenfalls seinem Signet angegeben.
ausländischer Schienenpersonenverkehrsdienst	Schienenpersonenverkehrsdienst, der in einem anderen Land als dem, in dem er erworben wurde, durchgeführt wird.
Auslandsverkauf	Verkauf einer Fahrkarte durch ein ausgebendes Unternehmen, bei dem es sich nicht um einen der bzw. den Beförderer handelt, von denen/dem der Zug, für den die Fahrkarte gilt, betrieben wird. Das ausgebende Unternehmen ist einem anderen Land als dem des/der Beförderer(s) niedergelassen.
autorisierte öffentliche Stelle	Behörde, die gesetzlich verpflichtet oder berechtigt ist, der Öffentlichkeit Reiseinformationen bereitzustellen; auch die gemäß Artikel 30 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für deren Durchsetzung zuständige Stelle.
Bahnhof	Eisenbahnanlage, in der Personenzüge abfahren, halten oder enden können.
Bahnhofsbetreiber	Eine Stelle in einem Mitgliedstaat, der die Verantwortung für die Leitung eines Bahnhofes übertragen wurde und bei der es sich um den Infrastrukturbetreiber handeln kann.
Bahnsteig	Für den Zugein- und -ausstieg bestimmter Bereich in Bahnhöfen.
Beförderer	Das vertragliche Eisenbahnunternehmen, mit dem der Fahrgast einen Beförderungsvertrag geschlossen hat, oder eine Reihe aufeinander folgender Eisenbahnunternehmen, die aufgrund dieses Vertrags haften.
Beförderer, einziger	Beförderer, der einen Verkehrsdienst unabhängig von anderen Beförderern durchführt.
Beförderer, gemeinsamer	Beförderer, der zur Durchführung eines Verkehrsdienstes eine Kooperationsvereinbarung mit einem oder mehreren anderen Beförderern geschlossen hat.
Befördererwechsel	Der Wechsel der betrieblichen, sicherheitstechnischen und haftungsrechtlichen Verantwortung von einem Eisenbahnunternehmen zu einem anderen. Beispiele: <ul style="list-style-type: none"> <li>— aufeinander folgende Eisenbahnunternehmen,</li> <li>— Züge mit ausführenden Beförderern,</li> <li>— Informationstransfer zwischen verschiedenen Eisenbahnunternehmen.</li> </ul>
Beförderungsvertrag	Zwischen einem Eisenbahnunternehmen oder einem Fahrkartenverkäufer und dem Fahrgast geschlossener Vertrag über die Durchführung einer oder mehrerer entgeltlicher oder unentgeltlicher Beförderungsleistungen.
benannte Stellen	Die Stellen, die damit betraut sind, die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten zu bewerten bzw. das EG-Prüfverfahren für Teilsysteme durchzuführen.
Bereitstellung	Veröffentlichung von Informationen oder Daten, gegebenenfalls mit Zugangskontrolle.
Buchung	Eine in Papierform oder elektronisch erteilte Dienstleistungsberechtigung (Beförderung oder Betreuung) aufgrund einer zuvor bestätigten personenbezogenen Beförderungsvereinbarung.

Begriff	Beschreibung
Buchung (Verkauf)	Verkauf einer Fahrkarte mit oder ohne Reservierung
Buchungssystem	Computergestütztes System zur Speicherung und Abfrage von Informationen und Durchführung von Transaktionen im Zusammenhang mit einer Reise. Buchungssysteme können Datenbestände in Echtzeit auf dem neuesten Stand halten und sind Vertretern/Vermittlern weltweit zugänglich.
COTS-Produkt	Auf dem Markt erhältliches Standardprodukt (Commercial off the shelf).
Datenspeicher	Einer Datenbank oder einem Datenwörterbuch vergleichbar, besitzt jedoch zusätzlich ein umfassendes Informationsmanagementsystem. Er muss nicht nur die Beschreibungen der Datenstrukturen (d. h. Einheiten und Elemente) enthalten, sondern auch die für das Unternehmen wichtigen Metadaten, Datenmasken, Berichte, Programme und Systeme.
Dienst	Siehe Verkehrsdienst
Dienstleister	Unternehmen, das für die Erbringung im Zusammenhang mit Personenbeförderungen erbrachter Dienstleistungen verantwortlich ist.
Dritter	Öffentlich-rechtliches oder privates Unternehmen, das kein Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber ist und Hilfsdienste zu den Dienstleistungen/Verkehrsdiensten erbringt bzw. Dienste, die mit diesen im Zusammenhang stehen.
Durchgangsfahrkarte	Eine oder mehrere Fahrkarten, die einen Beförderungsvertrag für aufeinander folgende Eisenbahnverkehrsdienste belegen, die von einem oder mehreren Eisenbahnunternehmen durchgeführt werden.
Eckwert	Alle technischen, betrieblichen oder durch Vorschriften festgelegten Eigenschaften, die für die Interoperabilität relevant sind und vor der Ausarbeitung von TSI-Entwürfen durch das gemeinsame Gremium Gegenstand einer Entscheidung nach dem Verfahren von Artikel 21 Absatz 2 sein müssen.
einzigste Anlaufstelle (One Stop Shop)	Eine internationale Partnerschaft zwischen Schieneninfrastrukturbetreibern; sie bietet Bahnkunden eine einzige Anlaufstelle für folgende Zwecke: Bestellung spezifizierter Zugtrassen im grenzüberschreitenden Güterverkehr, Überwachung der gesamten Zugbewegung, im Allgemeinen auch die Abrechnung von Wegeentgelten im Namen der Infrastrukturbetreiber.
Eisenbahnsystem	(Entsprechend dem „transeuropäischen Eisenbahnsystem“) den in Anhang I (Richtlinie 2008/57/EG) beschriebenen Komplex, bestehend aus den für den konventionellen und den kombinierten Schienenverkehr gebauten oder ausgebauten Strecken und ortsfesten Anlagen des transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie den für die Benutzung dieser Infrastrukturen ausgelegten Fahrzeugen.
Eisenbahnunternehmen	Jedes öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen.
Entschlüsselung	Rückverwandlung verschlüsselter Daten in ihre ursprüngliche Form.
ERA	Siehe „Europäische Eisenbahnagentur“
Erfüllung	Das Verfahren, bei dem das Produkt nach dem Kauf an den Kunden geliefert wird.
Ermessen	Die Möglichkeit des Eisenbahnunternehmens, entsprechend seiner Erfahrung und seines Bedarfs zu entscheiden.
Europäische Eisenbahnagentur	Die aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur geschaffene Agentur.

Begriff	Beschreibung
EVU	Siehe Eisenbahnunternehmen
Fahrgast	Person, die unter Nutzung von Verkehrs- und sonstigen Diensten eines oder mehrerer Eisenbahnunternehmen eine Fahrt unternommen hat, unternimmt oder zu unternehmen beabsichtigt. Dabei muss es sich nicht unbedingt um den Kunden handeln (siehe Kunde).
Fahrkarte	Materielle oder immaterielle Registrierung, die dem Fahrgast vertraglich dazu berechtigt, von einem oder mehreren Eisenbahnunternehmen angebotene gewerbliche Verkehrsdienste in Anspruch zu nehmen.
Fahrkartenverkäufer	Vermittler von Eisenbahnverkehrsdiensten, der für ein Eisenbahnunternehmen oder für eigene Rechnung Beförderungsverträge schließt und Fahrkarten verkauft.
Fahrplan	Verzeichnis der von einem Eisenbahnunternehmen innerhalb eines bestimmten Zeitraums angebotenen gewerblichen Beförderungsdienste.
Fahrpreis	Für eine Beförderung oder Dienstleistung zu entrichtender Betrag.
Fahrpreis	Bestimmte Zusammenstellung von Fahrpreisen, die für einen bestimmten Zug an einem bestimmten Tag und für einen bestimmten Fahrabschnitt (O-D) angeboten werden. Fahrpreise können in verschiedene Preiskategorien unterteilt werden (öffentliche Tarife, Gruppentarife usw.).
Fahrt	Beförderung eines Fahrgastes (oder mehrerer zusammen reisender Fahrgäste) von Ort A nach Ort B.
Fahrtenplaner	Ein IT-System, das verschiedene Reisemöglichkeiten vorschlagen kann. Eine Reisemöglichkeit besteht aus einem oder mehreren gewerblichen Verkehrsdiensten als Mindestantwort auf die Frage: „Wie komme ich an einem bestimmten Tag zu einer bestimmten Zeit von A nach B?“ Die Frage kann noch weitere, komplexere Kriterien beinhalten, z. B. „schnellste Verbindung“, „günstigste Verbindung“, „ohne Umsteigen“ usw. Der Fahrgast kann die Reisemöglichkeiten mit Hilfe verschiedener Informationsquellen selbst zusammenstellen oder sich von einem Fahrtenplaner vorschlagen lassen.
Fahrtunterbrechung	Bedeutet, dass der Zeitpunkt der Zugweiterfahrt aufgrund örtlicher Umstände und nach Einschätzung der Beteiligten unbekannt ist. Ist die Verzögerung bekannt, sendet der Infrastrukturbetreiber eine Zuglaufprognosemeldung.
FTP	Dateiübertragungsprotokoll (File Transfer Protocol). Ein Protokoll zur Übertragung von Dateien zwischen zwei Computern im TCP/IP-Netzwerk.
grenzüberschreitende Fahrt	Schienenpersonenbeförderung, bei der die Grenze mindestens eines Mitgliedstaats überquert wird.
grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehrsdienst	Schienenpersonenverkehrsdienst, bei dem die Grenze mindestens eines Mitgliedstaats überquert wird.
grundlegende Anforderungen	Alle Bedingungen nach Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG, die das transeuropäische Bahnsystem, seine Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten, einschließlich der Schnittstellen, erfüllen müssen.
Halter	Person, die entweder Besitzer eines Fahrzeugs ist oder darüber verfügt und dieses dauernd wirtschaftlich als Transportmittel nutzt, wozu er im Fahrzeugregister eingetragen ist.
Händler	Unternehmen, das ausgebenden Unternehmen die rechtlichen und fachlichen Kapazitäten verschafft, um Eisenbahnprodukte zu verkaufen, oder das Kunden für den Kauf solcher Produkte Online-Dienste bereitstellt. Der Händler kann ausgebenden Unternehmen auch Dienste anbieten, bei denen die Teilstrecken verschiedener Beförderer (O-D) nach den Wünschen des Reisenden zu einer Gesamtfahrt zusammengestellt werden. Beim Händler kann es sich auch um einen Beförderer handeln.

Begriff	Beschreibung
hinterlegte Fahrkarte (Ticket on Departure)	Erfüllungsmethode, bei der der Kunde den Kauf im Voraus tätigt (z. B. zu Hause) und die Fahrkarte am Fahrkartenschalter oder -automaten des Abfahrtsbahnhofes abholt.
HTTP	Hypertext-Übertragungsprotokoll (Hypertext Transfer Protocol). Das Client/Server-Protokoll, das zum Anschluss von Servern im Internet dient.
IB	Einrichtung oder Unternehmen, die/das insbesondere für die Errichtung und Instandhaltung von Eisenbahninfrastruktur zuständig ist. Dies kann auch den Betrieb der Steuerungs- und Sicherheitssysteme der Infrastruktur einschließen. Die Funktionen des Infrastrukturbetreibers in Bezug auf einen Korridor oder Teile davon können anderen Einrichtungen oder Unternehmen übertragen werden.
Infrastrukturbetreiber (IB)	Siehe IB
inländischer Schienenpersonenverkehrsdienst	Schienenpersonenverkehrsdienst, der keine Grenze eines Mitgliedstaats überschreitet.
Inlandsfahrt	Personenbeförderung, bei dem der Fahrgast keine Grenze eines Mitgliedstaats überschreitet.
Integrated Reservation Ticket — IRT	Fahrausweis mit integrierter Reservierung, der nur für einen bestimmten Zug an einem bestimmten Tag und zu einer bestimmten Uhrzeit gilt. IRT können nur per Online-Transaktion zwischen dem Verkaufsterminal und dem zuweisenden System, in dem der betreffende Zug geführt wird, verkauft werden.
internationaler Verkauf	Verkauf einer Fahrkarte für eine grenzüberschreitende Fahrt.
Interoperabilitätskomponente	Bauteil, Bauteilgruppe, Unterbaugruppe oder komplette Materialbaugruppe, die in ein Teilsystem eingebaut ist oder eingebaut werden soll und von dem/der die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt. Unter Komponenten sind materielle, aber auch immaterielle Produkte wie Software zu verstehen.
IP	Internetprotokoll
Kanal	Methode (Schalter/Automat, bordgestützte Medien, öffentliche Webdienste, Fernverkauf, Mobilticket u. a.), durch die das Eisenbahnunternehmen dem Fahrgast eine Dienstleistung (Information, Fahrkartenverkauf, Rückerstattung, Antwort auf Beschwerden usw.) erbringt.
Kommission	Europäische Kommission
Kunde	Person, die ein Eisenbahnprodukt entweder für sich selbst oder andere kauft, zu kaufen beabsichtigt oder gekauft hat. Muss daher nicht mit dem Fahrgast identisch sein (siehe Fahrgast).
kurzfristige Prozesse	Siehe „Normale vs. kurzfristige Prozesse“
kurzfristiger Trassenantrag	Antrag auf Zuweisung einzelner Zugtrassen gemäß Artikel 23 der Richtlinie 2001/14/EG, der aufgrund von zusätzlichem Verkehrsbedarf oder betrieblichen Erfordernissen gestellt wird.
Manifest on list (elektronischer Fahrausweis)	Erfüllungsmethode, bei der der Kunde den Kauf im Voraus tätigt (z. B. zu Hause) und lediglich eine Bestätigung erhält, in der Regel einen Referenzcode. Das Unternehmen, das den Verkauf durchführt, sendet der TCO eine Liste der in dem betreffenden Zug zugelassenen Fahrgäste (einschließlich der Referenzcodes). Der Fahrgast teilt der TCO vor/nach der Abfahrt lediglich seinen Wunsch mit, den Zug zu benutzen. Die TCO prüft daraufhin, ob der Fahrgast berechtigt ist, den Zug zu besteigen bzw. im Zug zu bleiben.

Begriff	Beschreibung
Marktpreis	Siehe Pauschalpreis
Meldepunkt	Die vom Infrastrukturbetreiber (ausschließlich) für Zuglaufmeldungen verwendeten Durchfahrtspunkte oder Punkte, an denen Prognosen erstellt werden.
Metadaten	Kurz gesagt, Daten über Daten. Metadaten beschreiben Daten, Software-Dienste und andere Komponenten in unternehmensweiten Informationssystemen. Beispiele für Metadaten sind u. a. Definitionen von Standarddaten, Ortsangaben und Zustellinformationen, Synchronisationsmanagement für die Verteilung gemeinsam genutzter Daten.
muss/müssen (...), ist/sind zu (...)	Bedeutet, dass die betreffende Definition in der Spezifikation eine verbindliche Vorschrift ist.
normale vs. kurzfristige Prozesse	Als „normal“ werden Prozesse bezeichnet, die innerhalb von sieben oder mehr Tagen durchgeführt werden. Kurzfristige Prozesse finden innerhalb von weniger als sieben Tagen statt.
NRT	Non integrated reservation ticket — Fahrausweis ohne integrierte Reservierung für internationale und Auslandsverkäufe, den das ausgebende Unternehmen ohne Online-Transaktion mit einem zuweisenden System lokal ausstellen kann. NRT-Fahrausweise sind stets offene Fahrkarten, d. h. der Beförderungsvertrag ist innerhalb eines bestimmten Zeitraums in jedem NRT-Zug gültig, der die auf der Fahrkarte bezeichnete Strecke bedient. Zur Ausstellung von NRT-Fahrausweisen benötigt das ausgebende Unternehmen ein Verzeichnis von Abfahrts- und Ankunftsorten (O-D-Serie) sowie eine oder mehrere Preistabellen mit zugehörigen Entfernungsbereichen. Reservierungen können (und müssen in einigen Fällen) zusammen mit der Fahrkarte erworben werden.
NRT-Zug	Bei internationalen und Auslandsverkäufen ein Zug, den der Fahrgast nach dem Kauf eines NRT-Fahrausweises benutzen kann.
offizielle Website	Öffentliche Website eines Unternehmens, auf der kommerzielle Informationen für die Kunden bereitgestellt werden. Die Website muss maschinenlesbar sein und den Leitlinien für den Zugang zu Webinhalten entsprechen.
Pauschalpreis-Zug	Zug, der nur von Fahrgästen im Besitz einer Pauschal-Fahrkarte benutzt werden darf.
Peer-to-Peer	Klasse von Systemen und Anwendungen, die mit verteilten Ressourcen arbeiten, um eine kritische Funktion dezentral durchzuführen.
Person mit eingeschränkter Mobilität (PRM)	Person, deren Mobilität bei der Benutzung von Beförderungsmitteln wegen einer körperlichen (sensorischen oder motorischen, dauerhaften oder zeitweiligen) Behinderung, einer geistigen Behinderung oder Beeinträchtigung, wegen anderer Behinderungen oder aufgrund des Alters eingeschränkt ist und deren Zustand angemessene Unterstützung und eine Anpassung der für alle Fahrgäste bereitgestellten Dienstleistungen an die besonderen Bedürfnisse dieser Person erfordert.
Primärdaten	Basisdaten, die als Referenzdaten für Meldungen oder als Grundlage für die Funktionalität und Berechnung abgeleiteter Daten dienen.
PRM	Siehe „Person mit eingeschränkter Mobilität“
Produkt	Bestimmter Zugtyp mit einem festgelegten Dienstangebot (z. B. Hochgeschwindigkeit, Fahrradabstellplätze, PRM-Unterbringung, Liege- und/oder Schlafwagen, Speisewagen, Verkauf von Speisen/Getränken zum Mitnehmen usw.), das an bestimmte Preise und gegebenenfalls an bestimmte Bedingungen gekoppelt ist.
Prognose	Beste Schätzung eines Ereignisses (z. B. Ankunfts-, Abfahrts- oder Durchfahrtszeit eines Zuges).
Prognosepunkt	Zielpunkt, für den eine Prognose erstellt wird. Kann sich auf eine Ankunft, Abfahrt, Durchfahrt oder Übergabe beziehen.
PZAZ	Siehe „Voraussichtliche Ankunftszeit des Zuges“

