

TAF/TAP TSI @ DB InfraGO AG.

Vertiefungsveranstaltung Trassenanmeldung.

Booklet im Nachgang zum 17.01.2024 und 25.01.2024

Aktualisierung April 2024: Zugangsdaten
Testumgebung + Zeitplan + DB InfraGO-Links

Aktualisierung April 2024

(die ursprünglichen Folien sind noch unverändert in der Unterlage. Es wurden nicht alle Folien überarbeitet!)

Übersicht Umstellung auf TAF/TAP TSI.

Die Gesamtplanung der DB InfraGO bis 2026.

	2022	2023	2024	2025	2026
<p>TAF/TAP TSI im Fahrplan („Planning“)</p> <p>Anmeldung Netzfahrplan für das Fahrplanjahr 2026</p> <p>Gelegenheitsverkehr für das Fahrplanjahr 2026</p> <p>Stammdatenbereitstellung</p> <p>Schulungsmaßnahmen und Bereitstellung Material</p> <p>Userverwaltung im Kundenportal (via SuperUser und EinfachBahn)</p> <p>Testphasen des Neuen Bestellsystems</p>		<p>Q3/22: Stammdaten im neuen Format (zum Test)</p>	<p>Q1/24: Stammdaten-Schnittstelle live</p> <p>Mai 24: Stammdaten vollständig</p> <p>Okt 24: Schulungsplattform live</p> <p>tbd – abhängig von NuR</p>	<p>~ Q1/25: „Soft-Release“</p> <p>03/25: Go-Live (Phase I)</p> <p>04-09/25: Phase II</p>	<p>04-09/25: Phase II</p> <p>GelV ab 09/25</p>
<p>TAF/TAP TSI im Betrieb („Operations“)</p> <p>Sukzessive Einführung betrieblicher Meldungen</p> <p>Einführung PRISMA</p> <p>Pilotbetrieb und Test der betrieblichen Meldungen unter TAF/TAP</p>		<p>04/23: Test mit PRISMA-System</p>		<p>02-03/25: Meldungen auf Basis OTN/Zugnr.</p> <p>02-03/25: Go-Live PRISMA</p>	<p>12/25: Alle Meldungen auf Basis ReferenceTrainID und PathID (Verpflichtende Abgabe TCM/PTCM)</p>
<p>Grundlegendes zu TAF/TAP TSI</p> <p>Beantragung Company Code – ab sofort</p> <p>Festlegung und Vergabe Primary Location Code (PLC) – ab sofort</p> <p>Update XSD-Schemata durch RNE inkl. Aktualisierung Schnittstellendokument DB InfraGO</p> <p>Revision der TSI (Änderungen aktuell in Ausarbeitung durch EU-Kommission)</p>				<p>Zum Fahrplanjahr 2026: Einführung TAF/TAP TSI bei der DB InfraGO AG</p>	
	<p>Jeder beteiligte Akteur benötigt verbindlich einen Company Code wenn an TAF/TAP teilgenommen wird</p>				
	<p>Jedes EIU muss seine Betriebsstellen zusätzlich zur Ril100 mit PLC (& SLC) identifizieren. EVU müssen diese verstehen</p>				
	<p>Lfd. Aktualisierung: 2x pro Jahr (Winter/Sommer)</p>				
			<p>Verabschiedung im RISC (geplant)</p>	<p>Inkraftsetzung (Q3/Q4 geplant)</p>	

Ab sofort kann das neue Webportal ausgiebig getestet werden.

Wir freuen uns über jedes Feedback und jede Idee.

ACHTUNG: NEUE DATEN AB APRIL 2024



Zugangsdaten zur Testumgebung

- **Link:** <https://bestellsystem-portal-test.dbinfrago.com/>
- **Username:** bestellportaltest-dbi-usera@deutschebahn.com
- **Passwort:** Kaffee&Sahne

Diese Zugangsdaten stehen allen Kunden zur Verfügung – achten Sie also darauf, keine sensiblen Informationen zu verwenden



Weitere Informationen

- Es handelt sich um eine „lebende“ Testumgebung, die **regelmäßig aktualisiert** wird. Alle zurückgespielten Angebote sind noch fiktiv, die Anbindung an die echte Konstruktion im Fahrplan folgt später.
- Sollte sich das Portal nach Login nicht direkt korrekt öffnen, im Menü auf „Vorgänge“ oder „Anmeldung“ klicken.
- Auf der [Internetseite zum Neuen Bestellsystem](#) finden Sie auch Erklärvideos zum Portal.



Feedback und Fragen




- Alle Fragen, Anregungen, Ideen, Feedback oder gefundene Fehler schicken Sie bitte einfach formlos an das Postfach des Teams vom neuen Bestellsystem:

NeuesBestellsystem@deutschebahn.com


Fachliche Details zur aktuellen Testumgebung.

Steuerworte für den „Mock“ und Tipps & Tricks.

Tipps & Tricks und Hinweise

- Die aktuell genutzte Testumgebung arbeitet weiterhin mit unserem sogenannten **IFP-Mock**, d.h. die Angebote werden nicht konstruiert, sondern entsprechen im Normalfall exakt der Anmeldung
- Das Portal beherrscht mittlerweile auch die **Tastatursteuerung** – durch Drücken der Taste „Alt“ lassen sich die Kürzel anzeigen
- Der **Hilfemodus** im Portal selbst ist an vielen Stellen bereits implementiert – durch Drücken des  oben rechts im Eingabe-Pop-Up einer Anmeldung öffnet sich dieser. Alle blau umrahmten Felder haben eine Erklärung – einfach drauf klicken
- Die **Checkliste** direkt neben dem Button „Anfrage absenden“ zeigt auf den ersten Blick ob man bei der Befüllung Punkte vergessen hat – nur wenn sie grün ist, kann man abschicken:  
- Allerdings erfolgt NACH Absenden eine weitere Prüfung (so wie auch heute), die dann zusätzlich Aspekte wie korrekter Eingangszeitpunkt, korrekte Identifikatoren etc. prüft. Anschließend würde im Produktivbetrieb auch noch die Eingangsprüfung der Fahrplankonstruktion erfolgen

Steuerworte

- Über das Freitextfeld unter Produktausprägungen können bestimmte Fälle „getriggert“ werden. Durch Eingabe von „IFPMock:“ gefolgt vom jeweiligen Steuerwort, beeinflusst man für diese eine Anmeldung die Antworten 
- Auszug der aktuellen Steuerworte:
 - **Multiple** *Es kommen 2 Angebote*
 - **Nichtkonstruierbar** *Gesamte Anmeldung nicht konstruierbar*
 - **TeilweiseNK** *2 Angebote, 1 davon nicht konstruierbar*
 - **Via** *Es werden Zwischenlaufwegpunkte mitgeschickt*
 - **Abw2** *Es kommen Angebote mit Abweichungen*
- Darüber hinaus kann man auch den Netzfahrplan simulieren – hierzu muss der Eingangszeitpunkt manipuliert werden – dies erfolgt ebenfalls über das Freitextfeld (ohne den Text „IFPMock:“):
 - **Eingangszeitpunkt:2023-04-01T12:00:00** *dies simuliert eine Anmeldung in der NEP1 und man bekommt mit zeitlicher Verzögerung vorläufige Netzfahrplan-Angebote zurück*

Übersicht der betrieblichen Meldungen unter TAF/TAP.

