069174/EU XXIV.GP
Eingelangt am 11/01/12

RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 10. Januar 2012 (11.01) (OR. en)

5184/12

TRANS 6

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Europäische Kommission
Eingangsdatum:	5. Januar 2012
Empfänger:	Generalsekretariat des Rates
Nr. Komm.dok.:	D017247/02
Betr.:	VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION vom XXX zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 62/2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr" des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument D017247/02.

Anl.: D017247/02

D017247/02

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den XXX
[…](2011) XXX Entwurf

VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION

vom XXX

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 62/2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems

(Text von Bedeutung für den EWR)

VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION

vom XXX

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 62/2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ des konventionellen 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 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft[1], insbesondere auf Artikel 6 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Der Kommission ist die Empfehlung der Europäischen Eisenbahnagentur ERA/REC/06-2011/INT vom 12. Mai 2011 zugegangen.

(2) Jede technische Spezifikation für die Interoperabilität (im Folgenden „TSI“) sollte aufzeigen, welche Strategie zu ihrer Implementierung angewandt wird und welche Etappen zu durchlaufen sind, um schrittweise von der derzeitigen zur endgültigen Situation zu gelangen, in der die Einhaltung der TSI die Regel sein soll. Bei der Strategie zur Implementierung der TSI zu Telematikanwendungen für den Güterverkehr (im Folgenden „TAF“) sollten nicht nur die Teilsysteme mit der TSI konform sein, sie sollte sich auch auf eine koordinierte Implementierung stützen.

(3) Die Verordnung (EG) Nr. 62/2006 der Kommission vom 23. Dezember 2005 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems[2] sollte soweit maßgeblich an Kapitel 7 der 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[3] angeglichen werden.

---

[1] ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.
[2] ABl. L 13 vom 18.1.2006, S. 1.
[3] ABl. L 123 vom 12.5.2011, S. 11.

(4) Gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 62/2006 haben die Fachverbände des europäischen Eisenbahnsektors der Europäischen Kommission den „Europäischen Strategischen Umsetzungsplan – ESUP“ für die Implementierung der TAF übermittelt. Dem sollte dadurch Rechnung getragen werden, dass Anhang A des Anhangs geändert wird. In Anhang A sind die detaillierten Spezifikationen aufgelistet, die der Ausarbeitung des TAF-Systems zugrunde liegen. Auf diese Dokumente ist ein Change-Management-Verfahren anzuwenden. Im Wege dieses Verfahrens sollte die Agentur die genannten Dokumente aktualisieren, um die genaue Baseline für die Implementierung festzulegen.

(5) Die einzelnen Zeitpläne für den 2007 übermittelten ESUP sind überholt. Daher sollten Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Wagenhalter der Kommission über den Lenkungsausschuss ihre detaillierten Zeitpläne mit den Zwischenschritten, den vorzulegenden Unterlagen und den Daten für die Implementierung der einzelnen TAF-TSI-Funktionen übermitteln. Jede Abweichung von den ESUP-Zeitplänen sollte hinreichend begründet werden, wobei anzugeben ist, mit welchen Maßnahmen weitere Verzögerungen vermieden werden sollen. Hierbei ist davon auszugehen, dass die gemäß Abschnitt 7.2.2. des Anhangs bearbeiteten Änderungsanträge validiert werden.

(6) Alle Betroffenen müssen über die ihnen gemäß der vorliegenden Verordnung obliegenden Pflichten unterrichtet werden, insbesondere kleine Güterverkehrsbetreiber, die nicht den Fachverbänden des europäischen Eisenbahnsektors angehören.

(7) Die Verordnung (EG) Nr. 62/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.

(8) 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

In die Verordnung (EG) Nr. 62/2006 der Kommission werden die folgenden Artikel 4a, 4b und 4c eingefügt:

„Artikel 4a

(1) Gemäß den Bestimmungen in Kapitel 7 des Anhangs dieser Verordnung entwickeln Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Wagenhalter das Computersystem und führen es ein, wobei sie insbesondere den Spezifikationen für funktionale Anforderungen und dem in Abschnitt 7.1.2. genannten Gesamtplan Rechnung tragen.