Begriff	Beschreibung
Reiseveranstalter	Veranstalter oder Vermittler, der kein Eisenbahnunternehmen ist, im Sinne von Artikel 2 Nummern 2 und 3 der Richtlinie 90/314/EWG.
Richtlinie 2008/57	Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft
SQL	Structured Query Language (Standard-Abfragesprache). Eine von IBM entwickelte und von ANSI und ISO standardisierte Sprache zur Erstellung, Pflege und Abfrage von Daten in relationalen Datenbanken.
Strecke	Der geografische Weg von einem Anfangspunkt zu einem Zielpunkt.
Streckenabschnitt	Teil einer Strecke
T.O.D	Siehe „Hinterlegtes Ticket“ (Ticket On Departure)
TCO	Ticket Controlling Organisation (Fahrkartenkontrollorganisation). Eine Organisation, die zur Kontrolle der Fahrausweise von Reisenden befugt ist. Meist ist dies der Beförderer. Erforderlichenfalls stellt die TCO den Händlern Sicherheitszertifikate für IRTHP-Fahrausweise (International Rail Ticket for Home Printing) zur Verfügung.
technische Spezifikation für die Interoperabilität	Eine nach der Richtlinie 2008/57/EG angenommene Spezifikation, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gilt und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems gewährleistet.
technische Unterlage	Von der Europäischen Eisenbahnagentur gemäß Artikel 5 Absatz 8 der Richtlinie 2008/57/EG veröffentlichtes technisches Dokument.
Transeuropäisches Eisenbahnnetz	Das in Anhang I der Richtlinie 2008/57/EG beschriebene Eisenbahnnetz.
Trasse	Die Infrastrukturkapazität, die für eine Zugfahrt zwischen zwei Orten innerhalb eines festgelegten Zeitraums erforderlich ist (zeitlich und räumlich definierte Strecke).
Trassennummer	Nummer einer definierten Zugtrasse.
Triebfahrzeug-ID	Eindeutige Kennnummer eines Triebfahrzeugs.
TSI	Siehe „Technische Spezifikation für die Interoperabilität“
Übergabepunkt	Punkt, an dem die Verantwortung von einem Infrastrukturbetreiber auf einen anderen übergeht.
Übergangspunkt	Ort des Übergangs der Zugkontrolle von einem Eisenbahnunternehmen auf ein anderes. Bezogen auf eine Zugfahrt bedeutet dies, dass der Zug von einem Eisenbahnunternehmen an das nächste übergeben wird, das nun die Trasse für den nächsten Fahrtabschnitt besitzt.
VAZ	Voraussichtliche Ankunftszeit (des Zuges im Bahnhof).
Verfügbarkeit	Informationen (Verkehrsdienst, Art des Angebots, Fahrpreis, weitere Dienste), die ein Fahrgast zu einem bestimmten Zeitpunkt für einen bestimmten Zug erhalten kann. Nicht zu verwechseln mit Angebot, das angibt, dass ein Verkehrsdienst, ein bestimmtes Angebot, ein Fahrpreis oder sonstiger Dienst ursprünglich zwar eingeplant ist, jedoch ausverkauft sein könnte und dem Fahrgast deshalb zu einem bestimmten Zeitpunkt für einen bestimmten Zug nicht zur Verfügung steht.
Verkehrsdienst	Beförderungsdienst zwischen zwei oder mehreren Orten, den ein Eisenbahnunternehmen auf gewerblicher Grundlage oder im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gemäß einem veröffentlichten Fahrplan anbietet. Verkehrsdienste werden in der Regel mit einem bestimmten Verkehrsträger durchgeführt.
Verkehrsdienstleister	Privates oder öffentliches Unternehmen, das zur Durchführung inländischer oder grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste berechtigt ist. Ein Verkehrsdienstleister akzeptiert die von den autorisierten Verkaufsstellen seiner Händler ausgestellten Reiseunterlagen. Er repräsentiert den vertraglichen Beförderer, mit dem der Fahrgast einen Beförderungsvertrag geschlossen hat. Die Durchführung des Verkehrsdienstes kann ganz oder teilweise einem ausführenden Beförderer übertragen werden.

Begriff	Beschreibung
Verkehrsträger	Eine bestimmte, der Beförderung von Personen dienende Art von Fahrzeug (Zug, Luftfahrzeug, Bus u. a.).
Vermittler	Person oder Unternehmen, die/das dem Kunden eine Eisenbahnfahrkarte mit oder ohne Reservierung verkauft. Beim Vermittler kann es sich um ein Eisenbahnunternehmen (Vertreter) oder ein zugelassenes Reisebüro handeln.
veröffentlichen	Veröffentlichung von Informationen oder Daten ohne Zugangskontrolle.
Verschlüsselung	Codierung von Daten
Verspätung	Differenz zwischen der planmäßigen Ankunftszeit des Fahrgastes gemäß dem veröffentlichten Fahrplan und dem Zeitpunkt seiner tatsächlichen oder voraussichtlichen Ankunft.
Vertrieb	Siehe Buchung
voraussichtliche Ankunftszeit des Zuges	Geschätzte Ankunftszeit eines Zuges an einem spezifischen Punkt, z. B. Übergabepunkt, Wechsellpunkt, Zielort des Zuges.
VÜZ	Voraussichtliche Zugübergangszeit (von einem Eisenbahnunternehmen an das nächste)
VZÜ	Voraussichtliche Zeit der Übergabe (eines Zuges von einem Infrastrukturbetreiber an einen anderen)
Wagennummer	Eindeutige Kennnummer eines Reisezugwagens.
XML	Extensible Markup Language
XQL	Extended Structured Query Language
Zahlung	Wertübertragung von einer Partei (z. B. dem Kunden) auf eine andere (z. B. den Händler). Gegenleistung der Zahlung ist in der Regel die Erbringung eines Verkehrs- oder sonstigen Dienstes.
Zugangsberechtigter	Bezeichnet entweder ein zugelassenes Eisenbahnunternehmen oder, soweit in den einzelnen Mitgliedstaaten zulässig, eine andere Partei, die im Rahmen des Netzfahrplans eine Zugtrasse beantragt, um im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats einen Schienenverkehrsdienst im öffentlichen oder privatwirtschaftlichen Interesse durchzuführen. Dabei kann es sich etwa um Behörden oder eine andere Partei mit einem Zugangsvertrag handeln; oder eine internationale Gruppierung solcher Parteien, die auch als Gruppe von Antragstellern bzw. Zugangsberechtigten bezeichnet wird.
Zugtrasse	Zeitlich und räumlich definierte Fahrtstrecke eines Zuges.
Zuweisender	Ein Unternehmen, das ein zuweisendes System betreibt. Dabei kann es sich auch um einen Beförderer handeln.
zuweisendes System	Elektronisches System mit einem Verzeichnis der Verkehrsdienste, für die ein Verkehrs-dienstleister Händlern die Ausstellung von Reiseunterlagen gestattet.
Zwischenpunkt	Anfangs- oder Endpunkt eines Fahrabschnitts. Dies kann z. B. ein Wechsel-, ein Übergabe- oder ein Abfertigungspunkt sein.

## ANHANG II

## LISTE OFFENER PUNKTE

Gemäß Artikel 5 Absatz 6 der Richtlinie 2008/57/EG wurden nachstehende offene Punkte festgestellt:

Abschnitt	Offene Punkte
4.2.2.1.	Technische Unterlage über das Verfahren und die dafür verwendeten Informationen in Bezug auf Preisdaten für Inlandsverkäufe
4.2.10.	Norm über den Umgang mit Sicherheitselementen für den Produktvertrieb
4.2.11.2	Norm für „Ticket On Departure“ und „Manifest On List“ in Europa
4.2.11.3	Technische Unterlage oder Norm über direkte Erfüllungsmethoden bezüglich der Fahrkarte und/oder Buchung sowie des verwendeten Mediums für Inlandsverkäufe
4.2.11.4	Technische Unterlage oder Norm über indirekte Erfüllungsmethoden bezüglich der Fahrkarte und/oder Buchung sowie des verwendeten Mediums für Inlandsverkäufe
4.2.22	Norm für den Austausch von Fahrpreisinformationen mit anderen Verkehrsträgern

## ANHANG III

## LISTE DER IN DIESER TSI GENANNTEN TECHNISCHEN UNTERLAGEN

Nummer	Titel
B.1. (V1.1)	Computer generation and exchange of tariff data meant for international or foreign sales — NRT tickets
B.2. (V1.1)	Computer generation and exchange of tariff data meant for international and foreign sales — Integrated Reservation Tickets (IRT)
B.3. (V1.1)	Computer generation and exchange of data meant for international or foreign sales — Special offers
B.4. (V1.1)	Implementation guide for EDIFACT messages covering timetable data exchange
B.5. (V1.1)	Electronic reservation of seats/berths and electronic production of travel documents — Exchange of messages
B.6. (V1.1)	Electronic seat/berth reservation and electronic production of transport documents (RCT2 standards)
B.7. (V1.1)	International Rail ticket for Home Printing
B.8. (V1.1)	Standard numerical coding for railway undertakings, infrastructure managers and other companies involved in rail-transport chains
B.9. (V1.1)	Standard numerical coding of locations
B.10 (V1.1)	Electronic reservation of assistance for persons with reduced mobility — Exchange of messages
B.30. (V1.1)	Schema — messages/datasets catalogue needed for the RU/IM communication of TAP TSI

## ANHANG IV

**LISTE DER FAHRPREISE FÜR GRENZÜBERSCHREITENDE ODER IM AUSLAND VERKAUFTE REISEN****C.1. NRT-Preise**

Hauptinhalte der NRT-Preisdaten sind:

- Serien,
- Produkte,
- Dienste,
- Beförderercodes,
- Preistabellen,
- Bahnhofsverzeichnis.

NRT-Preise müssen mindestens drei Monate vor ihrem Inkrafttreten veröffentlicht werden.

**C.2. IRT-Preise**

Hauptinhalte der IRT-Preisdaten sind:

- Preise,
- Preisspannen,
- mit Marktpreisen verwendete Karten,
- Arten von Ausnahmen,
- Verkaufsbedingungen,
- Kundendienstbedingungen,
- Preistabellen,
- Bahnhofs-/Zonenverzeichnis.

IRT-Preise müssen gemäß den dafür geltenden Verkaufsbedingungen im Voraus veröffentlicht werden.

**C.3. Sondertarife**

Hauptinhalte der Daten über Sondertarife sind:

- Angebot und Bedingungen,
- Preise,
- Ergänzungsscheine,
- Bescheinigungen,
- Anzahl der Fahrgäste/Begleitpersonen sowie deren Kategorien,
- Arten von Ermäßigungen,
- Arten von Ausnahmen,
- Verkaufsbedingungen,
- Kundendienstbedingungen,

- Buchungsgebühren,
- Serien,
- Züge einschließlich ihrer Kategorien und Einrichtungen.

Sondertarife müssen gemäß den dafür geltenden Verkaufsbedingungen im Voraus veröffentlicht werden.

---

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 455/2011 DER KOMMISSION****vom 11. Mai 2011****zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates vom 22. Oktober 2007 über eine gemeinsame Organisation der Agrarmärkte und mit Sondervorschriften für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse (Verordnung über die einheitliche GMO) <sup>(1)</sup>,gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1580/2007 der Kommission vom 21. Dezember 2007 mit Durchführungsbestimmungen zu den Verordnungen (EG) Nr. 2200/96, (EG) Nr. 2201/96 und (EG) Nr. 1182/2007 des Rates im Sektor Obst und Gemüse <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 138 Absatz 1,

in Erwägung nachstehenden Grundes:

Die in Anwendung der Ergebnisse der multilateralen Handelsverhandlungen der Uruguay-Runde von der Kommission festzulegenden, zur Bestimmung der pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigenden Kriterien sind in der Verordnung (EG) Nr. 1580/2007 für die in ihrem Anhang XV Teil A aufgeführten Erzeugnisse und Zeiträume festgelegt —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die in Artikel 138 der Verordnung (EG) Nr. 1580/2007 genannten pauschalen Einfuhrwerte sind in der Tabelle im Anhang zur vorliegenden Verordnung festgesetzt.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 12. Mai 2011 in Kraft.

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

Brüssel, den 11. Mai 2011

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Generaldirektor für Landwirtschaft und ländliche  
Entwicklung*<sup>(1)</sup> ABl. L 299 vom 16.11.2007, S. 1.<sup>(2)</sup> ABl. L 350 vom 31.12.2007, S. 1.

## ANHANG

**Pauschale Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise**

(EUR/100 kg)

KN-Code	Drittland-Code <sup>(1)</sup>	Pauschaler Einfuhrwert
0702 00 00	MA	50,3
	TN	107,9
	TR	73,3
	ZZ	77,2
0707 00 05	TR	108,9
	ZZ	108,9
0709 90 70	MA	86,8
	TR	113,8
	ZZ	100,3
0709 90 80	EC	27,0
	ZZ	27,0
0805 10 20	EG	56,6
	IL	59,9
	MA	43,8
	TN	54,9
	TR	74,4
	ZZ	57,9
0805 50 10	TR	54,8
	ZZ	54,8
0808 10 80	AR	96,6
	BR	75,3
	CA	107,1
	CL	85,2
	CN	110,3
	NZ	119,2
	US	143,7
	UY	58,3
	ZA	77,8
ZZ	97,1	

<sup>(1)</sup> Nomenklatur der Länder gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1833/2006 der Kommission (ABl. L 354 vom 14.12.2006, S. 19). Der Code „ZZ“ steht für „Andere Ursprünge“.

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 456/2011 DER KOMMISSION****vom 11. Mai 2011****zur Änderung der mit der Verordnung (EU) Nr. 867/2010 festgesetzten repräsentativen Preise und zusätzlichen Einfuhrzölle für bestimmte Erzeugnisse des Zuckersektors im Wirtschaftsjahr 2010/11**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates vom 22. Oktober 2007 über eine gemeinsame Organisation der Agrarmärkte und mit Sondervorschriften für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse (Verordnung über die einheitliche GMO) <sup>(1)</sup>,gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 951/2006 der Kommission vom 30. Juni 2006 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 318/2006 des Rates für den Zuckerhandel mit Drittländern <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2 Unterabsatz 2 zweiter Satz,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die bei der Einfuhr von Weißzucker, Rohzucker und bestimmten Sirupen geltenden repräsentativen Preise und zusätzlichen Einfuhrzölle für das Wirtschaftsjahr

2010/11 sind mit der Verordnung (EU) Nr. 867/2010 der Kommission <sup>(3)</sup> festgesetzt worden. Diese Preise und Zölle wurden zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 438/2011 der Kommission <sup>(4)</sup> geändert.

- (2) Die der Kommission derzeit vorliegenden Angaben führen zu einer Änderung der genannten Beträge gemäß den in der Verordnung (EG) Nr. 951/2006 vorgesehenen Regeln und Modalitäten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die mit der Verordnung (EG) Nr. 951/2006 für das Wirtschaftsjahr 2010/11 festgesetzten repräsentativen Preise und zusätzlichen Zölle bei der Einfuhr der Erzeugnisse des Artikels 36 der Verordnung (EU) Nr. 867/2010 werden geändert und sind im Anhang der vorliegenden Verordnung aufgeführt.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 12. Mai 2011 in Kraft.

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

Brüssel, den 11. Mai 2011

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Generaldirektor für Landwirtschaft und ländliche  
Entwicklung*

<sup>(1)</sup> ABl. L 299 vom 16.11.2007, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 178 vom 1.7.2006, S. 24.

<sup>(3)</sup> ABl. L 259 vom 1.10.2010, S. 3.

<sup>(4)</sup> ABl. L 118 vom 6.5.2011, S. 6.