Einordnung gemäß Gesetzestext und Verbindlichkeit.

Meldungsname	Deutsche Erläuterung	Senderichtung	Produktiv mit OTN	Produktiv mit TAF/P-IDs
TAF/TAP-Gesetzestext: Pflichtmeldungen für EVU & EIU; DB InfraGO: Meldungen werden bereitgestellt, kein Zwang zur Verarbeitung durch EVU				
• TrainRunningInformation message	Zugstandort	EIU > EVU	02-03/2025	12/2025
• TrainRunningForecast message	Prognose	EIU > EVU	02-03/2025	12/2025
• TrainDelayCause message	Zusatzverspätung	EIU > EVU	02-03/2025	12/2025
• TrainRunningInterruption message	Zuglauf unterbrochen	EIU > EVU	02-03/2025	12/2025
• Error message	Meldung fehlerhaft	Beidseitig	-	12/2025
TAF/TAP-Gesetzestext: Verpflichtende Informationen, Verwendung der TAF/P-Meldungen optional; DB InfraGO: Meldungen alternativ zum etablierten Meldeweg				
• ChangeOfTrack message	Gleiswechsel	EIU > EVU	02-03/2025	12/2025
• TrainReady message	Zugvorbereitungsmeldung	EVU > EIU	02-03/2025	12/2025
TAF/TAP-Gesetzestext: Keine Verpflichtung; DB InfraGO: Meldungen gemäß Fußnote verpflichtend, übrige Meldungen freiwillig				
• TrainComposition message (TCM)*	Zuginhaltsdaten, Güterverkehr	EVU > EIU	02-03/2025	12/2025
• PassengerTrainComposition message (PTCM)*	Zuginhaltsdaten, Personenverkehr	EVU > EIU	02-03/2025	12/2025
• ObjectInfo message	Anschluss-/Umlauf	EVU > EIU	02-03/2025	12/2025
• PathDetails message	Dispositionsfahrplan	EIU > EVU	02-03/2025	12/2025
• PathSectionNotification message	Ausfall/Teilausfall	EIU > EVU	02-03/2025	12/2025
• UpdateLink message	Neuverlinkung Train/Path	EVU > EIU	-	12/2025

* Verpflichtung der TCM/PTCM-Messages über DB InfraGO AG Nutzungsbedingungen ab 12/2025

Ursprünglicher Foliensatz

Wissenswertes zur heutigen Vertiefungsveranstaltung.

Alles auf einen Blick.

Fokus: Vertiefung der Grundlagen und Diskussion der Fragestellung „Wie wird künftig in der Trassenanmeldung mit TAF/TAP gearbeitet und wo braucht es eine neue Denkweise?“ – dafür nutzen wir heute verschiedene Medien und Beispiele

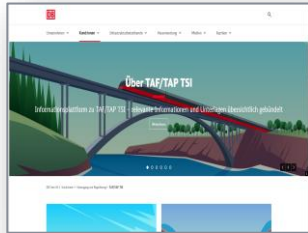
Fragen einfach im F&A-Bereich einstellen & voten (per Daumen hoch) – Am Ende haben wir ausreichend Zeit für die Antworten auf Ihre Fragen eingeplant

Die heutige Unterlage ist als eine Art „Nachschlagewerk“ aufgebaut und liegt im Anschluss genau wie die aktuelle FAQ-Übersicht online auf unserer TAF/TAP Informationsplattform unter Aktuelles & Events ab

Hinweis: Da TAF/TAP eine EU-Verordnung ist, nutzen wir an vielen Stellen die neuen, vorgegebenen Begriffe in Englisch zur Eindeutigkeit.

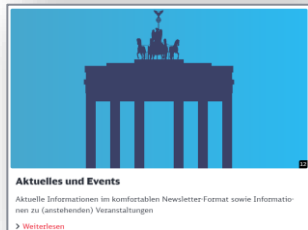
Grundlegende Informationen.

Kundenveranstaltungen, Informationen und Unterlagen.



Informationsplattform TAF/TAP TSI:

- Allgemeine Unterlagen zu TAF/TAP – Plattform für alle Themen zu Betrieb und Fahrplan (inkl. Jeweiligen Schnittstellen-Dokumenten)
- Link: <https://www.dbinfra.go.com/taf-tap-tsi>



Events und Aktuelles rund um TAF/TAP TSI:

- Unterlagen zu allen TAF/TAP-Veranstaltungen, TAF/TAP-Newsletter und FAQ sowie Zugangsdaten für kommende Veranstaltungen (aktuell noch nicht terminiert)
- Link: <https://www.dbinfra.go.com/taf-tap-tsi/events>



Internetseite Neues Bestellsystem:

- Fachliche Details, Testzugang, Testfälle, Informationen für IT-Partner und künftig alle Informationen rund um Schulungen (Videos, Präsentationen, Handbuch etc.) sowie Schulungsterminen
- Link: <https://www.dbinfra.go.com/neuesbestellsystem>

Unsere heutige Agenda.

Der gemeinsame Weg.

Überblick & Einleitung

10'

Grundlogik der neuen Objekte & Zusammenhänge

15'

Von der Anmeldung bis zum Vertrag

30'

Arbeiten mit Verträgen

10'

Gemeinsame Fragerunde

25'

Hinweis: Die in der Veranstaltung gezeigten zusätzlichen Animationen finden Sie jeweils im passenden Kapitel (dazu gehört das rot hinterlegte Inhaltsverzeichnis)

Das neue Bestellsystem bis zum Fahrplanjahr 2026.

Aktuelle Zeitplanung.