(2) Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Wagenhalter leiten der Kommission über den in Abschnitt 7.1.4. des Anhangs genannten Lenkungsausschuss spätestens am 13. Mai 2012 den Gesamtplan gemäß Abschnitt 7.1.2. zu, dem ihre detaillierten Zeitpläne mit den Zwischenschritten, den vorzulegenden Unterlagen und den Daten für die Implementierung der in der TSI zu Telematikanwendungen für den Güterverkehr festgelegten Einzelfunktionen zugrunde liegen.

(3) Gemäß den Bestimmungen in Kapitel 7 des Anhangs dieser Verordnung berichten sie der Kommission unter Einschaltung des in Abschnitt 7.1.4. des Anhangs genannten Lenkungsausschusses über den Stand der Dinge.

Artikel 4b

(1) Die Agentur veröffentlicht den Gesamtplan gemäß Abschnitt 7.1.2. und hält ihn auf dem neuesten Stand.

(2) Die Agentur aktualisiert die in Anhang A aufgelisteten Dokumente auf der Grundlage von Änderungsanträgen, die vor dem 13. Mai 2012 gemäß dem in Abschnitt 7.2.2. beschriebenen Change-Management-Verfahren validiert wurden. Die Agentur unterbreitet der Kommission bis 13. Oktober 2012 eine Empfehlung zur Aktualisierung von Anhang A, in dem die Baseline für die Implementierung festgelegt wird.

(3) Die Agentur bewertet die Implementierung der Telematikanwendungen für den Güterverkehr im Hinblick darauf, ob die verfolgten Ziele erreicht und die Fristen eingehalten wurden.

Artikel 4c

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass alle in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassenen Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Wagenhalter über diese Verordnung unterrichtet werden, und sie benennen eine nationale Anlaufstelle für die Überwachung der Durchführung der Verordnung."

Artikel 2

Der Anhang der Verordnung (EG) Nr. 62/2006 wird wie folgt geändert:

(1) Die Abschnitte 7.1., 7.2. und 7.3. werden durch den Wortlaut in Anhang I dieser Verordnung ersetzt.

(2) Anhang A wird durch den Wortlaut in Anhang II dieser Verordnung ersetzt.

(3) In Abschnitt 2.3.1. werden in dem mit „Einige Dienstleister …" beginnenden Absatz die Wörter „(siehe auch Anhang A: Glossar dieser TSI)" gestrichen.

(4) In den Abschnitten 4.2., 4.2.3.1., 4.2.4.1. und 4.2.8.1. wird der Verweis „Ziffer 1" bzw. „Index 1" durch den Verweis „Anlage F" ersetzt.

(5) In Abschnitt 4.2.1.1. erhalten die Sätze

„Diese Daten einschließlich der Zusatzangaben (ausführliche Beschreibung siehe Anhang A Index 3) sind in der Tabelle in Anhang A Index 3 aufgelistet; in der Spalte ‚Daten im Frachtbrief' ist angegeben, ob es sich um obligatorische oder optionale Angaben handelt und ob diese vom Absender bereitzustellen oder vom FEVU zu ergänzen sind."

folgende Fassung:

„Diese Daten einschließlich der Zusatzangaben (ausführliche Beschreibung siehe Anhang A – Anlagen A, B und F sowie Anlage B Anhang 1) sind in der Tabelle in Anhang A – Anlage B Anhang 1 – aufgelistet; in der Spalte ‚Daten im Frachtbrief' ist angegeben, ob es sich um obligatorische oder optionale Angaben handelt und ob diese vom Absender bereitzustellen oder vom FEVU zu ergänzen sind."