## ANHANG

**Geänderte Beträge der ab dem 12. Mai 2011 geltenden repräsentativen Preise und zusätzlichen Einfuhrzölle für Weißzucker, Rohzucker und die Erzeugnisse des KN-Codes 1702 90 95**

(EUR)

KN-Code	Repräsentativer Preis je 100 kg Eigengewicht des Erzeugnisses	Zusätzlicher Zoll je 100 kg Eigengewicht des Erzeugnisses
1701 11 10 <sup>(1)</sup>	43,09	0,00
1701 11 90 <sup>(1)</sup>	43,09	1,98
1701 12 10 <sup>(1)</sup>	43,09	0,00
1701 12 90 <sup>(1)</sup>	43,09	1,68
1701 91 00 <sup>(2)</sup>	42,65	4,67
1701 99 10 <sup>(2)</sup>	42,65	1,54
1701 99 90 <sup>(2)</sup>	42,65	1,54
1702 90 95 <sup>(3)</sup>	0,43	0,26

<sup>(1)</sup> Festsetzung für die Standardqualität gemäß Anhang IV Abschnitt III der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007.

<sup>(2)</sup> Festsetzung für die Standardqualität gemäß Anhang IV Abschnitt II der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007.

<sup>(3)</sup> Festsetzung pro 1 % Saccharosegehalt.

## IV

(Vor dem 1. Dezember 2009 in Anwendung des EG-Vertrags, des EU-Vertrags und des Euratom-Vertrags  
angenommene Rechtsakte)

## BESCHLUSS DER EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE

Nr. 343/09/KOL

vom 23. Juli 2009

**hinsichtlich der Immobilientransaktionen der Gemeinde Time bezüglich der Immobilien Nummer  
1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70 und 2/32**

(Norwegen)

DIE EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE <sup>(1)</sup> —

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum <sup>(2)</sup>, insbesondere auf die Artikel 61 bis 63 und das Protokoll 26 zu diesem Abkommen,

gestützt auf das Abkommen zwischen den EFTA-Staaten zur Errichtung einer Überwachungsbehörde und eines Gerichtshofs <sup>(3)</sup>, insbesondere auf Artikel 24 dieses Abkommens,

gestützt auf Teil I Artikel 1 Absatz 3 und Teil II Artikel 4 Absatz 4 sowie Artikel 7 Absatz 2 des Protokolls 3 zum Überwachungs- und Gerichtshofabkommen <sup>(4)</sup>,

gestützt auf den Leitfaden der Überwachungsbehörde für die Anwendung und Auslegung der Artikel 61 und 62 des EWR-Abkommens <sup>(5)</sup>, und insbesondere das Kapitel über Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand,

gestützt auf den Beschluss der Überwachungsbehörde vom 14. Juli 2004 über die Durchführungsbestimmungen von Teil II Artikel 27 des Protokolls 3 <sup>(6)</sup>,

<sup>(1)</sup> Nachstehend: „Überwachungsbehörde“.

<sup>(2)</sup> Nachstehend: „EWR-Abkommen“.

<sup>(3)</sup> Nachstehend: „Überwachungs- und Gerichtshofabkommen“.

<sup>(4)</sup> Nachstehend: „Protokoll 3“.

<sup>(5)</sup> Leitfaden für die Anwendung und Auslegung der Artikel 61 und 62 des EWR-Abkommens und des Artikels 1 des Protokolls 3 zum Abkommen zwischen den EFTA-Staaten zur Errichtung einer Überwachungsbehörde und eines Gerichtshofs, von der Überwachungsbehörde verabschiedet und bekanntgegeben am 19. Januar 1994 (ABl. L 231 vom 3.9.1994, S. 1, und EWR-Beilage Nr. 32 mit selbem Datum, S. 1). Die letzte Änderung des Leitfadens erfolgte am 10. Juni 2009 (nachstehend: „Leitfaden für staatliche Beihilfen“). Die aktuelle Fassung des Leitfadens für staatliche Beihilfen ist auf der Website der Überwachungsbehörde veröffentlicht: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

<sup>(6)</sup> Beschluss Nr. 195/04/KOL vom 14. Juli 2004 (ABl. L 139 vom 25.5.2006, S. 37, und EWR-Beilage Nr. 26 mit selbem Datum, S. 1), geändert durch den Beschluss Nr. 319/05/KOL vom 14. Dezember 2005 (ABl. L 113 vom 27.4.2006, S. 24, und EWR-Beilage Nr. 21 mit selbem Datum, S. 46). Die konsolidierte Fassung von Beschluss Nr. 195/04/KOL ist auf der Website der Überwachungsbehörde veröffentlicht: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>.

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Bestimmungen <sup>(7)</sup> und unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

## I. SACHVERHALT

## 1. VERFAHREN

Am 3. März 2007 erhielt die Überwachungsbehörde eine Beschwerde des kommunalen Verbands „Aksjonsgruppa Ta vare på trivelige Bryne“ bezüglich des Verkaufs der Immobilien Nummer 1/152, 1/301, 1/630 und 4/165 in der Gemeinde Time durch die Gemeindebehörden an zwei verschiedene private Einrichtungen sowie bezüglich des Verkaufs von Titel Nummer 2/70 (Stadion Bryne, das auch Titel Nummer 2/32 einschließt) durch den Bryne Fotballklubb (einen Fußballverein) an einen privaten Investor (Vorgang Nr. 414270), nachdem dieser Titel zuvor von der Gemeinde auf den Verein übertragen worden war. Mit Schreiben vom 9. Mai 2007 reichte der private Investor Herr Gunnar Oma bei der Überwachungsbehörde Beschwerde gegen den Verkauf einer der genannten Immobilien (Nummer 4/165) durch die Gemeinde Time ein.

Nach einem Schriftverkehr und Informationsaustausch mit den norwegischen Behörden <sup>(8)</sup> beschloss die Überwachungsbehörde am 19. Dezember 2007, das förmliche Prüfverfahren zum Verkauf der genannten Grundstücke einzuleiten. Der Beschluss der Überwachungsbehörde Nr. 717/07/KOL zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* und in dessen EWR-Beilage <sup>(9)</sup> veröffentlicht.

Die norwegischen Behörden nahmen mit Schreiben vom 21. Februar 2008 (Vorgang Nr. 466024) zum Beschluss der Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens Stellung. Die Überwachungsbehörde forderte betroffene Dritte auf, zu diesem

<sup>(7)</sup> ABl. C 138 vom 5.6.2008, S. 30, und EWR-Beilage Nr. 31 mit selbem Datum, S. 1.

<sup>(8)</sup> Weitere Einzelheiten zum Schriftwechsel siehe Beschluss der Überwachungsbehörde Nr. 717/07/KOL, veröffentlicht auf der Website der Überwachungsbehörde: [http://www.eftasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717\\_07\\_col.pdf](http://www.eftasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717_07_col.pdf).

<sup>(9)</sup> Vgl. Fußnote 7.

Beschluss Stellung zu beziehen. Bei der Überwachungsbehörde gingen Stellungnahmen zweier betroffener Dritter ein<sup>(10)</sup>. Diese Stellungnahmen übermittelte die Überwachungsbehörde den norwegischen Behörden mit Schreiben vom 24. Juli 2008 (Vorgang Nr. 485974). Mit Schreiben vom 13. August 2008 (Vorgang Nr. 488289) meldeten die norwegischen Behörden, dass sie keine weiteren Stellungnahmen vorbringen würden.

## 2. BESCHREIBUNG DER GEPRÜFTEN TRANSAKTIONEN

### 2.1. VERKAUF DER TITEL NUMMER 1/152, 1/301 UND 1/630 AN GRUNNSTEINEN AS

Durch einen Verkaufsvertrag vom 25. August 2007<sup>(11)</sup> verkaufte die Gemeinde Time die Titel Nummer 1/152 (1 312 Quadratmeter), 1/301 (741 Quadratmeter) und 1/630 (1 167 Quadratmeter) im Zentrum von Bryne, dem Gemeindezentrum der Gemeinde Time, an den privaten Bauträger Grunnsteinen AS. Laut den vorgelegten Erläuterungen ging der Anstoß für den Vertragsschluss von den Käufern aus. Dem Verkauf ging keine öffentliche Angebotsrunde voraus<sup>(12)</sup>. Grunnsteinen zahlte für die Immobilien kein Geld, verpflichtete sich aber, als Ersatz für die normale Zahlung für die Immobilie insgesamt 65 Tiefgaragenstellplätze zu errichten<sup>(13)</sup>. Klausel 7 des Grunnsteinen-Vertrags sah vor, dass die Eigentumsrechte an den Immobilien erst nach Fertigstellung der Stellplätze, jedoch spätestens Ende 2008 übertragen werden. In Klausel 1 war außerdem festgelegt, dass der Tiefgaragenparkplatz bei einer Rückübertragung an die Gemeinde Time als gesonderter Titel in das Grundbuch eingetragen würde.

Klausel 1 des Vertrags<sup>(14)</sup> sah vor, dass die Immobilien zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses im Flächennutzungsplan für Zwecke in Verbindung mit Straßen/Parkplätzen für Anlieger und die Öffentlichkeit ausgewiesen werden.

In Klausel 1 des Vertrags verpflichtete sich Grunnsteinen AS zum Bau von Tiefgaragenstellplätzen auf Titel Nummer 1/152, von denen 65 nach ihrer Fertigstellung auf die Gemeinde Time zu übertragen waren (Klauseln 1 und 5 des Vertrags). Nach Angaben der Gemeindebehörden bestand die Zahlung für Titel Nummer 1/152 darin, dass die auf der Immobilie vorhandenen 44 Stellplätze durch 44 Tiefgaragenstellplätze ersetzt werden. Im Hinblick auf die Titel Nummer 1/301 und 1/630 wurde laut Angaben der Gemeinde eine Schätzung des Marktwertes einer der Immobilien (Titel Nummer 1/630) bei Eiendomsregler 1 in Auftrag gegeben. Vor der Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens wurde der Überwachungsbehörde die Schätzung von Titel Nummer 1/630 vorgelegt, bei der ein

Marktwert von 600 norwegischen Kronen (NOK) pro Quadratmeter veranschlagt wurde<sup>(15)</sup>. In ihren Antworten auf die Auskunftsverlangen der Überwachungsbehörde legten die norwegischen Behörden zunächst Berechnungen des Bauunternehmens Skanska Norge AS vor, nach denen der Preis für einen Tiefgaragenstellplatz etwa 150 000 NOK (zuzüglich Mehrwertsteuer und Kosten für Ankauf/Vermietung des Grundstücks) beträgt<sup>(16)</sup>. Auf der Grundlage dieser Angaben und der Schätzung des Marktwertes gingen die norwegischen Behörden für die Titel Nummer 1/301 und 1/630 von einem Marktpreis von 2 516 400 NOK<sup>(17)</sup> aus, wobei der Wert der 21 zusätzlichen Stellplätze, zu deren Errichtung für die Gemeinde sich Grunnsteinen verpflichtet hatte, bei 2 625 000 NOK<sup>(18)</sup> angesetzt wurde. Der Wert dieser beiden Immobilien werde also durch die von Grunnsteinen errichteten 21 zusätzlichen Stellplätze vollkommen abgedeckt.

In Reaktion auf das Auskunftsersuchen der Überwachungsbehörde in ihrem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens wurden neue Schätzungen der Immobilie sowie Schätzungen zum Preis der Stellplätze vorgelegt<sup>(19)</sup>. Die neuen Schätzungen wurden von dem Sachverständigenunternehmen für Wertermittlung OPAK angefertigt. Auf der Grundlage des Grundstückspreisverfahrens (land cost method)<sup>(20)</sup> gelangte OPAK zu einem Marktwert von 3,2 Mio. NOK für die verkauften Immobilien insgesamt. Laut OPAK sei das Haus auf Titel Nummer 1/301 abbruchreif und müsse abgerissen werden, so dass es eine Last für die Immobilie darstellt. Für die Abrisskosten werden 150 000 NOK angesetzt. Die von OPAK vorgenommene Schätzung des Marktwertes umfasst auch Kostenschätzungen für die Stellplätze. Bei einer Mindestgröße von 25 Quadratmetern pro Stellplatz (gemäß staatlichen Vorschriften) und Baukosten von 5 200 NOK pro Quadratmeter (gemäß Erfahrungswerten) geht OPAK von einem Preis von 130 000 NOK pro Stellplatz bzw. 8 450 000 NOK für 65 Stellplätze aus.

### 2.2. VERKAUF VON TITEL NUMMER 4/165 AN BRYNE INDUSTRI-PARK AS

Am 31. August 2005 unterzeichneten die Gemeinde Time und der private Bauträger Bryne Industripark AS einen Kaufvertrag für den Titel Nummer 4/165 in Håland in Time<sup>(21)</sup>. Der Titel umfasst 56 365 Quadratmeter Industriegelände, und der Kaufpreis wurde auf 4,7 Mio. NOK (bzw. etwa 83 NOK pro Quadratmeter) festgesetzt. Zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung wurde das Gebiet im Flächennutzungsplan für Industriezwecke ausgewiesen, jedoch wurde dieser Flächennutzungsplan

<sup>(10)</sup> Vorgänge Nr. 484855 (Stellungnahmen des norwegischen Fußballverbands (Norges Fotballforbund) vom 4. Juli 2008), 485026 (Stellungnahmen der Anwaltskanzlei Arntzen de Besche im Namen des Fußballvereins Bryne Fotballklubb vom 8. Juli 2008) und 485461 (Stellungnahmen der Anwaltskanzlei Selmer im Namen des Fußballvereins Vålerenga Fotball vom 8. Juli 2008).

<sup>(11)</sup> Nachstehend: „Grunnsteinen-Vertrag“.

<sup>(12)</sup> Antwort Norwegens auf das erste Auskunftsverlangen der Überwachungsbehörde (Vorgang Nr. 427879), Antwort auf Frage 1(e).

<sup>(13)</sup> Antwort Norwegens auf das erste Auskunftsverlangen der Überwachungsbehörde (Vorgang Nr. 427879), Antwort auf Frage 1(e).

<sup>(14)</sup> Antwort Norwegens auf das erste Auskunftsverlangen der Überwachungsbehörde (Vorgang Nr. 427879, Anhang 1).

<sup>(15)</sup> Antwort Norwegens auf das erste Auskunftsverlangen der Überwachungsbehörde (Vorgang Nr. 427879, Anhang 2). Norwegen behauptet in seiner Antwort, die Schätzung betreffe die Titel Nummer 1/301 und 1/630. Aus der eigentlichen Schätzung des Marktwertes geht dies jedoch nicht hervor. Auch die darin angegebenen Quadratmeter belegen nicht, dass beide Immobilien berücksichtigt wurden.

<sup>(16)</sup> Antwort Norwegens auf das erste Auskunftsverlangen der Überwachungsbehörde (Vorgang Nr. 427879, Anhang 5).

<sup>(17)</sup> Grundlage hierfür ist offensichtlich ein Wert von 600 NOK pro Quadratmeter plus dem Wert eines Gebäudes auf Titel Nummer 1/301. Eine Bewertung des Gebäudes wurde der Überwachungsbehörde nicht vorgelegt.

<sup>(18)</sup> Grundlage hierfür ist die ursprüngliche Kostenschätzung der Gemeinde in Höhe von 125 000 NOK, die in den Hintergrunddokumenten zu den Beratungen des Gemeinderats angegeben ist (Vorgang Nummer 413558, S. 16-17). Die Schätzung von Skanska wurde offenbar zu einem späteren Zeitpunkt eingeholt.

<sup>(19)</sup> Stellungnahme Norwegens zu dem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens (Vorgang Nr. 466024, Anhang 3).

<sup>(20)</sup> Auf Norwegisch: „Tomtebelastningsmetoden“.

<sup>(21)</sup> Vorgang Nr. 413558, S. 19 ff.

aufgrund von Einwänden der öffentlichen Straßenverwaltung nicht genehmigt. Der Vertrag enthält eine Claw-Back-Klausel (Klausel 7) für die Gemeinde Time, falls die Immobilie nicht binnen fünf Jahren nach der Übereignung bebaut oder genutzt wird.

Zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses bestand die Immobilie aus unerschlossenem Land. In der Mitteilung an den Gemeinderat, der den Vertrag genehmigt hat, legte die Gemeindeverwaltung als Bedingung für den Verkauf des Grundstücks den Abschluss einer Erschließungsvereinbarung fest. Laut den Gemeindebehörden seien am 30. August 2007 die neuen ausführlichen Bestimmungen für den Flächennutzungsplan verabschiedet worden, die die Immobilie für sportliche Zwecke auswies<sup>(22)</sup>. Der Verkaufsvertrag sah vor, dass auf der Grundlage der Vorschriften für den Flächennutzungsplan eine Erschließungsvereinbarung geschlossen wird. In ihrer Stellungnahme zu dem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens legten die norwegischen Behörden eine bei dem Beratungsunternehmen Asplan Viak in Auftrag gegebene Schätzung über die Erschließungskosten und ein Angebot eines örtlichen Bauunternehmens für die Erdarbeiten vor<sup>(23)</sup>.