2020	Ab Q3 2021	Ab Q2 2022	2024	2025	Fahrplanjahr 2026
Start IT-Entwicklung	Erste Kundentests der Schnittstelle	Erste Kundentests des Online-Portals	Vorbereitung Go-Live inkl. Schulungsmaterial und Zugängen	Portal & Schnittstelle live mit Modulen für Anmeldephase Nfpl. 2026 Ab September Module für GeIV (Fplj. 2026) live	Bestellung ausschließlich über neues Portal und Schnittstelle Keine Trassenanmeldung über TPN mehr

Den gesamten Zeitplan sowie die detaillierte Roadmap des Bestellsystems finden Sie immer aktuell auf der [TAF/TAP Informationsplattform](#)



TPN weiterhin relevant für unterjährige Trassen in 2025

Trassenanmeldung wie gewohnt über 2 Kanäle möglich.

Komfortables & modernes Webportal und technische Schnittstelle.

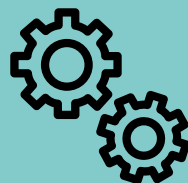


- Genau wie heute kann man künftig über eine Weboberfläche oder eigene IT via Schnittstelle bestellen.
- **Heutiger Termin dreht sich um die grundlegende Logik von TAF/TAP** – für beide Kanäle relevant. Alle, die künftig Trassen bestellen sollten mit den Grundsätzen von TAF/TAP vertraut sein und sich darauf vorbereiten.
- **Kontakt für alle Themen rund um das neue Bestellsystem:** NeuesBestellsystem@deutschebahn.com



Onlineportal / Weboberfläche

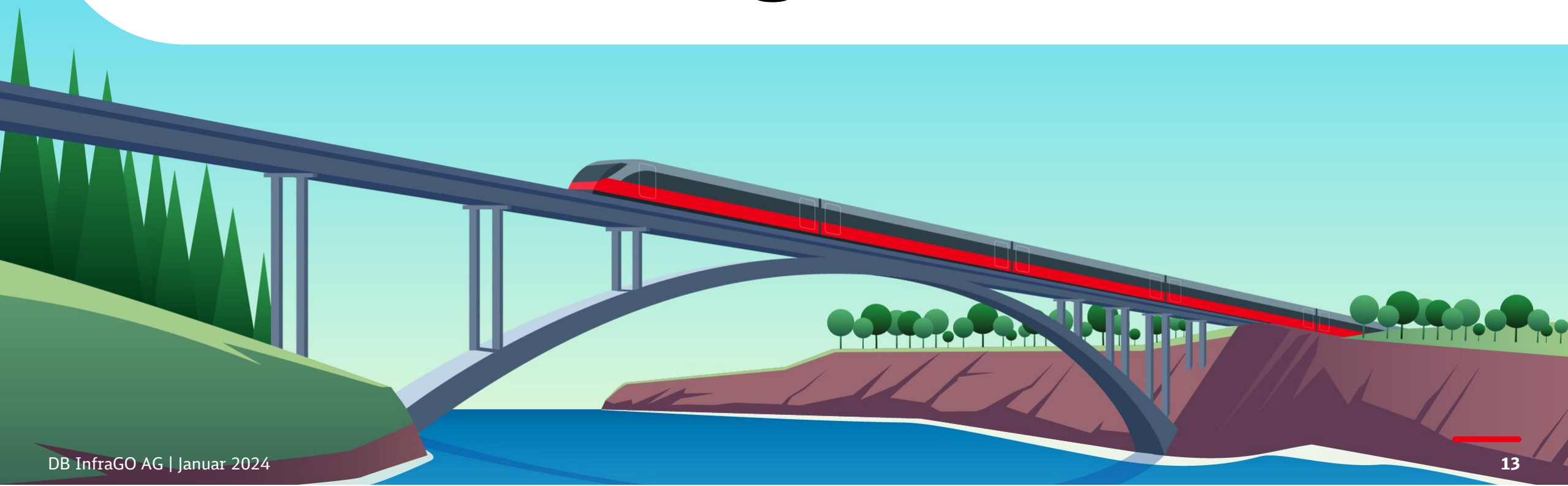
- **Vollständig neues, TAF/TAP-konformes System** mit modernem Layout und Design. Ablösung von TPN zum Fahrplanjahr 2026. Tests jederzeit möglich – Zugangsdaten im Backup dieser Unterlage (und [hier](#)).
- Userverwaltung künftig über neues System mit **Power-Usern** – **Details zu Schulungen kommen in 2024.**



Technische Schnittstelle / Common Interface

- **Auch eigene IT von EVU muss TAF/TAP konform** implementiert werden: Alle technischen Details in der [Schnittstellendokumentation](#) – wir sind seit 2021 in engem Austausch/Test mit IT-Partnern
- Jedes EVU sollte aktiv den Kontakt zum jeweiligen IT-Partner suchen

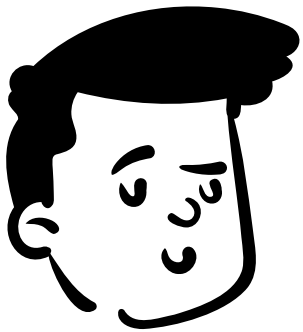
Grundlogik der neuen Objekte & Zusammenhänge



- 1. Was passiert bei einer Trassenanmeldung?**
- 2. Wie stellt sich das in TAF/TAP TSI dar?**
- 3. Wo und wie werden die „Objekte“ genutzt?**
- 4. Die Anwendung an drei Beispielen**

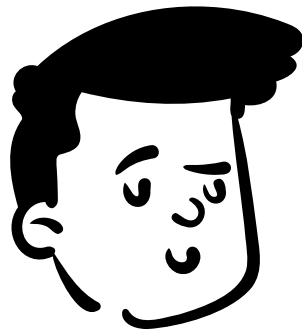
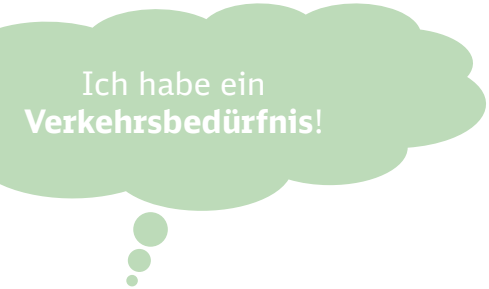
Was passiert bei einer Trassenanmeldung?

Ich habe ein
Verkehrsbedürfnis!