(6) In Abschnitt 4.2.1.2. erhalten die Sätze

„Die Daten der Beförderungsaufträge entsprechend den verschiedenen Rollen eines EVU sind im Einzelnen in Anhang A Ziffer 3 aufgelistet. Es ist jeweils angegeben, ob die Daten obligatorisch oder optional sind. Die ausführlichen Formate dieser Meldungen sind in Anhang A Index 1 definiert."

folgende Fassung:

„Die Daten der Beförderungsaufträge entsprechend den verschiedenen Rollen eines EVU sind im Einzelnen in Anhang A – Anlagen A und B sowie in Anlage B Anhang 1 – aufgelistet; es ist jeweils angegeben, ob die Daten obligatorisch oder optional sind. Die ausführlichen Formate dieser Meldungen sind in Anhang A Anlage F definiert."

(7) In Abschnitt 4.2.2.1. wird „Ziffer 4" durch „Anlage F" und „Ziffer 1" durch „Anlage F" ersetzt.

(8) In Abschnitt 4.2.11.2. wird „Ziffer 2" durch „Anlagen D und F" ersetzt.

(9) In Abschnitt 4.2.11.3. wird „Ziffer 2" durch „Anlagen A, B und F sowie Anlage B Anhang 1" ersetzt.

(10) In Abschnitt 6.2. wird „Ziffer 1" durch „Anlagen E und F" ersetzt.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 20. 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

Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel BARROSO

ANHANG I

7.1. Modalitäten der Anwendung dieser TSI

7.1.1. Einführung

Diese TSI betrifft das Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (im Folgenden „TAF TSI“). Nach Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG handelt es sich dabei um ein funktionales 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 TSI wird stufenweise implementiert:

– Phase 1: detaillierte IT-Spezifikationen und Gesamtplan

– Phase 2: Entwicklung

– Phase 3: Einführung (*deployment*)

7.1.2. Phase 1 – detaillierte IT-Spezifikationen und Gesamtplan

Die Spezifikationen für funktionale Anforderungen (Functional Requirement Specifications), die der oben genannten technischen Architektur bei Entwicklung und Einführung des Computersystems zugrunde gelegt werden, befinden sich in Anhang A Anlagen A bis F.

Der obligatorische Gesamtplan vom Konzept bis zur Übergabe des Computersystems, der sich auf den vom Eisenbahnsektor ausgearbeiteten Europäischen Strategischen Umsetzungsplan (ESUP) stützt, umfasst die wichtigsten Bestandteile der Systemarchitektur und die wichtigsten durchzuführenden Arbeitsschritte.

7.1.3. Phasen 2 und 3 – Entwicklung und Einführung

Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Wagenhalter entwickeln und führen gemäß den Bestimmungen von Kapitel 7 das TAF-Computersystem ein.

7.1.4. Gesamtkoordinierung (Governance), Aufgaben und Zuständigkeiten

Entwicklung und Einführung erfolgen im Rahmen einer Gesamtkoordinierung mit den nachfolgend genannten Akteuren.

Lenkungsausschuss

Aufgaben und Zuständigkeiten des Lenkungsausschusses:

1. Der Lenkungsausschuss stellt die für eine effiziente Verwaltung und Koordinierung der Arbeiten zur Implementierung der TAF TSI notwendige strategische Verwaltungsstruktur bereit. Hierunter fallen die Ausarbeitung der Gesamtstrategie, die strategische Ausrichtung und die Prioritätensetzung. Dabei berücksichtigt der Lenkungsausschuss auch die Interessen von kleinen

Unternehmen, von neuen Marktteilnehmern und von Eisenbahnunternehmen, die besondere Dienste anbieten.

2. Der Lenkungsausschuss überwacht den Stand der Implementierung. Er berichtet der Europäischen Kommission regelmäßig, jedoch mindestens vier mal pro Jahr, über die Fortschritte im Vergleich zum Gesamtplan. Der Lenkungsausschuss leitet die erforderlichen Schritte ein, um die oben genannte Entwicklung im Fall der Abweichung vom Gesamtplan anzupassen.