Die Gemeinde bestätigt, dass vor dem Verkauf, für den der Anstoß vom Käufer ausging, zwar keine öffentliche Angebotsrunde durchgeführt wurde, das Grundstück jedoch in den Jahren 2003-2004 auf der Website der Gemeinde zum Verkauf ausgeschrieben war. Aus der Verwaltungsmitteilung, die dem Verkauf vorausging, geht hervor, dass als Grundlage für den erhobenen Preis der Preis herangezogen wurde, zu dem die Gemeinde Time das Grundstück im Jahr 1999 erworben hat, wozu Kapitalkosten, Regulierungsarbeiten und Verwaltungskosten hinzugerechnet wurden. Der Preis wurde also im Einklang mit dem allgemeinen Grundsatz der Gemeinde für den Verkauf von Industrieimmobilien (d. h. Verkauf zum Selbstkostenpreis) festgelegt<sup>(24)</sup>.

Der Beschwerdeführer gibt vor, der Preis für diese Art Immobilie müsse etwa 400 NOK pro Quadratmeter betragen, und beruft sich auf eine offenbar im Januar 2007 durchgeführte Bewertung durch einen unabhängigen Sachverständigen für Wertermittlung<sup>(25)</sup>. Diesbezüglich wurde jedoch keine Dokumentation vorgelegt. Die Gemeindebehörden gaben an, dass sich der Marktpreis in diesem Gebiet zwischen 80 und 115 NOK pro Quadratmeter bewegen würde, und stützt sich dabei auf Verkäufe ähnlicher Immobilien zwischen privaten Beteiligten in der Region<sup>(26)</sup>. In Reaktion auf das Auskunftsersuchen der Überwachungsbehörde in ihrem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens haben die norwegischen Behörden eine von OPAK durchgeführte Schätzung vorgelegt. Die Schätzung von OPAK betrifft das Grundstück in der Form, in der es zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses im Flächennutzungsplan ausgewiesen war, d. h. für industrielle Zwecke und nicht, wie in den späteren Bestimmungen für den Flächennutzungsplan, für sportliche Zwecke. Die Schätzung basiert nicht auf der Erschließungsmethode, sondern auf dem Verkaufswert, der sich ergibt

aus dem „Preis, den mehrere voneinander unabhängige Interessenten zum Zeitpunkt der Schätzung vermutlich zu zahlen bereit waren“. In der vorliegenden Sache wurde der Preis festgelegt unter Bezugnahme auf „Verkaufspreise, die im gleichen Gebiet für vergleichbare Immobilien erzielt wurden“. Fazit der Bewertung ist, dass der Marktpreis nicht mit Sicherheit festgelegt werden kann, aber wahrscheinlich zwischen 80 und 100 NOK pro Quadratmeter liegt.

### 2.3. VERKAUF DER TITEL NUMMER 2/70 UND 2/32 AN BRYNE FOTBALLKLUBB

#### 2.3.1. *Verkaufsvertrag*

Durch einen Vertrag mit Datum vom 8. August 2003<sup>(27)</sup> übertrug die Gemeinde Time das Eigentumsrecht am Stadion Bryne (Titel Nummer 2/32 und 2/70), eine Fläche von ca. 53 000 Quadratmetern, an Bryne Fotballklubb (Bryne FK)<sup>(28)</sup>. Die Gebäude auf dem Grundstück (einschließlich der Tribüne) waren bereits Eigentum des Fußballvereins, und für die Platzmiete waren Vereinbarungen in Kraft<sup>(29)</sup>. Ein Gebäude, das nicht Eigentum des Bryne Fotballklubb ist, verbleibt offenbar auf dem Grundstück, und es war vorgesehen, dass dem Verein die Rechte der Gemeinde im Sinne des Mietvertrags mit dem Eigentümer des Gebäudes übertragen werden<sup>(30)</sup>.

Laut Klausel 2 des Bryne-Vertrags werden die Titel Nummer 2/32 und 2/70 ohne Bezahlung auf Bryne FK übertragen. Die Gemeinde trug außerdem alle Kosten in Verbindung mit der Übertragung der Immobilie, beispielweise für Parzellierung und Vermessung. Die Titel umfassen ca. 53 000 Quadratmeter, und der Vertrag schreibt ausdrücklich vor, dass sie in erster Linie für sportliche Zwecke zu nutzen sind.

Aus Klausel 1 des Vertrags geht hervor, dass der Fußballverein die Übertragung der Eigentumsrechte an dem Grundstück angefordert hat. Ziel war die Erweiterung der Anlagen des Vereins, damit der Fußballplatz so erweitert werden kann, dass die geltenden Anforderungen an Fußballplätze in der höchsten norwegischen Spielklasse Tippeligaen erfüllt werden. Aus den Mitteilungen der Gemeinde geht hervor, dass es für den Verein unerlässlich war, die Immobilie bei Verbindlichkeiten als Sicherheit verpfänden zu können, obwohl deren Wert aufgrund der Vertragsbestimmung, dass die Immobilie nur für sportliche Zwecke genutzt werden darf, gemindert wäre.

In Reaktion auf das Auskunftsersuchen der Überwachungsbehörde in ihrem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens haben die norwegischen Behörden eine Schätzung des Marktwertes des Stadiongrundstücks zum Zeitpunkt der Übertragung vorgelegt. Die Schätzung wurde von OPAK durchgeführt. OPAK bewertete das Grundstück als Land, das für sportliche Einrichtungen genutzt wird, und gelangte zu einem Verkaufswert von 2 650 000 NOK.

<sup>(27)</sup> Nachstehend: „Bryne-Vertrag“.

<sup>(28)</sup> Vorgang Nr. 413558, S. 29, und Antwort Norwegens auf das erste Auskunftsverlangen der Überwachungsbehörde (Vorgang Nr. 427879, Anhang 29). Aus den Hintergrunddokumenten des Verkaufs geht hervor, dass die Gemeinde das Grundstück dem Fußballverein im Jahr 1996 für 1 Mio. NOK abgekauft hatte. Weitere Informationen über den Verkauf liegen der Überwachungsbehörde nicht vor.

<sup>(29)</sup> Von Norwegen vorgelegte Mietverträge für die Platzmiete, Anhänge 18 und 19 der Antwort Norwegens auf das erste Auskunftsverlangen der Überwachungsbehörde (Vorgang Nr. 427879).

<sup>(30)</sup> Antwort Norwegens auf das erste Auskunftsverlangen der Überwachungsbehörde (Vorgang Nr. 427879, Anhang 24).

<sup>(22)</sup> Stellungnahme Norwegens zu dem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens (Vorgang Nr. 466024, Fußnote 9).

<sup>(23)</sup> Stellungnahme Norwegens zu dem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens (Vorgang Nr. 466024, Anhänge 8 und 9).

<sup>(24)</sup> Vorgang Nr. 413558, S. 16-17.

<sup>(25)</sup> Siehe Vorgang Nr. 413558 (ursprüngliche Beschwerde), wiederholt in der Stellungnahme der Aksjonsgruppa zur Antwort Norwegens (Vorgang Nr. 477440).

<sup>(26)</sup> Antwort Norwegens auf das erste Auskunftsverlangen der Überwachungsbehörde (Vorgang Nr. 427879, Anhänge 13-17).

Der Beschwerdeführer gibt an, Bryne FK habe im Jahr 2007 geplant, das Stadion für 50 Mio. EUR an Forum Jæren zu verkaufen. Bei Håland sollte auf einem Grundstück, das Bryne Industripark AS (siehe oben) gekauft hatte, ein neues Stadion gebaut werden. In ihrer Antwort auf das Auskunftsverlangen der Überwachungsbehörde bestätigten die norwegischen Behörden, dass eine Absichtserklärung zwischen Bryne FK und Forum Jæren bezüglich Titel Nummer 2/70 unterzeichnet worden war. Eine Kopie der Erklärung wurde jedoch nicht vorgelegt. Im Jahr 2008 wurden diese Vorhaben jedoch offensichtlich rückgängig gemacht, da sich die Baukosten bei Håland als erheblich höher herausgestellt hatten als erwartet <sup>(31)</sup>.

### 2.3.2. Bryne FK

Der Empfänger des Grundstücks, Bryne FK, ist ein ortsansässiger Fußballverein, der derzeit in der zweithöchsten norwegischen Spielklasse Adeccoligaen vertreten ist. Bryne FK ist im Unternehmensregister als gemeinnützige Organisation <sup>(32)</sup> eingetragen, jedoch hat der Fußballverein auch eine Kapitalgesellschaft mit dem Namen Bryne Fotball AS gegründet.

Laut den von den norwegischen Behörden vorgelegten Informationen <sup>(33)</sup> haben der Verein und die Kapitalgesellschaft im Jahr 2001 eine Kooperationsvereinbarung auf der Grundlage einer Standardvereinbarung geschlossen, die von Norges Fotballforbund für die Zusammenarbeit zwischen den gewerblichen und nicht-gewerblichen Sparten eines Vereins ausgearbeitet worden war. Gemäß den Bestimmungen der Vereinbarung <sup>(34)</sup> war die Kapitalgesellschaft mit dem damaligen Namen Bryne Fotball ASA für die folgenden wirtschaftlichen Aktivitäten zuständig: Sponsorenverträge; Verkauf von Medien- und Fernsehrechten sowie Werbeflächen; Verkauf und Lizenzierung von Fanartikeln; Einsatz von Trainern und Spielern für Werbezwecke; gewerbliche Nutzung des Namens und des Logos des Vereins; Verkauf von Eintrittskarten für Heimspiele des Vereins; Verwaltung von Verträgen im Zusammenhang mit Bingo. Bryne FK war für alle sportbezogenen Angelegenheiten verantwortlich: Training und Auswahl der Mannschaften; Organisation des Spielplans und der Spiele an sich; Reiseabwicklung für Spieler; Rechte und Pflichten in Bezug auf Spieler, Mitglieder, andere Organisationen und Regierungsstellen aufgrund der Vorschriften und Bestimmungen der Sportverbände; Mitgliedsbeiträge; kleinere gewerbliche Aktivitäten wie Gewinnspiele während Spielen; Betrieb des Stadions.

Gemäß der Kooperationsvereinbarung war Bryne Fotball ASA in finanziellen Belangen für die Spieler verantwortlich <sup>(35)</sup>. Außerdem zahlte Bryne Fotball ASA den Kaufpreis für Spieler bzw. zahlte eine Geldsumme an Bryne FK, wenn ein Spieler von einer

Jugendmannschaft des Vereins in die Profimannschaft wechselte. Die Kapitalgesellschaft sollte bei der Zahlung dieser Ausgaben auch die Nettoerlöse erhalten. Darüber hinaus zahlte die Kapitalgesellschaft eine jährliche Nutzungsgebühr für das Stadion in Höhe von 150 000 NOK sowie 10 000 NOK für jedes offizielle Fußballspiel und einen Betrag für Medienrechte, Sponsorenrechte usw. an Bryne FK.

Damit die allgemeinen Vorschriften von Norges Fotballforbund eingehalten werden, wurden die Arbeitsverträge jedoch formell zwischen den Spielern und Bryne FK geschlossen, und der Verein war zudem formell Vertragspartner beim An- und Verkauf sowie bei der Anstellung von Spielern. Außerdem war der Verein für die Verwaltung rein sportlicher Angelegenheiten (beispielsweise Training und Auswahl) verantwortlich.

Im Frühjahr 2004 wurden der Verein und die Kapitalgesellschaft neu organisiert. Alle Tätigkeiten von Bryne ASA wurden auf Bryne FK übertragen, und Bryne Fotball ASA änderte den Unternehmensstatus und wurde in Bryne Fotball AS umbenannt, deren alleiniger Zweck darin bestand, Schulden abzubehalten. Im Jahr 2006 waren die Schulden offenbar beglichen <sup>(36)</sup>. Daher werden derzeit alle Aktivitäten (gewerblich und nicht-gewerblich) innerhalb von Bryne FK abgewickelt.

### 3. STELLUNGNAHMEN DER NORWEGISCHEN BEHÖRDEN

Die norwegische Regierung nahm zu dem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens Stellung.

#### 3.1. STELLUNGNAHME ZUM VERKAUF DER TITEL NUMMER 1/152, 1/301 UND 1/630 AN GRUNNSTEINEN AS

Zusammen mit ihrer Stellungnahme legten die norwegischen Behörden auch eine Bestimmung des Marktwertes der Immobilie vor, einschließlich einer Bewertung der Kosten der Tiefgaragenstellplätze.

Die norwegischen Behörden vertreten die Ansicht, dass die Immobilie nicht ohne Bezahlung abgegeben wurde, da die Gemeinde durch die Errichtung der Tiefgarage entschädigt worden sei. Wenn die Kosten für die Errichtung der Stellplätze mindestens dem Wert der an Grunnsteinen AS übertragenen Immobilien entsprechen, würde demnach keine staatliche Beihilfe vorliegen.

In diesem Zusammenhang weisen die norwegischen Behörden auf die Bestimmung des Marktwertes durch OPAK hin, die für die an Grunnsteinen übertragenen Immobilien insgesamt einen Wert zwischen 4 510 000 NOK und 5 636 000 NOK ansetzt. Außerdem geht OPAK gemäß Branchenpraxis auf der Grundlage von Erfahrungswerten bei ähnlichen Projekten hinsichtlich der Kosten für die Errichtung der Stellplätze in der Tiefgarage von ca. 8 450 000 NOK aus. Die norwegischen Behörden argumentieren darüber hinaus, dass das Bauunternehmen Skanska auf der gleichen Grundlage die Baukosten für einen Stellplatz mit ca. 150 000 NOK und für 65 Stellplätze mit ca. 9 750 000 NOK beziffere.

<sup>(31)</sup> Stellungnahme von Bryne FK zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens (Vorgang Nr. 485026).

<sup>(32)</sup> Antwort Norwegens auf das erste Auskunftsverlangen der Überwachungsbehörde (Vorgang Nr. 427879, Anhang 21).

<sup>(33)</sup> Stellungnahme Norwegens zu dem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens mit Schreiben vom 21. Februar 2008 (Vorgang Nr. 466024).

<sup>(34)</sup> Stellungnahme Norwegens zu dem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens mit Schreiben vom 21. Februar 2008 (Vorgang Nr. 466024, Anhang 13).

<sup>(35)</sup> Die Kapitalgesellschaft zahlte Folgendes: Gehälter für Spieler, Physiotherapeuten, Trainer und weiteres Unterstützungspersonal; Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung; Ausgaben für Anschaffung und Instandhaltung der erforderlichen Ausrüstung für das Training und die Spiele; Kosten für Trainingseinheiten; Reisekosten für die Mannschaften in Verbindung mit Auswärtsspielen.

<sup>(36)</sup> Antwort Norwegens auf das erste Auskunftsverlangen der Überwachungsbehörde (Vorgang Nr. 427879, Anhang 22).

Auf der Grundlage dieser Zahlen sind die norwegischen Behörden der Ansicht, dass die Kosten für die Stellplätze den Wert der Immobilie mehr als ausgleichen würden und daher keine staatliche Beihilfe vorliege.

### 3.2. STELLUNGNAHME ZUM VERKAUF VON TITEL NUMMER 4/165 AN BRYNE INDUSTRIEPARK AS

In Bezug auf den Verkauf von Titel Nummer 4/165 an Bryne Industripark AS wurde erneut eine Bestimmung des Marktwertes von OPAK vorgelegt. Die norwegischen Behörden haben darauf hingewiesen, dass OPAK das Grundstück gemäß den zu diesem Zeitpunkt geltenden Vorschriften bewertet habe, also als unerschlossenes Land, das im allgemeinen Raumordnungsplan industriellen Zwecken vorbehalten ist, aber keinem detaillierten Flächennutzungsplan unterliegt. Die norwegischen Behörden argumentieren, es sei gegenstandslos, dass ein Vorschlag für einen detaillierten Flächennutzungsplan vorgelegt und später wieder zurückgezogen wurde und das Grundstück später im Flächennutzungsplan für sportliche Zwecke ausgewiesen wurde, da zum Zeitpunkt der Transaktion kein geltender Flächennutzungsplan vorgelegen habe.

Vor diesem Hintergrund betonen die norwegischen Behörden, dass der von Bryne Industripark tatsächlich gezahlte Preis von 4 700 000 NOK (also 83 NOK pro Quadratmeter) innerhalb der akzeptablen Preisspanne liege, der in der von OPAK vorgenommenen Bewertung des Marktwertes angegeben ist (zwischen 4 510 000 NOK und 5 636 000 NOK bzw. zwischen 80 NOK und 100 NOK pro Quadratmeter). Die norwegischen Behörden räumen zwar ein, dass sich der gezahlte Preis in der unteren Region der von OPAK angesetzten akzeptablen Preisspanne bewege, jedoch weisen sie darauf hin, dass keine staatliche Beihilfe vorliegt, solange der gezahlte Preis nicht wesentlich vom Schätzwert abweicht, zumal der Wert von unerschlossenem Land, das keinem Flächennutzungsplan unterliegt, ohnehin nicht eindeutig sei.

### 3.3. STELLUNGNAHME ZUM VERKAUF VON TITEL NUMMER 2/70 UND 2/32 AN BRYNE FK

Hinsichtlich der Titel Nummer 2/70 und 2/32 haben die norwegischen Behörden argumentiert, dass zunächst beantwortet werden müsse, ob Bryne FK durch die Transaktion zu einem wirtschaftlichen Vorteil verholten wurde. In der vorgelegten Schätzung hat OPAK den Wert der Immobilie, auf der das Stadion errichtet wurde, auf 2 385 000 bis 2 915 000 NOK geschätzt. Da für die Immobilie kein Geld gezahlt wurde, räumen die norwegischen Behörden ein, dass für Bryne FK ein wirtschaftlicher Vorteil in Höhe der Werts der Immobilie gemäß der Schätzung durch OPAK entstanden sei.