EVU

Was passiert bei einer Trassenanmeldung?

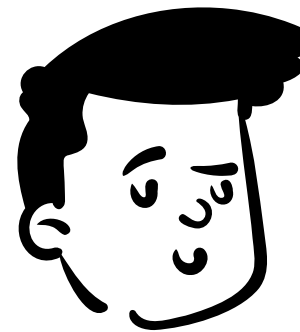


EVU



EIU

Was passiert bei einer Trassenanmeldung?



EVU



EIU

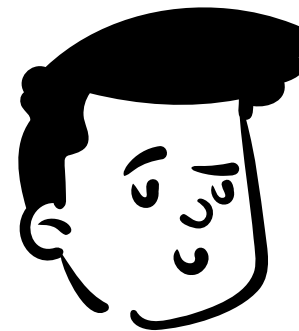
Was passiert bei einer Trassenanmeldung?



Find' ich gut



Dann haben wir einen Vertrag



EVU



EIU

- 1. Was passiert bei einer Trassenanmeldung?**
- 2. Wie stellt sich das in TAF/TAP TSI dar?**
- 3. Wo und wie werden die „Objekte“ genutzt?**
- 4. Die Anwendung an drei Beispielen**

Wie stellt sich das in TAF/TAP TSI dar?

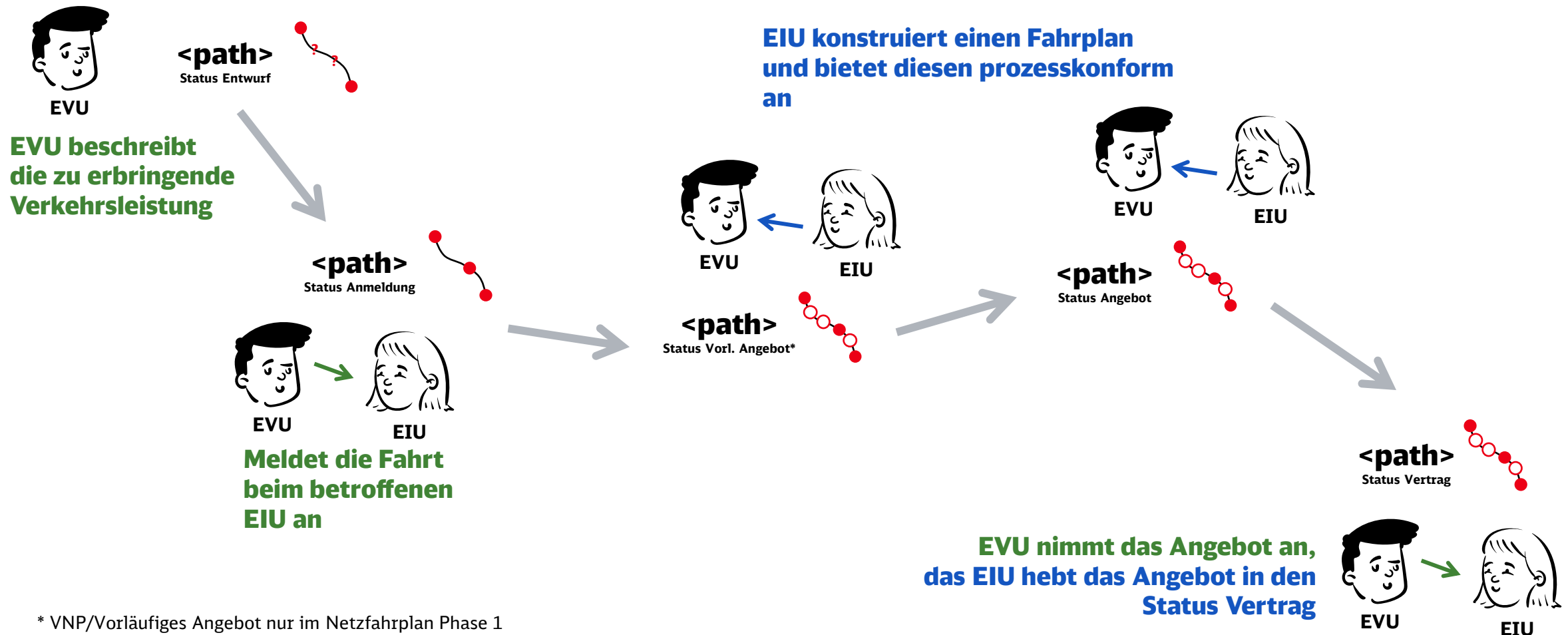


Abbildung aller fachlich relevanten Elemente der **gewünschten** Zugfahrt im **Path im Status „Request“**

PathRequestMessage enthält den gewünschten Path sowie **alle sonstigen anmeldungsrelevanten Angaben**

Fahrplanerische Umsetzung und Ausdetaillierung wird als **Path im Status „Final Offer“** zurückgegeben und ggf. als Vertrag gebucht

Das Path-Objekt durchläuft von Entwurf bis Vertrag verschiedene Status der Ausdetaillierung und Verbindlichkeit



* VNP/Vorläufiges Angebot nur im Netzfahrplan Phase 1

- 1. Was passiert bei einer Trassenanmeldung?**
- 2. Wie stellt sich das in TAF/TAP TSI dar?**
- 3. Wo und wie werden die „Objekte“ genutzt?**
- 4. Die Anwendung an drei Beispielen**

Die TAF/TAP TSI Objektwelt

Fachliche Beschreibung der zu planenden Verkehrsleistung



Fachliche Abbildung aller relevanten Elemente der **gewünschten** Zugfahrt als **Path im Status „Request“**

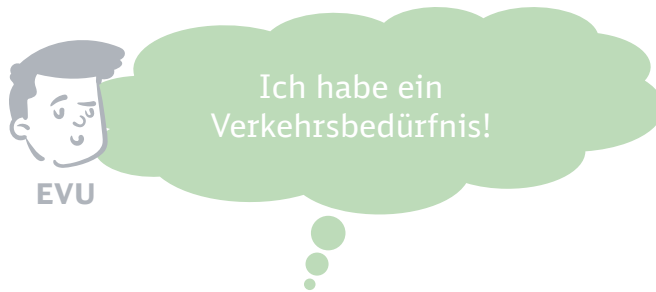
<Path> im Status „Request“

- Beinhaltet die vollständige Beschreibung des Verkehrsbedürfnisses mit
 - erforderlichen Laufwegspunkten (mind. Start und Ziel)
 - Zugcharakteristik (mind. am Start)
 - Tageszeitangaben (an mind. einem Laufwegspunkt)