3. Der Lenkungsausschuss setzt sich zusammen aus

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

   – der Europäischen Eisenbahnagentur und

   – der Kommission.

4. Den gemeinsamen Vorsitz im 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.

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

Akteure

Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Wagenhalter richten eine leistungsfähige Struktur für die Gesamtkoordinierung (*governance*) des Projekts ein, die eine effiziente Entwicklung und Einführung des TAF-Systems ermöglicht.

Aufgaben der oben genannten Akteure:

– Einleitung der erforderlichen Schritte zur Durchführung dieser Verordnung und Bereitstellung der dafür benötigten Ressourcen,

– Einhaltung der Grundsätze für den Zugang zu den gemeinsamen Komponenten der TAF TSI, der allen Marktteilnehmern zu einheitlichen, transparenten und möglichst geringen Kosten für die Bereitstellung der Dienste offensteht,

– Gewährleistung, dass alle Marktteilnehmer Zugriff auf alle ausgetauschten Daten haben, die sie zur Erfüllung ihrer rechtlichen Verpflichtungen und zur Ausführung der ihnen obliegenden Aufgaben gemäß den funktionalen Anforderungen der TAF TSI benötigen,

– Wahrung der Vertraulichkeit in Bezug auf Kundenbeziehungen,

– Einrichtung einer Struktur, die es „Nachzüglern“ ermöglicht, sich den TAF-Entwicklungen anzuschließen und auf eine Weise Nutzen aus diesen Entwicklungen bei den gemeinsamen Komponenten zu ziehen, die sowohl für die genannten Akteure als auch für die „Nachzügler“ zufriedenstellend ist, insbesondere im Hinblick auf eine ausgewogene gemeinsame Kostenübernahme,

– Berichterstattung an den TAF-Lenkungsausschuss über den Stand der Dinge im Vergleich zu den Implementierungsplänen. Bei dieser Berichterstattung ist gegebenenfalls auch auf Abweichungen gegenüber dem Gesamtplan einzugehen.

Fachverbände

Aufgaben und Zuständigkeiten der auf europäischer Ebene tätigen Fachverbände des Eisenbahnsektors im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004:

– Vertretung der einzelnen Mitglieder im TAF-TSI-Lenkungsausschuss,

– Sensibilisierung ihrer Mitglieder für die Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Durchführung der vorliegenden Verordnung,

– zeitnahe Gewährleistung eines laufenden und vollständigen Zugriffs aller oben genannten Akteure auf Informationen über den Stand der Arbeit des Lenkungsausschusses und etwaiger anderer Gruppen, um die Wahrung der Interessen jedes einzelnen Vertreters bei der Implementierung der TAF TSI sicherzustellen,

– Gewährleistung eines effizienten Informationsflusses zwischen den einzelnen Mitgliedern und dem TAF-Lenkungsausschuss, damit die Interessen der Akteure bei Entscheidungen über die Entwicklung und Einführung der TAF gebührend berücksichtigt werden,

– Gewährleistung eines effizienten Informationsflusses zwischen dem TAF-Lenkungsausschuss und den einzelnen Mitgliedern, damit die Akteure gebührend von den Entscheidungen über die Entwicklung und Einführung der TAF unterrichtet werden.

7.2. Change Management

7.2.1. Change-Management-Verfahren

Change-Management-Verfahren sind so zu konzipieren, dass Kosten und Nutzen der Änderung sorgfältig 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 Umsetzung der Änderungen verantwortlich ist,

– das Validierungsverfahren für die umzusetzenden Änderungen,

– die für Change Management, 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 und nationale Sicherheitsbehörden an. Die Einbeziehung der Beteiligten in dieser Form soll sicherstellen, dass die durchzuführenden Änderungen systemisch betrachtet und ihre Auswirkungen umfassend bewertet werden. Die Kommission kann den Änderungskontrollausschuss erweitern, wenn dies für erforderlich gehalten wird. Der Änderungskontrollausschuss wird letzten Endes bei der Europäischen Eisenbahnagentur angesiedelt sein.