Die norwegischen Behörden sind der Ansicht, dass trotz des Vorteils, der für Bryne FK entstanden ist, keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens vorliege. Ihrer Meinung nach sei Bryne FK zum Zeitpunkt der Transaktion kein Unternehmen gemäß den EWR-Vorschriften für staatliche Beihilfen gewesen. Grundlage für diesen Standpunkt ist die Organisationsstruktur des Vereins zum Zeitpunkt der Transaktion: Zu dieser Zeit habe sich Bryne FK lediglich mit nicht-gewerblichen und nicht-professionellen Aktivitäten befasst, da die gewerblichen Tätigkeiten von der Kapitalgesellschaft Bryne Fotball ASA verwaltet worden seien, die auch die wirtschaftlichen Risiken und Vorteile in Verbindung mit der professionellen Fußballmannschaft getragen habe.

Norwegen argumentiert, dass aufgrund der Bestimmungen des Kooperationsabkommens eine potenzielle staatliche Beihilfe für Bryne Fotball ASA ausgeschlossen sei. Laut der Vereinbarung sollte Bryne Fotball ASA eine jährliche Nutzungsgebühr für das Stadion in Höhe von 150 000 NOK sowie 10 000 NOK für jedes offizielle Spiel an Bryne FK entrichten. Die Vereinbarung hätte daher dafür Sorge getragen, dass der wirtschaftliche Vorteil durch die Übertragung des Grundstücks ausschließlich Bryne FK zugute käme.

Im Hinblick auf die Fusion zwischen Bryne Fotball ASA und Bryne FK, die etwa ein halbes Jahr nach der Übertragung der Immobilie erfolgte, argumentieren die norwegischen Behörden, es könne nicht angenommen werden, dass der von der Gemeinde gewährte Vorteil infolge der Fusion automatisch proportional zu den gewerblichen Aktivitäten des Vereins anwächst. Stattdessen müssten die derzeitigen wirtschaftlichen Aktivitäten eingehend geprüft werden, damit eine Formel für die Verteilung zwischen gewerblichen und nicht-gewerblichen Aktivitäten gefunden werden könne.

## 4. STELLUNGNAHMEN VON BETROFFENEN DRITTEN

### 4.1. STELLUNGNAHMEN VON BRYNE FK

Bryne FK hat Stellungnahmen zu der Übertragung der Immobilie und zu der Organisationsstruktur und den Aktivitäten des Vereins vorgelegt.

Der Verein bestätigt die vorstehenden Angaben darüber, dass seine Organisationsstruktur im Rahmen der Fusion zwischen Bryne FK und Bryne Fotball ASA im Jahr 2004 geändert wurde. Derzeit verwaltet Bryne FK alle Aktivitäten. Der Verein hat jedoch eine Back-to-back-Vereinbarung mit dem Unternehmen Klubinvest AS geschlossen, das das finanzielle Risiko in Verbindung mit den Verträgen mit den professionellen Fußballspielern trägt.

Außerdem weist der Verein darauf hin, dass er in den Jahren 2005, 2006 und 2007 negative Ergebnisse erzielt habe und der Großteil seiner Aktivitäten nicht-gewerblicher Natur sei, da sie sich in erster Linie auf junge Fußballspieler konzentrieren würden. Von den insgesamt 2 047 Stunden, die für die Aktivitäten des Vereins aufgewendet worden seien<sup>(37)</sup>, seien auf gewerbliche Aktivitäten lediglich 230 Stunden entfallen. Dies entspreche 11 % der Gesamtstundenzahl. Alle nicht-gewerblichen Aktivitäten fänden in den Einrichtungen auf dem Grundstück statt, das in der Vereinbarung aus dem Jahr 2003 an den Verein übertragen wurde.

In Bezug auf die Übertragung der Eigentumsrechte am Stadiongrundstück betont der Verein, dass im Jahr 2003 lediglich das Grundstück übertragen worden sei, da der Verein bereits Eigentümer der Gebäude und Einrichtungen war. Außerdem verweist der Verein auf einen Mietvertrag mit der Gemeinde Time in ihrer Funktion als vormalige Eigentümerin der Immobilie, gemäß dem ein bestimmter Bereich auf dem übertragenen Grundstück für einen Zeitraum von 99 Jahren für Parkplätze vorgesehen sei. Der Verein ist der Ansicht, dass der langfristig ausgelegte Mietvertrag den Wert der Immobilie erheblich verringere, was von OPAK nicht berücksichtigt worden sei.

<sup>(37)</sup> Grundlage ist eine von Bryne FK vorgelegte Tabelle (Bestandteil von Vorgang Nr. 485026), die Aufschluss über die Anzahl der Aktivitätsstunden gibt, aufgeschlüsselt nach Altersgruppe, Monat und Art der Aktivität (Training, Spiel usw.).

Nach Meinung des Vereins sei Bryne FK zum Zeitpunkt der Übertragung des Grundstücks aufgrund seiner Organisationsstruktur und des vorstehend beschriebenen Kooperationsabkommens kein Unternehmen gewesen. Da die Frage, ob staatliche Beihilfe vorliegt, unter Berücksichtigung des Zeitpunkts der Übertragung geklärt werden müsse, könne demnach keine staatliche Beihilfe vorliegen. Im Hinblick auf den Wert der Immobilie weist der Verein darauf hin, dass aufgrund des negativen Werts des Mietvertrags, laut dem Teile des Grundstücks für Parkplätze vorgesehen werden müssen, der tatsächliche Wert des übertragenen Grundstücks wesentlich geringer sei als der von OPAK geschätzte Wert. Sollte die Überwachungsbehörde entscheiden, dass die Übertragung Beihilfeelemente aufweist, würden diese daher allenfalls De-minimis-Beihilfen gleichkommen.

#### 4.2. STELLUNGNAHMEN VON NORGES FOTBALLFORBUND

Norges Fotballforbund (NFF) hat Stellungnahmen in Bezug auf die Organisation des norwegischen Fußballs im Allgemeinen vorgelegt, jedoch ohne konkret auf die vorliegende Sache einzugehen.

NFF erklärt, er sei eine der größten gemeinnützigen Organisationen in Norwegen mit mehr als 500 000 Mitgliedern, darunter 400 000 aktiven Fußballspielern. Seine Kerntätigkeit bestehe in der Anwerbung und Weiterentwicklung von Spielern auf jedem Niveau.

Daher strebe NFF an, adäquate Einrichtungen im ganzen Land sicherzustellen.

NFF weist darauf hin, dass es grundsätzlich in der Verantwortung der Öffentlichkeit liege, sportliche Aktivitäten für Kinder und Jugendliche auf lokaler Ebene anzubieten und zu organisieren. Die Errichtung neuer Einrichtungen erfordere daher den Beitrag der Sportgemeinschaft und der öffentlichen Stellen. NFF ist der Ansicht, dass der Beitrag der Vereine zur Erfüllung dieser öffentlichen Aufgabe erheblich sei, auch wenn dies nie quantifiziert worden sei. Mit dem Engagement für Kinder und Jugendliche gehe ein weiterer Vorteil einher, nämlich die Schaffung einer Verbindung zwischen Fußball als Breitensport und Fußball als Profisport. Die Verbundenheit mit ortsansässigen Vereinen sei immer ein wichtiges Ziel, selbst wenn Erlöse durch den Verkauf von Medienrechten auf nationaler oder internationaler Ebene erwirtschaftet werden.

#### 4.3. STELLUNGNAHMEN VON VÅLERENGA FOTBALL

Vålerenga Fotball legte durch seinen rechtlichen Vertreter, die Anwaltskanzlei Selmer, allgemeine Stellungnahmen zu der Frage der Übertragung von Grundstücken an Fußballvereine für die Errichtung von Fußballanlagen vor. Laut Vålerenga Fotball habe diese Frage in der Praxis eine große Bedeutung und werde in der Zukunft vermutlich häufiger gestellt werden.

Vor diesem Hintergrund weist der Verein auf sechs Sachverhalte hin, die beim Umgang mit solchen Fällen von Bedeutung sein könnten. Erstens sei es wichtig, getrennte Buchhaltungen für die gewerblichen und nicht-gewerblichen Sparten des Vereins zu führen. Zweitens falle ein Verein, der ein Stadion besitzt und dieses vermietet, immer noch nicht unter die Definition eines

Unternehmens, sofern er lediglich als „passiver Eigentümer“ fungiert. Drittens würden die Errichtung und der Betrieb von Fußballstadien den Handel nicht beeinträchtigen. Viertens könnten Fußballstadien als soziale Infrastruktur betrachtet werden. Fünftens sollte die marktübliche Miete für ein Fußballstadion auf der Grundlage des Preises festgelegt werden, den Käufer zu zahlen bereit sind, und nicht in Abhängigkeit davon, ob sich die Investition amortisieren wird. Sechstens habe die Verpflichtung, in Verbindung mit dem übertragenen Grundstück ein Fußballstadion zu errichten und zu betreiben, einen negativen Wert, so dass kein wirtschaftlicher Vorteil für den Verein entsteht.

## II. WÜRDIGUNG

### 1. VORLIEGEN EINER STAATLICHEN BEIHILFE

Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens lautet wie folgt:

„Soweit in diesem Abkommen nicht etwas anderes bestimmt ist, sind Beihilfen der EG-Mitgliedstaaten oder der EFTA-Staaten oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Funktionieren dieses Abkommens unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Vertragsparteien beeinträchtigen.“

Aus dieser Bestimmung geht hervor, dass für ein Vorliegen von staatlicher Beihilfe im Sinne des EWR-Abkommens die folgenden Bedingungen erfüllt sein müssen:

- Die Beihilfemaßnahme muss in Form von *staatlichen Mitteln* gewährt werden.
- Die Beihilfemaßnahme muss bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen, d. h., die Maßnahme muss einem *Unternehmen* einen *wirtschaftlichen Vorteil* verschaffen.
- Die Maßnahme muss im Sinne des EWR-Abkommens *selektiv* sein.
- Die Beihilfemaßnahme muss drohen, den *Wettbewerb zu verfälschen* und den *Handel* zwischen Vertragsparteien zu *beeinträchtigen*.

Ob diese Bedingungen erfüllt sind, muss im Einzelnen im Hinblick auf jede der oben beschriebenen Transaktionen beurteilt werden.

### 2. VERKAUF DER TITEL NUMMER 1/152, 1/301 UND 1/630 AN GRUNNSTEINEN AS

In dem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens äußerte die Überwachungsbehörde Bedenken, ob die Transaktion zu Marktbedingungen erfolgt ist. Die Überwachungsbehörde räumte ein, dass eine Transaktion, bei der als Äquivalent für die Zahlung des Kaufpreises für eine Immobilie der Käufer dazu verpflichtet wird, eine Tiefgarage für die Gemeinde zu errichten, grundsätzlich zu Marktbedingungen stattfinden kann. Damit die Überwachungsbehörde verifizieren kann, dass dies der Fall war, muss eine Schätzung der Immobilie durchgeführt werden, und der Marktpreis für die Errichtung von Stellplätzen muss auf zuverlässige Weise festgestellt werden.

In ihrem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens wies die Überwachungsbehörde außerdem darauf hin, dass die von den norwegischen Behörden vorgelegte Schätzung von Eendomsmebler 1 nur einen der betroffenen Titel berücksichtigt hatte. Außerdem zweifelte die Überwachungsbehörde die Zuverlässigkeit der Schätzung von Titel Nummer 1/630 an, da weder das angewandte Verfahren erläutert noch die Merkmale der Immobilie genannt wurden, die für die Schlussfolgerung entscheidend waren.

Die Überwachungsbehörde gelangte außerdem zu dem Schluss, dass die Transaktion den Handel und den Wettbewerb im EWR beeinträchtigt.

In Reaktion auf den Beschluss der Überwachungsbehörde zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens legten die norwegischen Behörden eine neue Schätzung des Marktwertes der Immobilien sowie eine Bewertung der Baukosten für die Stellplätze vor, die beide von OPAK angefertigt wurden. Die Überwachungsbehörde merkt an, es könne nicht davon ausgegangen werden, dass Grunnsteinen einen Vorteil erhalten habe, wenn belegbar ist, dass der Wert der Immobilie dem negativen Wert der Verpflichtung zur Errichtung der Tiefgaragenstellplätze entspricht oder diesen unterschreitet. Damit festgestellt werden kann, ob dies der Fall war, muss die Zuverlässigkeit des Berichts von OPAK unter Berücksichtigung des Verfahrens bewertet werden, das im Leitfaden der Überwachungsbehörde über Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand beschrieben ist.

#### 2.1. BEWERTUNG DES BERICHTS VON OPAK

Gemäß dem Leitfaden über Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand sollte der Marktwert der Immobilie auf der Grundlage allgemein anerkannter Marktindikatoren und Bewertungsstandards von einem unabhängigen Sachverständigen für Wertermittlung mit einwandfreiem Leumund festgestellt werden. Außerdem sollte der wirtschaftliche Nachteil aufgrund von Sonderverpflichtungen, der auf den Kaufpreis angerechnet werden kann, getrennt bewertet werden<sup>(38)</sup>.

##### *Sachverständiger für Wertermittlung mit einwandfreiem Leumund*

Der Bewertungsbericht wurde von OPAK angefertigt, einem Unternehmen, das in der Bauverwaltung tätig ist, Dienste für Immobilieneigentümergeellschaften anbietet und Wertermittlungen durchführt. Der betreffende Bericht wurde von Herrn Jacob Aarsheim erarbeitet.

Der Leitfaden für staatliche Beihilfen sieht vor, dass ein „Sachverständiger für Wertermittlung“ eine Person mit einwandfreiem Leumund ist, die einen geeigneten Abschluss an einer anerkannten Ausbildungsstätte oder eine gleichwertige akademische Qualifikation erworben hat und in der Ermittlung von Anlagevermögenswerten nach Standort und Kategorie des Vermögenswerts sachkundig und erfahren ist.

Die norwegischen Behörden haben erklärt, dass OPAK im Allgemeinen und Herr Aarsheim im Speziellen über eine beachtliche Erfahrung bei der Wertermittlung von Immobilien dieser Kategorie im Gebiet Jæren verfügen würden. Zur Untermaue-

rung dieser Erklärung haben die norwegischen Behörden ihrer der Überwachungsbehörde vorgelegten Stellungnahme einen Lebenslauf von Herrn Aarsheim beigelegt<sup>(39)</sup>. Zusätzlich zu seiner weitreichenden Erfahrung ist Herr Aarsheim in Bautechnik ausgebildet. Daher besteht kein Anlass, anzuzweifeln, dass OPAK und Herr Aarsheim die im Leitfaden festgelegten Kriterien erfüllen und über einen einwandfreien Leumund verfügen.

##### *Unabhängigkeit des Sachverständigen für Wertermittlung*

Der Leitfaden für staatliche Beihilfen schreibt Folgendes vor: „Der Sachverständige für Wertermittlung übt seine Aufgaben unabhängig aus, d. h., öffentliche Stellen sind nicht berechtigt, hinsichtlich des Ermittlungsergebnisses Anweisungen zu erteilen“.

Der Bericht verweist auf den Zweck der Bewertung sowie auf die Anwesenheit von Herrn Aarsheim und einer weiteren Person von OPAK zum Zeitpunkt des Besuchs der Immobilie. Eine detaillierte Erläuterung des angewandten Verfahrens ist ebenfalls beigefügt. Vor diesem Hintergrund kann davon ausgegangen werden, dass der Sachverständige für Wertermittlung seinen Auftrag in vollständiger Unabhängigkeit im Sinne des Leitfadens ausgeführt hat.

##### *Bewertung des Marktwerts auf der Grundlage allgemein anerkannter Marktindikatoren und Bewertungsstandards*

Der Leitfaden definiert den „Marktwert“ folgendermaßen: „Unter Marktwert ist der Preis zu verstehen, der zum Zeitpunkt der Bewertung aufgrund eines privatrechtlichen Vertrags über Bauten oder Grundstücke zwischen einem verkaufswilligen Verkäufer und einem ihm nicht durch persönliche Beziehungen verbundenen Käufer unter den Voraussetzungen zu erzielen ist, wobei das Grundstück offen am Markt angeboten wurde, die Marktverhältnisse einer ordnungsgemäßen Veräußerung nicht im Wege stehen und eine der Bedeutung des Objektes angemessene Verhandlungszeit zur Verfügung steht“.

Der Bericht von OPAK berücksichtigt unter anderem die folgenden Grundlagen und Annahmen:

- Der Eigentümer ist verkaufswillig.
- Die Immobilie kann über einen angemessenen Zeitraum frei auf dem Markt zum Verkauf angeboten werden.
- Käufer, die aufgrund „besonderer Interessen“ zur Zahlung unangemessen hoher Preise bereit sind, werden nicht berücksichtigt.

(...)