<PlannedCalendar>

- Definiert einen Verkehrszeitraum (mind. ein Tag)
- Enthält eine „Bitleiste“ die Verkehrstage innerhalb des Verkehrszeitraums definiert



PathRequestMessage enthält den gewünschten Path sowie alle sonstigen anmeldungsrelevanten Daten

 **<Path>** im Status „Request“



<ReferenceTrainID> als Identifikationsmerkmal

- Vom EVU vergeben
- Wird als Grundlage für die betriebliche ReferenceTrainID im gesamten Zuglauf verwendet



<Route> als „Steckbrief“ für den Laufweg



<PlannedCalendar>

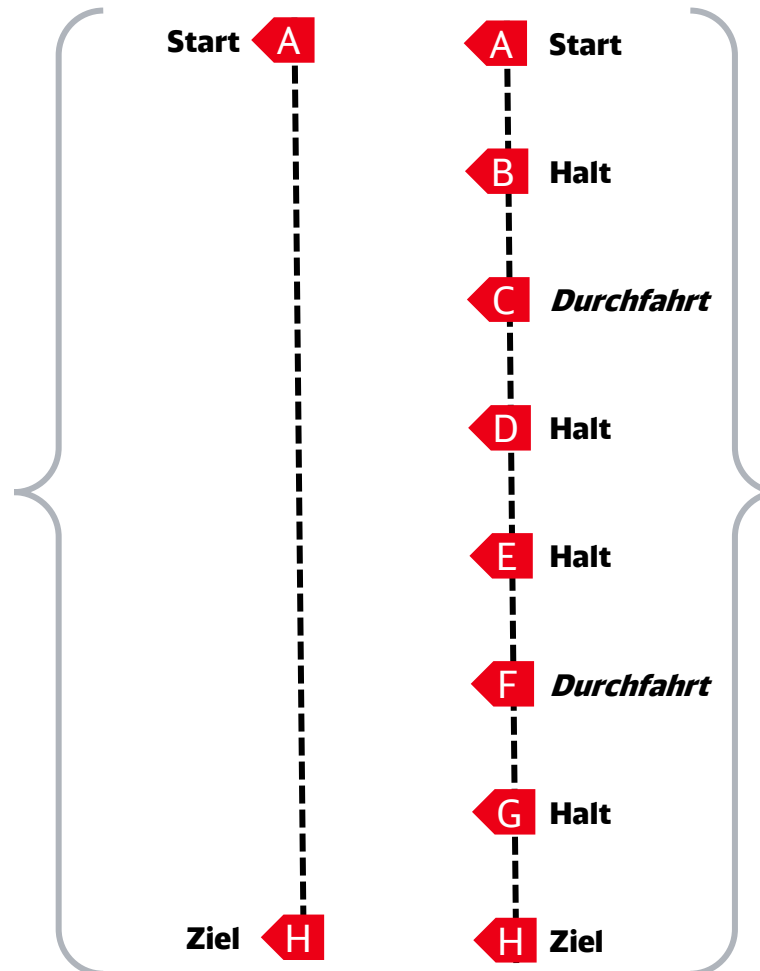
- Definiert einen Verkehrszeitraum (mind. ein Tag)
- Enthält eine „Bitleiste“ die Verkehrstage innerhalb des Verkehrszeitraums definiert

Exkurs: Route vs. Path im PathRequest

Zwei Sichten auf dieselbe Zugfahrt

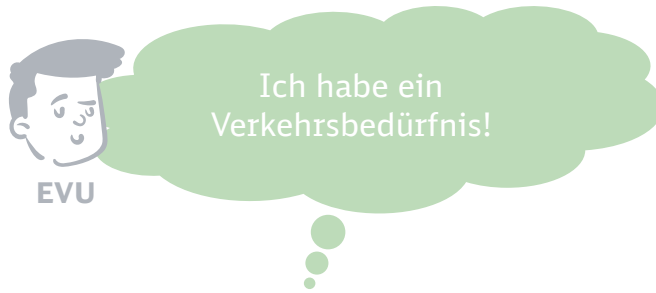
<Route> als „Steckbrief“ für den Laufweg

- Geografische Eckpunktdarstellung des Zuglaufs
- Muss Start, Ziel und Übergabe-Bst aufzeigen



<Path> im Status „Request“

- Stellt den vom EVU gewünschten Fahrtverlauf mit allen wesentlichen Anforderungen dar
- Beinhaltet die Zugcharakteristik
- Beinhaltet detaillierte Angaben zu Anforderungen an den Betriebsstellen, wie etwa Haltezeiten, TrainActivities



Fahrplanerische Umsetzung der angemeldeten Zugfahrt mit allen planerischen Details

<Path> im Status „*Final Offer*“

- Hat eine vom EIU vergebene PathID
- Auskonstruierte Fahrplantrasse



<PlannedCalendar>

- Kann eine Teilmenge des *angemeldeten* PlannedCalendar sein



<ReferenceTrainID> als Identifikationsmerkmal



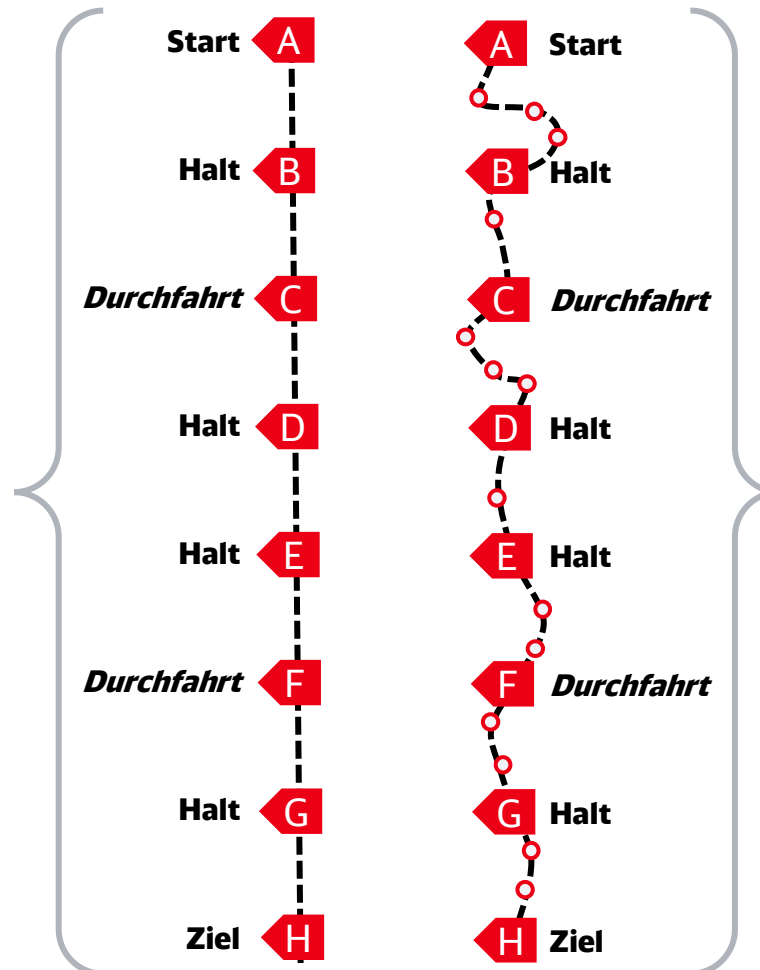
<RouteID> als Verweis auf den „*Laufwegssteckbrief*“