7.2.2. Spezifisches Change-Management-Verfahren für die in Anhang A dieser Verordnung aufgeführten Dokumente

Die Änderungskontrolle für die in Anhang A dieser Verordnung aufgeführten Unterlagen wird von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) anhand folgender Kriterien festgelegt:

1. Die Änderungsanträge für die Unterlagen werden entweder von den nationalen Sicherheitsbehörden (NSA), den auf europäischer Ebene tätigen Fachverbänden des Eisenbahnsektors im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 oder vom TAF-TSI-Lenkungsausschuss eingereicht. Die Kommission kann den Kreis der Antragsteller erweitern, wenn dies für erforderlich gehalten wird.

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 und den damit verbundenen Vorschlag dem Änderungskontrollausschuss vor, der den Antrag validiert oder ablehnt bzw. die Behandlung des Änderungsantrags vertagt.

5. Bei Nichtvalidierung teilt die Europäische Eisenbahnagentur dem Antragsteller die Gründe für die Ablehnung mit oder sie bittet ihn um zusätzliche Angaben zum Entwurf der beantragten Änderung.

6. Der validierte Änderungsantrag dient als Grundlage für die Änderung des betreffenden Dokuments.

7. Die Europäische Eisenbahnagentur übermittelt der Kommission eine Empfehlung hinsichtlich der Aktualisierung von Anhang A sowie den Entwurf einer neuen Fassung des Dokuments, die Änderungsanträge und die wirtschaftliche Bewertung.

8. Die im Entwurf vorgelegte neue Fassung des Dokuments und der validierte Änderungsantrag werden von der Europäischen Eisenbahnagentur auf ihrer Website veröffentlicht.

9. Nach der Veröffentlichung der Aktualisierung von Anhang A im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht die Europäische Eisenbahnagentur die neue Fassung des Dokuments auf ihrer Website.

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

ANHANG II

Anhang A

LISTE DER BEGLEITENDEN DOKUMENTE

Liste der verbindlichen Spezifikationen

Index N	Referenz	Dokumentenname	Version
5	ERA_FRS_TAF_A_Index_5.doc	TAF TSI – ANHANG A.5: Abbildungen und Ablaufdiagramme der TAF-TSI-Meldungen	1.0

Anlage	Referenz	Dokumentenname	Version
A	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_A.doc	TAF TSI – ANHANG D.2: ANLAGE A (FAHRTENPLANUNG WAGEN/INTERMODALE LADEEINHEIT)	1.0
B	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_B.doc	TAF TSI – ANHANG D.2: ANLAGE B – BETRIEBSDATENBANK FÜR WAGEN UND INTERMODALEINHEITEN (WIMO)	1.0
B - Anhang 1	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_B_Annex_1.doc	TAF TSI – ANHANG D.2: ANLAGE B – BETRIEBSDATENBANK FÜR WAGEN UND INTERMODALEINHEITEN (WIMO) – ANHANG 1: WIMO-DATEN	1.0
C	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_C.doc	TAF TSI – ANHANG D.2: ANLAGE C – REFERENZDATEIEN	1.0
D	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_D.doc	TAF TSI – ANHANG D.2: ANLAGE D – DATEN ZU MITTEILUNGEN ÜBER INFRASTRUKTUR-BESCHRÄNKUNGEN	1.0
E	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_E.doc	TAF TSI – ANHANG D.2: ANLAGE E – GEMEINSAME SCHNITTSTELLE	1.0

Anlage	Referenz	Dokumentenname	Version
F	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_F.doc	TAF TSI – ANHANG D.2: ANLAGE F – MODELL FÜR TAF-TSI-DATEN UND -MELDUNGEN	1.0