- Die Bewertung wird im Einklang mit den etablierten Vorgehensweisen von OPAK für Schätzungen und Schätzungskursen der UiS durchgeführt.

<sup>(38)</sup> Leitfaden über Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand, Abschnitt 2.2 Buchstaben a bis c.

<sup>(39)</sup> Stellungnahme Norwegens zu dem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens (Vorgang Nr. 466024, S. 8, und Anhang 5 (Lebenslauf)).

Da das Gebäude auf der Immobilie abbruchreif ist und abgerissen werden muss, hat OPAK den Wert der Titel als unbebautes Grundstück bewertet. Das angewendete Verfahren, das als „land cost method“ (Grundstückspreisverfahren) bezeichnet wird, wird folgendermaßen erklärt:

„Die Bewertung von Immobilien richtet sich nach deren erwarteter Nutzung und ihrem voraussichtlichen Erschließungspotenzial, einschließlich der erwarteten Gewinne. Ein direkter Parameter hierfür ist der Grundstückspreis, also die Differenz zwischen dem Marktwert der vollständig erschlossenen Immobilie und allen Bauten, einschließlich Gewinnspanne, jedoch abzüglich der Grundstückskosten; dividiert durch die Innenraumfläche in Quadratmetern abzüglich Kellerräumen“<sup>(40)</sup>. Darüber hinaus wird erklärt, dass der Grundstückspreis von der Nachfrage nach Gebäuden im jeweiligen Gebiet, von den Baukosten sowie von den Vorgaben in geltenden Flächennutzungsplänen abhängen. Bei dieser Bewertung werden auch Erfahrungswerte aus Verkäufen vergleichbarer Grundstücke im jeweiligen Gebiet berücksichtigt.

Bei Anwendung dieses Verfahrens gelangt OPAK in seinem Bericht zu einem Preis von 3,2 Mio. NOK als angemessenem Schätzwert für den Verkaufspreis.

Die Überwachungsbehörde befand das Grundstückspreisverfahren kürzlich in ihrem Beschluss betreffend den Verkauf des Bibliotheksgebäudes der Universität in Oslo für ein angemessenes Verfahren für unbebaute Grundstücke<sup>(41)</sup>. Der norwegische Verband der Wertermittler (Norges TakseringsForbund, NTF) verweist auf seinen Webseiten<sup>(42)</sup> in erster Linie auf andere Verfahren, die sich beispielsweise auf die Kapitalisierung, den Cashflow und den technischen Wert beziehen. Diese Verfahren setzen jedoch voraus, dass das Grundstück bebaut ist. Da das betreffende Gebäude auf dem Land abbruchreif ist, stellt die Überwachungsbehörde fest, dass das Grundstückspreisverfahren für die drei betreffenden Titel ein angemessenes Wertermittlungsverfahren darstellt.

#### *Wirtschaftlicher Nachteil aufgrund besonderer Verpflichtungen*

Gemäß dem Leitfaden gilt Folgendes: „Besondere Verpflichtungen, die mit dem Gebäude oder Grundstück und nicht mit dem Käufer oder seinen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, können im öffentlichen Interesse an den Verkauf geknüpft werden, solange jeder potenzielle Käufer sie unabhängig davon, ob und in welcher Branche er gewerblich tätig ist, zu erfüllen hätte und grundsätzlich erfüllen könnte. Der wirtschaftliche Nachteil solcher Verpflichtungen sollte getrennt bewertet und kann mit dem Kaufpreis verrechnet werden“.

Die Überwachungsbehörde vertritt die Auffassung, dass die Verpflichtung zur Errichtung einer Tiefgarage eine solche besondere Verpflichtung darstellt und nicht mit dem Käufer verbunden ist. Außerdem können die Abrisskosten des abbruchreifen Gebäudes bewertet und anhand der gleichen Grundsätze verrechnet werden.

<sup>(40)</sup> Bewertung von OPAK für die Titel Nummer 1/152, 1/301 und 1/630 (Vorgang Nr. 466024, Anhang 3).

<sup>(41)</sup> Beschluss Nr. 170/05/KOL vom 29. Juni 2005 betreffend den Verkauf von Immobilien im Besitz der öffentlichen Hand — Bibliotheksgebäude der Universität und Teile der angrenzenden Immobilie in Oslo.

<sup>(42)</sup> <http://www.ntf.no/naring.aspx>.

Im Hinblick auf die Verpflichtung zur Errichtung der Tiefgaragenstellplätze basiert die Kostenschätzung auf den Leitlinien öffentlicher Behörden und eines unabhängigen technischen Instituts<sup>(43)</sup>, wonach 25 Quadratmeter pro Stellplatz erforderlich sind, sowie auf Erfahrungswerten bei Baukosten für Tiefgaragenparkplätze. OPAK gibt an, dass dieses Verfahren der Kostenkalkulation in der Branchenpraxis üblich ist. Auf dieser Grundlage gelangt OPAK zu einem Preis von 130 000 NOK pro Stellplatz bzw. 8 450 000 NOK für 65 Stellplätze zuzüglich Mehrwertsteuer und Grundstückspreis.

Die Abrisskosten, einschließlich Gebühren für Abfallabholung und -sortierung, wurden auf der Grundlage von Erfahrungswerten bei ähnlichen Abrissarbeiten festgesetzt. OPAK schätzt diese Kosten auf 150 000 NOK.

Die Überwachungsbehörde erinnert daran, dass sie zwar verpflichtet ist, den Inhalt der Sachverständigengutachten zu prüfen, die von Dritten vorgelegt werden, dass sie jedoch nicht verpflichtet ist, eigene externe Berater einzubinden<sup>(44)</sup>. Nach ihrer Prüfung der Kostenkalkulationen, die im Rahmen einer Schätzung des Marktwertes der Immobilie als solche von einem unabhängigen Sachverständigen mit ausreichendem technischen Wissen angefertigt wurden, und auf der Grundlage eines Ortstermins vertritt die Überwachungsbehörde die Ansicht, dass diese Kalkulationen im Einklang mit dem Leitfaden für staatliche Beihilfen stehen. Die Kosten können daher in Höhe ihres Schätzwertes mit dem Kaufpreis verrechnet werden.

#### **2.2. FAZIT BEZÜGLICH DES ELEMENTS DER STAATLICHEN BEIHELFE BEIM VERKAUF DER TITEL NUMMER 1/152, 1/301 UND 1/630 AN GRUNNSTEINEN AS**

Auf der Grundlage der vorstehenden Einschätzung des Berichts von OPAK kommt die Überwachungsbehörde zu dem Schluss, dass Grunnsteinen AS durch die Transaktion kein wirtschaftlicher Vorteil entstanden ist, da sich die wirtschaftlichen Nachteile durch die Verpflichtung zur Errichtung der Tiefgaragenstellplätze und die Abrisskosten für das abbruchreife Gebäude insgesamt auf geschätzte 8,6 Mio. NOK belaufen und der geschätzte Wert der Immobilie lediglich 3,2 Mio. NOK beträgt. Da der negative Wert der wirtschaftlichen Nachteile den positiven Wert der Immobilie erheblich übersteigt, wird diese Schlussfolgerung auch nicht durch eine angemessene Fehlerquote oder die Tatsache beeinflusst, dass OPAK die Bewertung solcher Immobilien als unsicher einschätzt.

Die Überwachungsbehörde merkt jedoch an, dass die Wertdifferenz zwischen der von Grunnsteinen übernommenen Verpflichtung und dem Wert der Immobilie so gravierend ist, dass dies bedeuten könnte, dass der Marktwert, zu dem OPAK gelangt, möglicherweise unsicher ist. Angesichts der erheblichen Diskrepanz würde jedoch auch eine weitreichende Anpassung der von OPAK ermittelten Werte nicht zu dem Schluss führen, dass Grunnsteinen ein Vorteil entstanden ist.

Vor diesem Hintergrund kommt die Überwachungsbehörde zu dem Schluss, dass in Bezug auf die Übertragung der Titel Nummer 1/152, 1/301 und 1/360 an Grunnsteinen keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens vorliegt.

<sup>(43)</sup> Norges byggforskingsinstitutt und Statens vegvesen.

<sup>(44)</sup> Rechtssache T-274/01 *Valmont gegen Kommission* Slg. 2004, S. II-3145, Randnummer 72.

### 3. VERKAUF VON TITEL NUMMER 4/165 AN BRYNE INDUSTRIEPARK AS

In dem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens äußerte die Überwachungsbehörde Bedenken, ob der Preis von 4,7 Mio. NOK für die 56 000 Quadratmeter der Immobilie dem Marktpreis entspricht. Die Zweifel der Überwachungsbehörde gründeten sich unter anderem auf die Angabe der Gemeinde, die Immobilie sei zum Selbstkostenpreis verkauft worden, obwohl dieser Ansatz später verworfen wurde, da angenommen wurde, dass dadurch Land möglicherweise unter Wert verkauft wird. Da keine Schätzung des Marktwertes durchgeführt wurde, war die Überwachungsbehörde nicht von dem Verweis auf vergleichbare Verkäufe anderer Immobilien in der Region überzeugt.

In Reaktion auf das Auskunftsersuchen der Überwachungsbehörde in ihrem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens haben die norwegischen Behörden eine von OPAK durchgeführte Schätzung des Wertes der Immobilie vorgelegt. Daher muss geprüft werden, ob die vorgelegte Schätzung die im Leitfaden der Überwachungsbehörde definierten Standards erfüllt.

#### 3.1. BEWERTUNG DES BERICHTS VON OPAK

Gemäß dem Leitfaden der Überwachungsbehörde sollte der Marktwert der Immobilie auf der Grundlage allgemein anerkannter Marktindikatoren und Bewertungsstandards von einem unabhängigen Sachverständigen für Wertermittlung mit einwandfreiem Leumund festgestellt werden.

##### *Sachverständiger für Wertermittlung mit einwandfreiem Leumund*

Die Qualifikationen und der Leumund von OPAK im Allgemeinen und Herrn Aarsheim im Speziellen wurden oben beurteilt. Angesichts dieser Beurteilung kommt die Überwachungsbehörde zu dem Schluss, dass der Bericht zu Titel Nummer 4/165 ebenfalls von einem Sachverständigen für Wertermittlung mit einwandfreiem Leumund erstellt wurde.

##### *Unabhängigkeit des Sachverständigen für Wertermittlung*

Für die Überwachungsbehörde bestand kein Anlass, die Unabhängigkeit des Sachverständigen für Wertermittlung anzuzweifeln. Herr Aarsheim gehört einem bekannten Wertermittlungsunternehmen an, das über keine formellen Verbindungen mit der Gemeinde verfügt. Der Bericht beschreibt zudem den Zweck der Schätzung, bestätigt, dass Herr Aarsheim die Immobilie besucht hat, und beschreibt das angewandte Verfahren eingehend. Aus diesen Gründen spricht aus Sicht der Überwachungsbehörde alles dafür, dass die Bewertung in vollkommener Unabhängigkeit von jeglichen Anweisungen der Gemeinde in Bezug auf das Ergebnis der Bewertung durchgeführt wurde.

##### *Bewertung des Marktwertes auf der Grundlage allgemein anerkannter Marktindikatoren und Bewertungsstandards*

Wie bereits oben beschrieben, setzt OPAK eine Reihe von Annahmen für die Schätzung des Marktwertes voraus, darunter die Annahme, dass der Verkäufer verkaufswillig ist und die Immobilie über einen angemessenen Zeitraum frei auf dem Markt zum Verkauf angeboten werden kann.

OPAK hat den Wert der Immobilie auf der Grundlage bewertet, dass sie keinem Flächennutzungsplan unterlag und lediglich Industriezwecken vorbehalten war. Grund hierfür war, dass der vorgeschlagene Flächennutzungsplan als Industriegebiet vor der Vertragsunterzeichnung aufgrund von Einwänden der öffentlichen Straßenverwaltung zurückgezogen worden war<sup>(45)</sup>. Der später verabschiedete Flächennutzungsplan wich laut OPAK erheblich von dem zurückgezogenen Plan ab, da das Gebiet dort für sportliche Zwecke statt für Industriezwecke ausgewiesen wurde.

Der Bericht definiert den „Verkaufswert als den Preis, den mehrere voneinander unabhängige potenzielle Käufer zum Zeitpunkt der Schätzung zu zahlen bereit sind“. Im Gegensatz zu der Schätzung für die an Grundsteinen übertragenen Immobilien wandte OPAK im Fall von Hålandmarka nicht das Grundstückspreisverfahren oder ein anderes der vom NTF im Hinblick auf Gebäude bevorzugten Verfahren an. Stattdessen wurde der Preis durch Vergleiche mit ähnlichen Grundstücken festgelegt, die in diesem Gebiet verkauft wurden (Vergleichswertverfahren).

OPAK gibt an, dass die vergleichbaren Preise im betreffenden Gebiet zwischen 80 NOK pro Quadratmeter (Verkauf zwischen einer privaten Vertragspartei und der Gemeinde) und 115 NOK pro Quadratmeter (Verkauf zwischen zwei privaten Vertragsparteien) liegen. Außerdem verweist OPAK auf die Neubewertungsentscheidung in Stavanger, die einen Preis von 140 NOK pro Quadratmeter für Grundstücke festlegte, die für Wohnbauten in zentraler Lage vorgesehen sind. Laut OPAK würde dies einem Preis von ca. 90 NOK pro Quadratmeter für das betreffende Industriegebiet entsprechen. OPAK erkennt an, dass die Marktbedingungen unsicher sind, und veranschlagt daher einen Marktpreis zwischen 80 und 100 NOK pro Quadratmeter bzw. zwischen 4 510 000 und 5 636 000 für das gesamte Gebiet. Vor diesem Hintergrund liegt die Schätzung von OPAK bezüglich des Verkaufswerts in der Mitte dieses Bereichs, d. h. bei 5 100 000 NOK.

In ihrem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens äußerte die Überwachungsbehörde Bedenken hinsichtlich der Zuverlässigkeit des von der Gemeinde angestellten Vergleichs mit Preisen anderer Immobilien im betreffenden Gebiet, unter anderem da der Flächennutzungsplan trotz den Einwänden der öffentlichen Straßenverwaltung offenbar bereits verabschiedet worden war und es daher nicht gerechtfertigt erschien, das Land mit Gebieten zu vergleichen, für die kein Flächennutzungsplan vorlag. Die norwegischen Behörden haben jedoch in ihren Stellungnahmen zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens darauf hingewiesen, dass die Einwände der öffentlichen Straßenverwaltung zum Zeitpunkt des Verkaufs bereits bekannt waren und daher kein Flächennutzungsplan vorhanden war. Außerdem sei erst im August 2007, also zwei Jahre nach dem Verkauf, ein Flächennutzungsplan für das Gebiet verabschiedet worden, gemäß dem das Gebiet für sportliche Zwecke ausgewiesen wurde. Auch wenn die nachfolgende Ereigniskette den Vertragsparteien zum Zeitpunkt der Transaktion nicht bekannt war, untermauern diese Tatsachen den Schluss, dass die Rücknahme des ursprünglichen Flächennutzungsplans gerechtfertigt war und erhebliche Änderungen zu erwarten waren.

Die Überwachungsbehörde erachtet die Annahmen, auf denen der Bericht von OPAK basiert, also auf das Fehlen eines geltenden Flächennutzungsplans zum Zeitpunkt des Verkaufs, als akzeptabel.

<sup>(45)</sup> Klausel 1 Abschnitt 3 des Kaufvertrags, Vorgang Nr. 428860.

Im Hinblick auf das von OPAK angewandte Wertermittlungsverfahren weist die Überwachungsbehörde darauf hin, dass das Vergleichswertverfahren weniger genau zu sein scheint als andere vom NTF beschriebene Verfahren, da die Merkmale und die erwartete Nutzung der Immobilie weniger stark berücksichtigt werden. Aus den Schätzungen von OPAK geht nach Ansicht der Überwachungsbehörde jedoch hervor, dass das Grundstückspreisverfahren, das eng mit der maximal zulässigen Erschließung des Lands verknüpft ist, nicht einfach angewandt werden kann, wenn kein Flächennutzungsplan vorliegt. Deshalb ist darauf hinzuweisen, dass der NTF auch das Vergleichswertverfahren als eines der akzeptablen Verfahren für die Bewertung von Industriegrundstücken betrachtet <sup>(46)</sup>.

Vor diesem Hintergrund kommt die Überwachungsbehörde zu dem Schluss, dass der Bericht von OPAK offenbar auf der Grundlage allgemein anerkannter Marktindikatoren und Bewertungsstandards angefertigt wurde.

### 3.2. FAZIT BEZÜGLICH DES ELEMENTS DER STAATLICHEN BEIHILFE BEIM VERKAUF VON TITEL NUMMER 4/165 AN BRYNE INDUSTRIEPARK

Der Verkaufspreis an Bryne Industripark betrug 4 700 000 NOK. Somit befand sich der Preis am unteren Ende des von OPAK angesetzten Preisbereichs (4 510 000 bis 5 636 000 NOK) und etwas unter dem geschätzten Verkaufswert von 5,1 Mio. NOK.