Exkurs: PathRequest vs. PathDetails

Fahrtwunsch des EVU gegenüber dem Fahrplan des EIU

<Path> im Status „Request“

- Stellt den gewünschten Fahrtverlauf mit allen erforderlichen Anforderungen dar
- Beinhaltet die Zugcharakteristik
- Beinhaltet detaillierte Angaben zu Anforderungen an den Betriebsstellen, wie etwa Haltezeiten, TrainActivities



<Path> ab Status „Offer“

- Stellt den ausgeplanten Fahrtverlauf mit allen durchfahrenen Betriebsstellen inklusive der zeitlichen Lage dar
- Beinhaltet die Zugcharakteristik
- Stellt das Angebot bzw. nach Bestätigung durch EVU und EIU den E-INV/Trassenvertrag dar

Die Planung des Kunden startet beim Verkehrsbedürfnis.

ReferenceTrain und Route zusammen beschreiben dieses.

ReferenceTrain



- Mit dem ReferenceTrain definiert das EVU (LeadRU) zusammen mit ggf. weiteren beteiligten EVU in allgemeiner Form eine **geplante Verkehrsdienstleitung**/Zugfahrt
- Ein ReferenceTrain **gilt über den gesamten Laufweg** und **bildet den geplanten Verkehrszeitraum** ab
- Die dazugehörige ReferenceTrainID wird in der Kommunikation zwischen EVU und EIU verwendet (auch über verschiedene Anmeldungen, die zur gleichen „Zugfamilie“ gehören und bündelt damit mehrere Objekte)
- **Primär betriebliche Relevanz**, um einen tatsächlichen Zug zu identifizieren und zwar europaweit einheitlich

EVU

Route



- Zusätzlich gibt es das Objekt „Route“, **das den gesamten Laufweg, auch über verschiedene EIU hinweg, beinhaltet**
- Die Route ist eine **Vorgabe des EVU** und Indikation für EIU
- Die Route beschreibt allgemein die Relation (z.B. von A über B nach C) und **beinhaltet mindestens Start, Ziel und die Handoverpoints** (Fahrplanbearbeitungsgrenzen), also den groben „geografischen Laufweg des Verkehrsbedürfnisses“-in etwa „wo will ich fahren?“)
- Insbesondere für Zugfahrten mit mehreren beteiligten EIU ist die Route von Bedeutung, so dass jedes EIU den Gesamtzuglauf von Start bis Ziel mit Handoverpoints kennt
- Bei einer Zugfahrt innerhalb eines Netzes enthält die Route entsprechend nur Laufwegspunkte in diesem Netz

EVU

Die Trassenanmeldung erfolgt bei jedem EIU als PathRequest.

Trassenangebote werden als Path zurückgeschickt.

PathRequest



- Der PathRequest ist die Nachricht „hinter“ einer Trassenanmeldung: **Alle zur Trassenkonstruktion erforderlichen Attribute müssen weiterhin vom EVU angegeben werden**, u.a. Angaben zu
 - der Produktausprägung,
 - dem Laufweg,
 - der Zugcharakteristik,
 - dem Verkehrszeitraum,
 - den wesentlichen Identifikatoren und Verknüpfungen
- Für **verkehrstageabhängige Anpassungen** an der Fahrplage ist künftig die **Erstellung eigener PathRequests nötig**. Für einen ReferenceTrain können mehrere PathRequests gestellt werden

EVU

Path



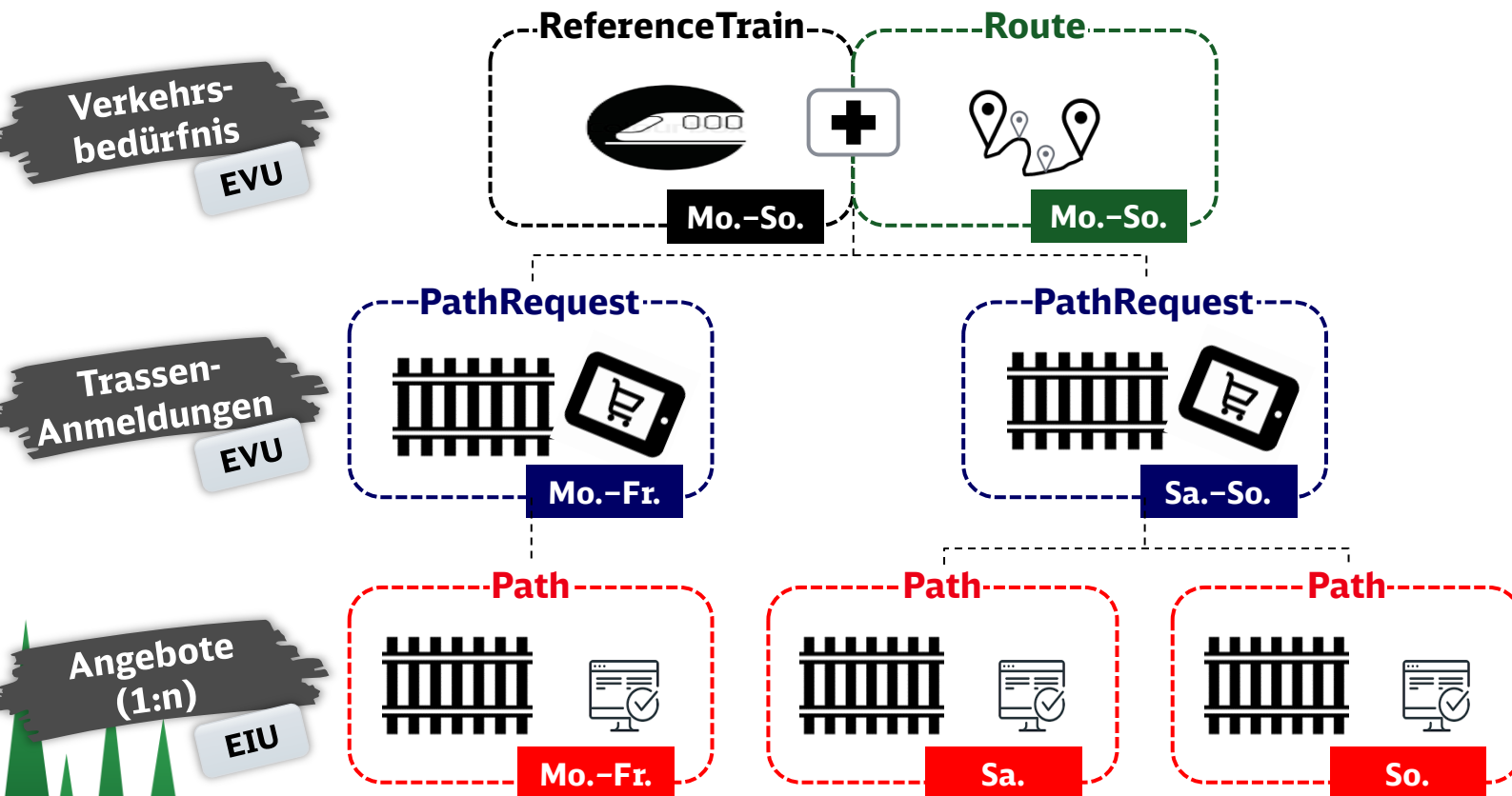
- Ein Path ist eine **auskonstruierte Zugtrasse für konkrete Verkehrstage**, inklusive Zwischenhalten, Betriebsstellen, Durchfahrten etc.
- Wenn mehrere EIU beteiligt sind, konstruiert jedes EIU seinen Anteil als eigenen Path** von Start zu Ziel bzw. von Grenze zu Grenze („Handoverpoints“)
- Für eine gewünschte Fahrplage (= 1 PathRequest) sind **künftig mehrere Trassenangebote möglich („1:n-Logik“)** – diese müssen alle zeitlich disjunkt sein und zusammen den gewünschten Verkehrszeitraum abdecken (maximal 1 pro Verkehrstag) und können sich u.a. bzgl. Laufweg, Halten, Fahrplanzeiten etc. unterscheiden. So gibt es z.B. auch keine Ergänzungsfahrpläne mehr



EIU

Zusammenspiel der wesentlichen Objekte.

Schematische Darstellung der 1:n Logik.



- 1) Das **Verkehrsbedürfnis** des EVU wird definiert durch den ReferenceTrain und die Route. Insgesamt sind hier alle relevanten übergreifenden Daten enthalten. Unter einem ReferenceTrain dürfen mehrere Routen sein
- 2) **Trassenanmeldungen** erfolgen **je EIU separat** und **bei Abweichungen** (z.B. anderer Laufweg oder andere Zugcharakteristik an bestimmten Tagen) **auch innerhalb des EIU einzeln**
- 3) **Angebote entsprechen jeweils einer bestimmten Trassenanmeldung** und können **immer gemäß der 1:n Logik zurückgespielt** werden (allerdings immer maximal 1 Angebot je Verkehrstag)
- 4) Im Anschluss kann das **EVU jedes Angebot individuell bewerten** und beantworten

Alle TAF/TAP Objekte erhalten eindeutige Identifikatoren.

Die heutige Zugnummer heißt künftig Operational Train Number.

TAF/TAP Identifikatoren



- **Jedes beschriebene Objekt erhält seinen eindeutigen Identifikator.** Mit Hilfe der Identifikatoren können Referenzierungen zu anderen Objekten vorgenommen werden und Bedürfnisse eindeutig beschrieben werden
- Aus der Struktur der Identifikatoren ist das Objekt, der Besitzer des Objekts, die Variante und das Fahrplanjahr ablesbar
- **Das Core-Element** ("Beschreibung der ID") ist **frei durch den Besitzer erstellbar** und kann menschenlesbar sein, somit können Züge auch über die TAF/TAP Identifikatoren „**sprechende**“ **Bezeichnungen** erhalten
- Für ein Beispiel siehe Folgefolie

EVU/EIU

OTN (Zugnummer)



- Die heutige Zugnummer heißt **künftig Operational Train Number (OTN)** und hat eine leicht veränderte Bedeutung
- **Auch mit TAF/TAP wird die Zugnummer so vergeben, wie heute – mit geringfügig angepassten Regeln**
- Weiterhin möglich: **OTN-Kontingente von DB InfraGO** – im Regelfall erfolgt die Vergabe erst nach der Konstruktion
- **Internationale Harmonisierung** durch Durchgängigkeit der ReferenceTrainID bzw. RouteID – UIC Merkblätter 419-2 und 419-3 sind weiterhin gültig – Abstimmung zwischen Beteiligten bleibt erforderlich

EIU/EVU

Beispielhafte Darstellung einer TAF/TAP ID.

PA / 0080 / Apfelbaum123 / 01 / 2024 / 2024-04-16

Beispiel

Object Type	Company Code	Core Element	Variant	Fahrplanjahr	(nur Betrieb) Abfahrtsdatum
2 Stellen, AN	4 Stellen, N/AN	12 Stellen, AN	2 Stellen, AN	4 Stellen, N	10 Stellen, N
<ul style="list-style-type: none">Definiert Typ der ID, u.a.: PathRequest (PR), ReferenceTrain (TR), Route (RO), Path/PathDetails (PA)	<ul style="list-style-type: none">Company Code des erstellenden Unternehmens	<ul style="list-style-type: none">Vom Ersteller frei festzulegende Zeichenfolge – dient der Identifikation der ID	<ul style="list-style-type: none">00 ist für den ReferenceTrain belegtEVU kann eigene Logik nutzenPath-Objekte des Fahrplans beginnen mit einem Buchstaben, betriebliche beginnen mit einer Zahl	<ul style="list-style-type: none">Das Fahrplanjahr der Zugfahrt für das bestellt wird	<ul style="list-style-type: none">Tagesscharfes Abgangsdatum der tatsächlichen Zugfahrt (damit eindeutig)

Hinweis: N: Numerisch; AN: Alpha-Numerisch

Die unterschiedlichen Beteiligten an einer Zugfahrt.