Aus der Rechtsprechung des Gerichts erster Instanz geht hervor, dass die Überwachungsbehörde Schätzungen des Marktwertes, die ihr im Verlauf eines Verfahrens betreffend staatliche Beihilfe in Verbindung mit dem Verkauf von Land und Gebäuden durch die öffentliche Hand vorgelegt werden, prüfen muss, „um zu ermitteln, ob [der Verkaufspreis] *nicht so stark* [...] abweicht, dass auf das Vorliegen einer Vergünstigung zu schließen wäre“ <sup>(47)</sup> (Hervorhebung hinzugefügt). Außerdem betrifft die vorliegende Sache unerschlossenes Land, das keinem Flächennutzungsplan unterliegt, dessen Wert laut OPAK nicht mit Sicherheit bestimmt werden kann. Der tatsächliche Marktwert des Grundstücks könnte sich durchaus am unteren Ende des von OPAK angesetzten Preisbereichs bewegen, was dem Preis entsprechen würde, den Bryne Industripark letztendlich gezahlt hat. Vor diesem Hintergrund kommt die Überwachungsbehörde zu dem Schluss, dass nicht bestimmt werden kann, dass Bryne Industripark durch den Verkauf des Grundstücks ein Vorteil im Sinne des Leitfadens für staatliche Beihilfen verschafft wurde.

Die Transaktion beinhaltet daher keine Gewährung staatlicher Beihilfe im Sinne von Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens zugunsten von Bryne Industripark.

### 4. VERKAUF VON TITEL NUMMER 2/70 UND 2/32 (STADION BRYNE) AN BRYNE FK

In dem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens äußerte die Überwachungsbehörde Bedenken, ob die Übertragung an Bryne FK für 0 NOK zu Marktbedingungen erfolgt ist. Außerdem vertrat die Überwachungsbehörde die Auffassung, dass Bryne FK auf der Grundlage der zu der Zeit verfügbaren

Informationen vermutlich der Definition eines Unternehmens im Sinne der Vorschriften für staatliche Beihilfen entsprochen hat, das wirtschaftliche Tätigkeiten ausübt, die den Handel innerhalb des EWR beeinträchtigen können. Vor diesem Hintergrund nahm die Überwachungsbehörde vorläufig den Standpunkt ein, dass die Transaktion möglicherweise staatliche Mittel umfasst hat, einem Unternehmen einen Vorteil verschafft hat und den Handel innerhalb des EWR beeinträchtigen kann.

Infolge des förmlichen Prüfverfahrens gelangte die Überwachungsbehörde zu weiteren Informationen.

In ihren Stellungnahmen zu dem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens und in Reaktion auf das Auskunftsersuchen der Überwachungsbehörde haben die norwegischen Behörden zunächst eine Schätzung der übertragenen Titel sowie des Weiteren weitere Informationen über die Organisationsstruktur des Fußballvereins zum Zeitpunkt der Transaktion vorgelegt. In Bezug auf die Organisationsstruktur wurde darauf hingewiesen, dass der Verein aus zwei Einheiten bestand: Bryne ASA und Bryne FK.

#### 4.1. STAATLICHE MITTEL

Um als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens eingestuft zu werden, muss eine Maßnahme vom Staat oder durch staatliche Mittel gewährt werden.

Die Überwachungsbehörde erinnert daran, dass die Definition von staatlicher Beihilfe nach ständiger Rechtsprechung allgemeiner gehalten ist als die Definition einer Subvention, da sie nicht nur positive Leistungen wie etwa Subventionen selbst, sondern auch staatliche Maßnahmen umfasst, die in verschiedener Form die Belastungen vermindern, die ein Unternehmen regelmäßig zu tragen hat, und die zwar keine Subventionen im strengen Sinne des Wortes darstellen, diesen aber nach Art und Wirkung gleichstehen <sup>(48)</sup>. Die Einkommensverluste für den Staat in einem Verkauf unter dem Marktwert fallen ebenfalls unter den Begriff der staatlichen Beihilfe.

Damit festgestellt werden kann, ob beim Verkauf der Titel Nummer 2/70 und 2/32 an Bryne FK staatliche Mittel vorlagen, muss der Marktwert der Titel ermittelt werden. Wenn die Gemeinde die Titel zu einem Preis unter dem Marktwert verkauft hätte, lägen staatliche Mittel in Form von Einkommensverlusten vor.

Die norwegischen Behörden haben eine von OPAK durchgeführte Schätzung des Grundstückwertes vorgelegt, auf dem das Stadion errichtet wurde. Wie oben erwähnt, muss die Schätzung im Einklang mit dem Leitfaden der Überwachungsbehörde geprüft werden.

<sup>(46)</sup> Vgl. Fußnote 42.

<sup>(47)</sup> Rechtssache T-274/01 *Valmont*, oben zitiert, Randnummer 45, und verbundene Rechtssachen T-127/99, T-129/99 und T-148/99 *Diputación Foral de Álava* Slg. 2002, S. II-01275, Randnummer 85.

<sup>(48)</sup> Siehe insbesondere Rechtssache C-143/99 *Adria-Wien Pipeline und Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* Slg. 2001, S. I-8365, Randnummer 38; Rechtssache C-501/00 *Spanien gegen Kommission* Slg. 2004, S. I-6717, Randnummer 90, und Rechtssache C-66/02 *Italien gegen Kommission* Slg. 2005, S. I-0000, Randnummer 77.

### *Unabhängiger Sachverständiger für Wertermittlung mit einwandfreiem Leumund*

Bei der Beurteilung des Berichts weist die Überwachungsbehörde darauf hin, dass die Schätzung vom gleichen Sachverständigen für Wertermittlung (OPAK/Herr Aarsheim) durchgeführt wurde. Die Überwachungsbehörde hat bereits festgestellt, dass OPAK und Herr Aarsheim die Anforderungen im Leitfaden hinsichtlich des einwandfreien Leumunds erfüllen. Außerdem besteht für die Überwachungsbehörde kein Anlass zu der Vermutung, Herr Aarsheim hätte die Schätzung des Marktwertes nicht unabhängig durchgeführt.

### *Bewertung des Marktwerts auf der Grundlage allgemein anerkannter Marktindikatoren und Bewertungsstandards*

Angesichts des besonderen Charakters der betreffenden Immobilie muss das angewandte Verfahren eingehend untersucht werden, damit ermittelt werden kann, ob die Schätzung auf der Grundlage allgemein anerkannter Marktindikatoren und Bewertungsstandards durchgeführt wurde.

Die Schätzung des Marktwertes umfasst zunächst eine Beschreibung der derzeitigen Nutzung des Grundstücks, das ein Fußballfeld, eine Laufbahn, Trainingsplätze, eine Tribüne und Trainingshallen umfasst. Im geltenden Flächennutzungsplan vom 28. Oktober 1997 ist das Gebiet für sportliche Zwecke ausgewiesen. OPAK gibt an, dass der Wert des Grundstücks zunächst auf der Grundlage von dessen zulässiger Nutzung bemessen werden sollte. Da auf dem Grundstück jedoch bereits sportliche Einrichtungen errichtet wurden und daher der Begriff der zulässigen Nutzung nicht sinnvoll ist, müsse laut OPAK ein anderes Verfahren Anwendung finden. Da das Stadion Mittel aus Glücksspielen<sup>(49)</sup> erhalten hat, verweist OPAK auf die dafür geltenden Bedingungen, nach denen die Einrichtungen für 40 Jahre geöffnet sein und genutzt werden müssen, da sonst die Mittel zurückerstattet werden müssten. Wenn der Wert des Grundstücks gemäß einem alternativen Flächennutzungsplan bewertet werden sollte, müssten außerdem die Bedingungen eines solchen Plans bekannt sein. Vor diesem Hintergrund kommt OPAK zu dem Schluss, dass das Stadion nur als Immobilie bewertet werden kann, die zur Erschließung für sportliche Einrichtungen vorgesehen ist. Die Schätzung des Marktwertes basiert daher auf einem Vergleich mit in diesem Gebiet verkauftem Industriegelände abzüglich eines Betrags, da der derzeitige Flächennutzungsplan keine gewinnerzeugenden Gewerbegebiete vorsieht. OPAK gelangt zu einem Marktpreis zwischen 2 385 000 und 2 915 000 NOK und veranschlagt einen Verkaufspreis von 2 650 000 NOK.

Die Überwachungsbehörde merkt zunächst an, dass die Schätzung des Marktwertes nicht anhand eines der vom Norges TakseringsForbund bevorzugten Verfahren durchgeführt wurde. Außerdem wurde kein direkter Vergleich mit ähnlichen Immobilien angestellt.

Die Überwachungsbehörde erkennt jedoch an, dass es sich bei einem Fußballstadion um eine besondere Art von Immobilie

handelt und daher ein direkter Vergleich mit anderen Immobilien nur schwierig anzustellen ist. Außerdem vertritt die Überwachungsbehörde die Auffassung, dass in Ermangelung eines alternativen Flächennutzungsplans und aufgrund des wirtschaftlichen Nachteils, der infolge der Rückerstattungsverpflichtung bei einer anderen Flächennutzung entstehen würde, die Schätzung des Marktwertes auf der Grundlage des derzeitigen Flächennutzungsplans den Wert des tatsächlich übertragenen Grundstücks am besten widerspiegelt. Darüber hinaus erkennt die Überwachungsbehörde an, dass es schwierig ist, eine Schätzung von für sportliche Zwecke ausgewiesenen Immobilien vorzunehmen, die unter den derzeitigen Bedingungen für die Flächennutzung nicht als gewinnbringendes Gewerbegebiet genutzt werden können. Unter diesen Umständen erachtet die Überwachungsbehörde das von OPAK/Herrn Aarsheim angewandte Verfahren als akzeptabel für die Veranschlagung des Marktpreises, auch wenn ein solcher Preis zwangsläufig als unsicher gelten muss. So ist die Überwachungsbehörde beispielsweise der Ansicht, dass der Marktwert durch die bereits vorliegende Pachtvereinbarung des Vereins für das Grundstück durchaus weiter reduziert werden kann, da diese eine Belastung für jeden anderen Käufer der Immobilie darstellen würde. Unter Berücksichtigung dieser Vorbehalte hält die Überwachungsbehörde den Bericht für detailliert und fundiert genug, um den wahrscheinlichen Wert der Immobilie mit ausreichender Sicherheit festzustellen.

Da die Gemeinde Time die Immobilie zu einem Preis von 0 NOK an Bryne FK übertrug, obwohl der Wert der Immobilie auf ca. 2 650 000 NOK geschätzt wurde, stellt die Überwachungsbehörde abschließend fest, dass in Bezug auf diese Transaktion staatliche Mittel vorliegen.

## 4.2. WIRTSCHAFTLICHER VORTEIL FÜR EIN UNTERNEHMEN

### a) **Vorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils**

Da die Immobilie für 0 NOK an Bryne FK übertragen wurde, besteht eine eindeutige Differenz zwischen dem gezahlten Preis und dem wahrscheinlichen Marktwert der Immobilie. Die Überwachungsbehörde kommt daher zu dem Schluss, dass Bryne FK ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wurde, da der Verein keine Zahlung in Höhe des Grundstückswerts zu Marktbedingungen geleistet hat.

### b) **Bryne FK als Unternehmen im Sinne der Vorschriften für staatliche Beihilfen**

Als Nächstes muss bewertet werden, ob Bryne FK als Unternehmen im Sinne der Vorschriften für staatliche Beihilfen betrachtet werden sollte. Zu diesem Zweck muss daran erinnert werden, dass der Begriff Unternehmen alle Organisationen abdeckt, die eine wirtschaftliche Tätigkeit ausüben, unabhängig von ihrem Rechtsstatus und der Art ihrer Finanzierung, und dass jegliche Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten, als wirtschaftliche Tätigkeit gilt<sup>(50)</sup>.

Bryne FK verfügt über eine professionelle oder halbprofessionelle Mannschaft, die derzeit in der Liga unter der höchsten Spielklasse spielt und zum Zeitpunkt der Transaktion der höchsten Spielklasse angehörte. In ihrem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens gründete die Überwachungsbehörde

<sup>(49)</sup> Als Mittel aus Glücksspielen gelten die Einnahmen aus dem staatlichen Glücksspielunternehmen Norsk Tipping. Gemäß den Bestimmungen des norwegischen Ministeriums für kulturelle und kirchliche Angelegenheiten (Kultur- og kirkedepartementet) müssen betroffene Einrichtungen nach ihrer Fertigstellung 40 Jahre lang geöffnet bleiben. Siehe die Broschüre „Om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – 2008“, Kapitel 4.9: [http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-0732B\\_web.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-0732B_web.pdf).

<sup>(50)</sup> Siehe Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache E-5/07, *Private Barnehagers Landsforbund* gegen EFTA-Überwachungsbehörde, Randnummer 78, und Rechtssache C-218/00 *Cisal* Slg. 2002, S. I-691, Randnummer 23.

ihre vorläufige Einstufung von Bryne FK als Unternehmen darauf, dass einige der Tätigkeiten des Vereins auf einem Markt angeboten wurden und daher wirtschaftlicher Natur waren, darunter insbesondere der An- und Verkauf von professionellen Spielern, die Erbringung von Unterhaltungsdienstleistungen in Form von Fußballspielen und die Bereitstellung von Werbefläche. Nach Ansicht der Überwachungsbehörde ergab das förmliche Prüfverfahren keine neuen Argumente, die eine Revision dieses Schlusses rechtfertigen. Daher kommt die Überwachungsbehörde zu dem Schluss, dass Bryne FK in Bezug auf die genannten Tätigkeiten als Unternehmen im Sinne der Vorschriften für staatliche Beihilfen gilt.

Die Überwachungsbehörde merkt jedoch an, dass 89 % der Gesamtaktivitäten von Bryne FK, gemessen an der Anzahl der Stunden, die für die jeweiligen Tätigkeiten aufgewendet werden, auf Tätigkeiten in Verbindung mit nicht-professionellem Fußball entfallen, insbesondere auf die Organisation entsprechender Aktivitäten für Kinder und Jugendliche<sup>(51)</sup>.

Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs unterliegen sportliche Betätigungen nur insoweit dem EWR-Recht, als sie eine wirtschaftliche Tätigkeit im Sinne des EWR-Abkommens darstellen. Dies würde für die Aktivitäten professioneller und halbprofessioneller Fußballspieler gelten, die auf dem Markt angeboten werden<sup>(52)</sup>. Wie oben erwähnt, wurden diese Tätigkeiten innerhalb von Bryne ASA ausgeübt. Dagegen werden die Aktivitäten, die Bryne FK für 600 junge Fußballspieler im Verein anbietet, hauptsächlich gemeinnützig und in großen Teilen auf der Grundlage freiwilliger Tätigkeiten durch Eltern und andere organisiert<sup>(53)</sup>.

Als Nächstes ist anzumerken, dass in der Praxis der Europäischen Kommission festgelegt wurde, dass das Angebot solcher sportlichen Aktivitäten zugunsten von Kindern und Jugendlichen keine wirtschaftlichen Tätigkeiten im Sinne der Vorschriften für staatliche Beihilfen darstellt. In einer Sache betreffend die öffentliche Unterstützung für sportliche Aktivitäten, die von professionellen Sportvereinen für Jugendliche in Frankreich organisiert werden, befand die Kommission, dass die Unterstützung für die staatsbürgerliche, akademische und sportbezogene Bildung junger Menschen als allgemeine bildungspolitische Aufgabe des Staats betrachtet werden könnte. Soweit diese Bildung die Aufgaben der früheren „sportlichen Ausbildung“ übernimmt und deren allgemeine Merkmale und Organisation beibehalten hat, würde die betreffende Unterstützung Aktivitäten im Bereich Bildung zugute kommen und damit nicht dem Wettbewerb unterliegen. Außerdem widmeten sich einige der unterstützten Tätigkeiten der Senkung der Gewalt zwischen Fans sowie nachbarschaftlichen Aktivitäten. Die Kommission kam zu dem Schluss, dass solche Aktivitäten als Beitrag zur staatsbürgerlichen Bildung im weiteren Sinne betrachtet werden können. Somit entschied sie, dass die betreffenden Maßnahmen mit Bildungsaktivitäten vergleichbar sind, für die das nationale Bildungssystem als eine der allgemeinen Aufgaben des Staats verantwortlich ist<sup>(54)</sup>.

In dieser Hinsicht sollte angemerkt werden, dass Norges Fotballforbund (NFF) darauf hingewiesen hat, dass es grundsätzlich in

der Verantwortung der Öffentlichkeit liege, sportliche Aktivitäten für Kinder und Jugendliche in deren unmittelbaren Umgebung anzubieten und zu organisieren. Die Vereine übernehmen in Zusammenarbeit mit lokalen Behörden und NFF eine wichtige Verantwortung für die Entwicklung von Einrichtungen und die Organisation von Aktivitäten auf allen Ebenen. Außerdem hat NFF darauf hingewiesen, dass die norwegischen Behörden wiederholt die positive Wirkung von Fußball als Instrument der sozialen Integration hervorgehoben haben<sup>(55)</sup>.

NFF weist darauf hin, dass die Vereine Fußballaktivitäten für Kinder und Jugendliche organisieren und damit bildungspolitische Zusatzdienstleistungen im Bereich des Sports erbringen sowie ein Instrument für soziale Integration und Mobilität schaffen. Daher geht die Überwachungsbehörde davon aus, dass die Freizeitfußballaktivitäten, die Bryne FK organisiert, als eine Aufgabe im allgemeinen Interesse betrachtet werden können, die mit Bildungsaktivitäten vergleichbar ist. Daher stellen solche Aktivitäten keine wirtschaftlichen Aktivitäten im Sinne der Vorschriften für staatliche Beihilfen des EWR-Abkommens dar.

Angesichts der vorstehenden Ausführungen stellt die Überwachungsbehörde abschließend fest, dass Bryne FK im Hinblick auf seine nicht-professionellen Aktivitäten nicht als Unternehmen im Sinne der Vorschriften für staatliche Beihilfen betrachtet werden kann.

#### c) **Keine Vorteile für die wirtschaftlichen Tätigkeiten des Vereins**

Die Europäische Kommission hat entschieden, dass im Falle eines Sportvereins, der sowohl wirtschaftliche als auch nicht-wirtschaftliche Tätigkeiten ausübt, keine staatliche Beihilfe vorliegt, wenn der Verein durch getrennte Buchführung sicherstellt, dass die wirtschaftlichen Tätigkeiten nicht begünstigt werden<sup>(56)</sup>. Als nächster Schritt muss daher beurteilt werden, ob der Vorteil durch die Übertragung der Immobilie zu einem Preis unter dem geschätzten Marktpreis den wirtschaftlichen Tätigkeiten des Vereins wirksam zugute gekommen ist.

Zunächst sollte angemerkt werden, dass der Verein zum Zeitpunkt der Transaktion aus zwei juristischen Einheiten bestand: Bryne FK und Bryne Fotball ASA. Die Aufteilung der Aufgaben und die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den beiden Einheiten wurden in einer Kooperationsvereinbarung geregelt, die der Verein und die Kapitalgesellschaft im Jahr 2000 geschlossen haben.

Gemäß den Bestimmungen der Vereinbarung zwischen den beiden Einheiten war Bryne Fotball ASA für die wirtschaftliche Aktivitäten zuständig, darunter folgende: Sponsorenverträge; Verkauf von Medien- und Fernsehrechten; Bereitstellung von Werbeflächen im Stadion; Verkauf und Lizenzierung von Fanartikeln; gewerbliche Nutzung der Spieler sowie des Namens und des Logos des Vereins; Verkauf von Eintrittskarten für Heimspiele des Vereins; Verwaltung von Vereinbarungen im Zusammenhang mit Bingo (Klausel 2.1).

<sup>(51)</sup> Vorgang Nr. 485026 (Stellungnahmen von betroffenen Dritten von Bryne FK).

<sup>(52)</sup> Rechtssache 13-76, *Donà gegen Mantero* Slg. 1976, S. 1333, Randnummer 12.

<sup>(53)</sup> Vorgang Nr. 485026 (Stellungnahmen von betroffenen Dritten von Bryne FK).

<sup>(54)</sup> Sache N 118/00 *Subventions publiques aux clubs sportifs professionnels (France)* (Öffentliche Subventionen für professionelle Sportvereine (Frankreich)).

<sup>(55)</sup> Vorgang Nr. 484855, Stellungnahmen von betroffenen Dritten von NFF mit Schreiben vom 3. Juli 2008.

<sup>(56)</sup> Siehe Entscheidung der Kommission in der Sache N 118/00 (oben zitiert).

Bryne FK war dagegen für Folgendes verantwortlich: alle sportlichen Aktivitäten, einschließlich Trainingseinheiten und Spiele; alle offiziellen Pflichten aus den sportlichen Bestimmungen von NFF; verschiedene Aktivitäten in Verbindung mit der Beschaffung von Finanzmitteln für die nicht-professionellen Tätigkeiten des Vereins; Betrieb des Stadions mit Ausnahme von Werbung.

Obwohl Bryne FK formal der Arbeitgeber der Profispieler und des Unterstützungspersonals sowie der formale Vertragspartner bei Vereinbarungen in Verbindung mit Ankauf-, Verkauf- und Leihtransaktionen für Spieler war, wurden sämtliche finanziellen Verpflichtungen hierbei<sup>(57)</sup> von Bryne Fotball ASA getragen. Außerdem sollten sämtliche Nettoerträge nach Begleichung aller finanziellen Auslagen bei Bryne Fotball ASA verbleiben (Klausel 4.2). Verwaltungsangestellte wurden laut Vereinbarung von Bryne Fotball ASA angestellt und bezahlt (Klausel 5.1).

Gemäß der Vereinbarung war Bryne FK für das Stadion an sich verantwortlich. Bryne Fotball ASA sollte eine jährliche Nutzungsgebühr von 150 000 NOK für das Stadion sowie 10 000 NOK für jedes offizielle Spiel an Bryne FK entrichten (Klausel 4.2). Außerdem sollte Bryne Fotball ASA für das Recht, den Namen und das Logo des Vereins sowie die Spieler an sich gewerblich zu nutzen, eine jährliche Gebühr an Bryne FK zahlen (Klausel 4.3). Wenn die Profimannschaft Elemente nutzte, die Eigentum von Bryne FK waren, beispielsweise das Stadion oder den Namen und das Logo des Vereins, sollte der Verein ebenfalls entschädigt werden. Bryne FK räumt in seiner Stellungnahme bei der Überwachungsbehörde ein, dass es sich hierbei um eine marktbasierende Prämie handelt, auch wenn der Verein keine Dokumente hinsichtlich der Berechnung der Prämie vorgelegt hat.

Angesichts der Kooperationsvereinbarung kann davon ausgegangen werden, dass Bryne FK zusätzliche Mittelbeschaffungsaktivitäten ausübt, nämlich in Form der Vermietung seines Stadions sowie seines Namens und Logos an Bryne Fotball ASA. Aufgrund der Natur dieser Aktivitäten können diese grundsätzlich auf einem Markt im Wettbewerb mit anderen Betreibern stattfinden und entsprechen daher dem Begriff einer wirtschaftlichen Tätigkeit. In der vorliegenden Sache bestand die Wirkung der Zahlung von der Kapitalgesellschaft für die Nutzung des Stadions und des Namens und Logos des Vereins darin, auf wirksame Weise sicherzustellen, dass die Finanzierung, die zur Förderung der Freizeitfußballaktivitäten vorgesehen war, nicht den professionellen Fußballaktivitäten zugute kam. Erlöse, die Bryne FK durch diese Vereinbarung erwirtschaftete, kamen offenbar wieder den nicht-professionellen Fußballaktivitäten zugute, die Bryne FK veranstaltete.

Wie oben beschrieben, kam Bryne Fotball ASA für alle Kosten in Verbindung mit der Profimannschaft auf. Außerdem wurde der Verein entschädigt, wenn die Profimannschaft Anlagen nutzte, die Eigentum von Bryne FK waren. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass alle gewerblichen Aktivitäten (beispielsweise

Werbung) im Zusammenhang mit Profifußball von Bryne Fotball ASA abgewickelt werden<sup>(58)</sup>. Oben wurde bereits erwähnt, dass im Rahmen der Vereinbarung mit der Gemeinde Time das Stadiongrundstück an Bryne FK übertragen wurde und nicht an Bryne Fotball ASA. Angesichts dieser Umstände vertritt die Überwachungsbehörde die Auffassung, dass die Kooperationsvereinbarung gewährleistet, dass staatliche Beihilfe, die Bryne FK gewährt wurde, nicht den professionellen Fußballaktivitäten oder jeglichen damit verbundenen gewerblichen Aktivitäten zugute kam, da die Bücher von Bryne Fotball ASA und Bryne FK getrennt geführt wurden.

Außerdem weist die Überwachungsbehörde auf die Aussage von Bryne FK hin, dass all seine eigenen Aktivitäten auf dem Stadiongrundstück stattfinden, von denen die nicht-professionellen Aktivitäten 89 % ausmachen. Dies würde bedeuten, dass die Immobilie in erster Linie für die eigenen Kerntätigkeiten des Vereins genutzt wird, also für das Angebot von Freizeitfußballaktivitäten in der lokalen Gemeinschaft, insbesondere für Kinder und Jugendliche.

Vor diesem Hintergrund kommt die Überwachungsbehörde zu dem Schluss, dass die gewinnbringenden Tätigkeiten von Bryne FK der Hauptzielsetzung des Vereins eindeutig untergeordnet sind und diese lediglich ergänzen<sup>(59)</sup>.

Insbesondere im Hinblick auf die Vermietung des Fußballstadions weist die Überwachungsbehörde darauf hin, dass die Sitzkapazität des betreffenden Stadions begrenzt ist und sich das Stadion nicht in einem größeren Stadtzentrum befindet. Dies könnte bedeuten, dass die Nutzung des Stadions für andere Dritte neben Bryne Fotball ASA nicht interessant war. Daraus würde folgen, dass die Erträge gering waren und das Stadion somit auch kein großes Interesse bei gewinnorientierten privaten Investoren geweckt hätte. Es ist wichtig anzumerken, dass das Stadiongelände nicht im Wettbewerb mit Einkaufszentren oder Bürogebäuden in der Umgebung steht. So weist auch OPAK in seinem Bericht eigens darauf hin, dass keine Gewerbegebiete an das Stadiongelände angrenzen.

Im Frühjahr 2004, also etwa ein halbes Jahr nach der Transaktion, stellte Bryne Fotball ASA seine Tätigkeit ein, und die professionellen Tätigkeiten wurden an Bryne FK übertragen. Bryne FK hat außerdem bestätigt, dass der Verein keine getrennten Bücher für die verschiedenen Arten von Tätigkeiten innerhalb des Vereins führt.

<sup>(58)</sup> Die zu der Zeit geltende Kooperationsvereinbarung beinhaltete, dass Bryne Fotball ASA und nicht Bryne FK für die wirtschaftlichen Aktivitäten zuständig war, darunter folgende: Sponsorenverträge; Verkauf von Medien- und Fernsehrechten; Bereitstellung von Werbeflächen im Stadion; Verkauf und Lizenzierung von Fanartikeln; gewerbliche Nutzung der Spieler sowie des Namens und des Logos des Vereins; Verkauf von Eintrittskarten für Heimspiele des Vereins. Auch wenn der An- und Verkauf von Profispielern in Klausel 2.5 zu den Aufgaben und Zuständigkeiten von Bryne FK gerechnet wurde, war Bryne Fotball ASA für die Zahlung des Kaufpreises und der Spielergehälter verantwortlich. Es ist also offensichtlich so, dass die Tätigkeiten, von denen die Überwachungsbehörde ausgeht, dass sie in ihrer Natur wirtschaftlich sind und den Handel und Wettbewerb im EWR beeinflussen können, zum Zeitpunkt der Transaktion von Bryne Fotball ASA ausgeübt wurden.

<sup>(59)</sup> Beihilfesache N 558/05 — Wsparcie dla zakładów aktywności zawodowej (Unterstützung für Einrichtungen, die professionelle Tätigkeiten ausüben (Polen)). Beihilfesache N 234/07 — Fomento de la I&D&i España (Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation (Spanien)), Randnummer 38, belegt zudem, dass Forschungsorganisationen, die nicht hauptsächlich wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben, dennoch gegen Entschädigung Forschungsdienste für Unternehmen erbringen können, ohne dabei als Unternehmen im Sinne der Vorschriften für staatliche Beihilfen eingestuft zu werden.

<sup>(57)</sup> Diese Verpflichtungen betreffen insbesondere die Zahlung des Kaufpreises für Spieler und die Zahlung der Gehälter und der sonstigen Bezüge für Spieler, Trainer und Unterstützungspersonal. Die Kapitalgesellschaft war zudem für die Zahlung der Sozialversicherungsbeiträge für die Angestellten verantwortlich und beglich die Kosten für Anschaffung und Instandhaltung von Ausrüstung, Trainingswochenenden, Reisen in Verbindung mit Auswärtsspielen und -trainingseinheiten, Miete von Spielfeldern und Austragungsorten.

Da es sich bei einer Übertragung einer Immobilie um eine einmalige Transaktion handelt, basiert die vorstehende Bewertung auf dem Aufbau des Vereins zum Zeitpunkt der Transaktion. Eine Bewertung der möglichen Auswirkungen auf die wirtschaftlichen Tätigkeiten des Vereins nach dem Zusammenschluss wäre anzustellen, wenn Anzeichen bestünden, dass der Ablauf der Ereignisse darauf ausgerichtet war, die Vorschriften für staatliche Beihilfen durch Umleitung des wirtschaftlichen Vorteils über eine gemeinnützige Organisation zu umgehen. In der vorliegenden Sache sieht die Überwachungsbehörde keine Hinweise darauf, dass der Zusammenschluss zwischen Bryne FK und Bryne Fotball ASA zum Zeitpunkt der Übertragung geplant, in irgendeiner Weise mit der Übernahme des Grundstücks durch den Verein oder in einer anderen Weise auf die Umgehung der EWR-Vorschriften für staatliche Beihilfen ausgerichtet war.

Die Überwachungsbehörde stellt daher abschließend fest, dass die Unterstützung, die Bryne FK durch die Übertragung des Grundstücks, auf dem das Stadion errichtet wurde, erhalten hat, den wirtschaftlichen Tätigkeiten des Vereins nicht zugute gekommen ist.

#### 4.3. FAZIT ZUR ÜBERTRAGUNG DER TITEL NUMMER 2/70 UND 2/32 AN BRYNE FK

Vor diesem Hintergrund kommt die Überwachungsbehörde zu dem Schluss, dass in Bezug auf die Übertragung der Immobilie an Bryne FK keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens vorliegt.

#### 5. FAZIT

Auf der Grundlage der vorstehenden Bewertung kommt die Überwachungsbehörde zu dem Schluss, dass bei keiner der drei Transaktionen, die Gegenstand dieses Beschlusses sind, staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens vorliegt —

BESCHLIESST:

#### Artikel 1

Die EFTA-Überwachungsbehörde stellt fest, dass der Verkauf der Immobilien mit den Titeln Nummer 1/151, 1/301, 1/630 (an Grunnsteinen), 4/165 (an Bryne Industripark AS) sowie 2/72 und 2/32 (an Bryne FK) durch die Gemeinde Time keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens darstellt.

#### Artikel 2

Dieser Beschluss ist an das Königreich Norwegen gerichtet.

#### Artikel 3

Nur der englische Text ist verbindlich.

Brüssel, den 23. Juli 2009

Für die EFTA-Überwachungsbehörde

Per SANDERUD  
Präsident

Kristján A. STEFÁNSSON  
Mitglied des Kollegiums









## Abonnementpreise 2011 (ohne MwSt., einschl. Portokosten für Normalversand)

Amtsblatt der EU, Reihen L + C, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	1 100 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, Papierausgabe + jährliche DVD	22 EU-Amtssprachen	1 200 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe L, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	770 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, monatliche (kumulative) DVD	22 EU-Amtssprachen	400 EUR pro Jahr
Supplement zum Amtsblatt (Reihe S), öffentliche Aufträge und Ausschreibungen, DVD, 1 Ausgabe pro Woche	Mehrsprachig: 23 EU-Amtssprachen	300 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe C — Auswahlverfahren	Sprache(n) gemäß Auswahlverfahren	50 EUR pro Jahr

Das *Amtsblatt der Europäischen Union*, das in allen EU-Amtssprachen erscheint, kann in 22 Sprachfassungen abonniert werden. Es umfasst die Reihen L (Rechtsvorschriften) und C (Mitteilungen und Bekanntmachungen).

Ein Abonnement gilt jeweils für eine Sprachfassung.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 920/2005 des Rates, veröffentlicht im Amtsblatt L 156 vom 18. Juni 2005, die besagt, dass die Organe der Europäischen Union ausnahmsweise und vorübergehend von der Verpflichtung entbunden sind, alle Rechtsakte in irischer Sprache abzufassen und zu veröffentlichen, werden die Amtsblätter in irischer Sprache getrennt verkauft.

Das Abonnement des Supplements zum Amtsblatt (Reihe S — Bekanntmachungen öffentlicher Aufträge) umfasst alle Ausgaben in den 23 Amtssprachen auf einer einzigen mehrsprachigen DVD.

Das Abonnement des *Amtsblatts der Europäischen Union* berechtigt auf einfache Anfrage hin zu dem Bezug der verschiedenen Anhänge des Amtsblatts. Die Abonnenten werden durch einen im Amtsblatt veröffentlichten „Hinweis für den Leser“ über das Erscheinen der Anhänge informiert.

## Verkauf und Abonnements

Abonnements von Periodika unterschiedlicher Preisgruppen, darunter auch Abonnements des *Amtsblatts der Europäischen Union*, können über die Vertriebsstellen bezogen werden. Die Liste der Vertriebsstellen findet sich im Internet unter:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_de.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_de.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) bietet einen direkten und kostenlosen Zugang zum EU-Recht. Die Site ermöglicht die Abfrage des *Amtsblatts der Europäischen Union* und enthält darüber hinaus die Rubriken Verträge, Gesetzgebung, Rechtsprechung und Vorschläge für Rechtsakte.**

**Weitere Informationen über die Europäische Union finden Sie unter: <http://europa.eu>**



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

**DE**