Auf Seiten der EVU („RU“) und EIU („IM“).

Rollen der EVU



- Seitens EVU gibt es unter TAF/TAP verschiedene Rollen – diese können auch durch ein und dasselbe EVU belegt sein:
- **Responsible Applicant:** das verantwortliche EVU, welches bestellt, aber nicht zwingend fährt. Dieses ist der Vertragspartner der DB InfraGO AG
- **LeadRU:** das federführende EVU, welches die Trassenanmeldung zwischen den beteiligten EVU abstimmt
- **ResponsibleRU:** andere EVU, die z.B. Teile der Strecke fahren, aber nicht selbst angemeldet haben

RU = Railway Undertaking (EVU)

EVU

Rollen der EIU



- Seitens EIU gibt es unter TAF/TAP verschiedene Rollen – diese können auch durch ein und dasselbe EIU belegt sein:
- **ResponsibleIM:** verantwortlich für die Steuerung und sichere Durchführung von Zugfahrten in der betrieblichen Phase, aber auch für die Abrechnung von Nutzungsentgelten in diesem Bereich oder die Instandhaltung
- **PlanningIM:** verantwortlich für alle Tätigkeiten im Fahrplanerstellungs- und -bearbeitungsprozess
- **CoordinatingIM:** verantwortlich bei interoperablen Zügen für die Abstimmung der Trassen an den Handoverpoints

IM = Infrastructure Manager (EIU)

EIU

TAF/TAP erfordert zudem neue Codierungen.

Company Code und Primary/ Subsidiary Location Code.

Company Code



- **Eindeutiger Code zur Identifizierung jedes** an TAF/TAP teilnehmenden **Unternehmens** (EVU, EIU, Aufgabenträger etc.)
- **Vergabe aktuell durch UIC** (<https://uic.org/support-activities/it/rics>) – Beantragung **kostenlos**
- Der Company Code ist derzeit **numerisch und vierstellig**, künftig kann er auch alphanummerisch sein
- Ab dem 01.01.2026 Vergabe durch ERA für die EU
- **Der Code muss durch die EVU an alle betroffenen EIU gemeldet werden** (bei DB InfraGO an die Kundenberatung)

Alle

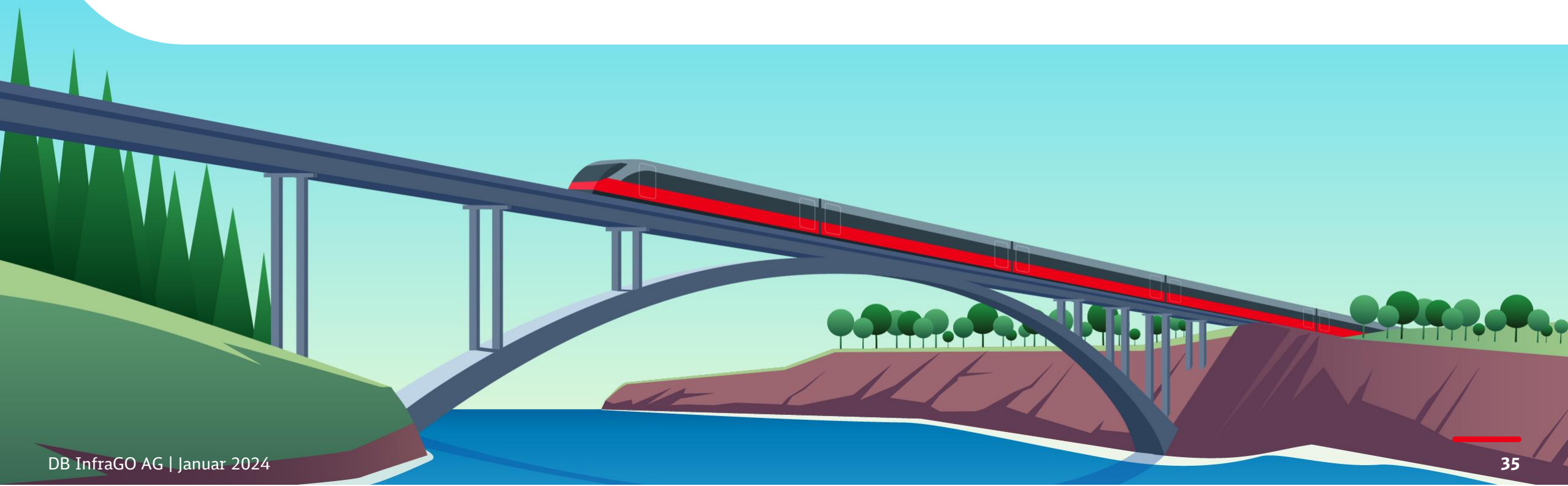
PLC/SLC



- Mit Einführung von TAF/TAP wird es ein **europaweit standardisiertes Format zur Codierung von Betriebsstellen** geben: Primary und Subsidiary Locations
- **PLC**: eine Betriebsstelle wo Züge beginnen, enden, halten, durchfahren oder die Strecke wechseln
- **SLC**: muss mit PLC verknüpft sein und spezifiziert einen bestimmten Teil oder die Verwendung der PLC, z.B. Gleis, Verladestellen etc.
- Auf europäischer Ebene wird derzeit die Zuständigkeit und ein Zielsystem für die Vergabe und Organisation diskutiert und definiert. Für Informationen bis dieses aufgebaut ist, kann man sich weiterhin an den National Contact Point TAF/TAP (NCP) wenden

EIU

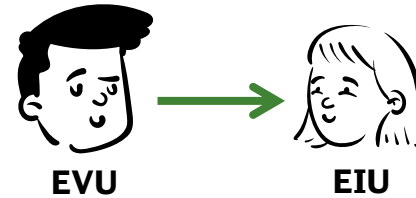
Von der Anmeldung zum Vertrag.



- 1. Was passiert bei einer Trassenanmeldung?**
- 2. Wie stellt sich das in TAF/TAP TSI dar?**
- 3. Wo und wie werden die „Objekte“ genutzt?**
- 4. Die Anwendung an drei Beispielen**
 - A) Einfache Anmeldung**
 - B) Komplexe Anmeldung**
 - C) Mehrere Infrastrukturen**

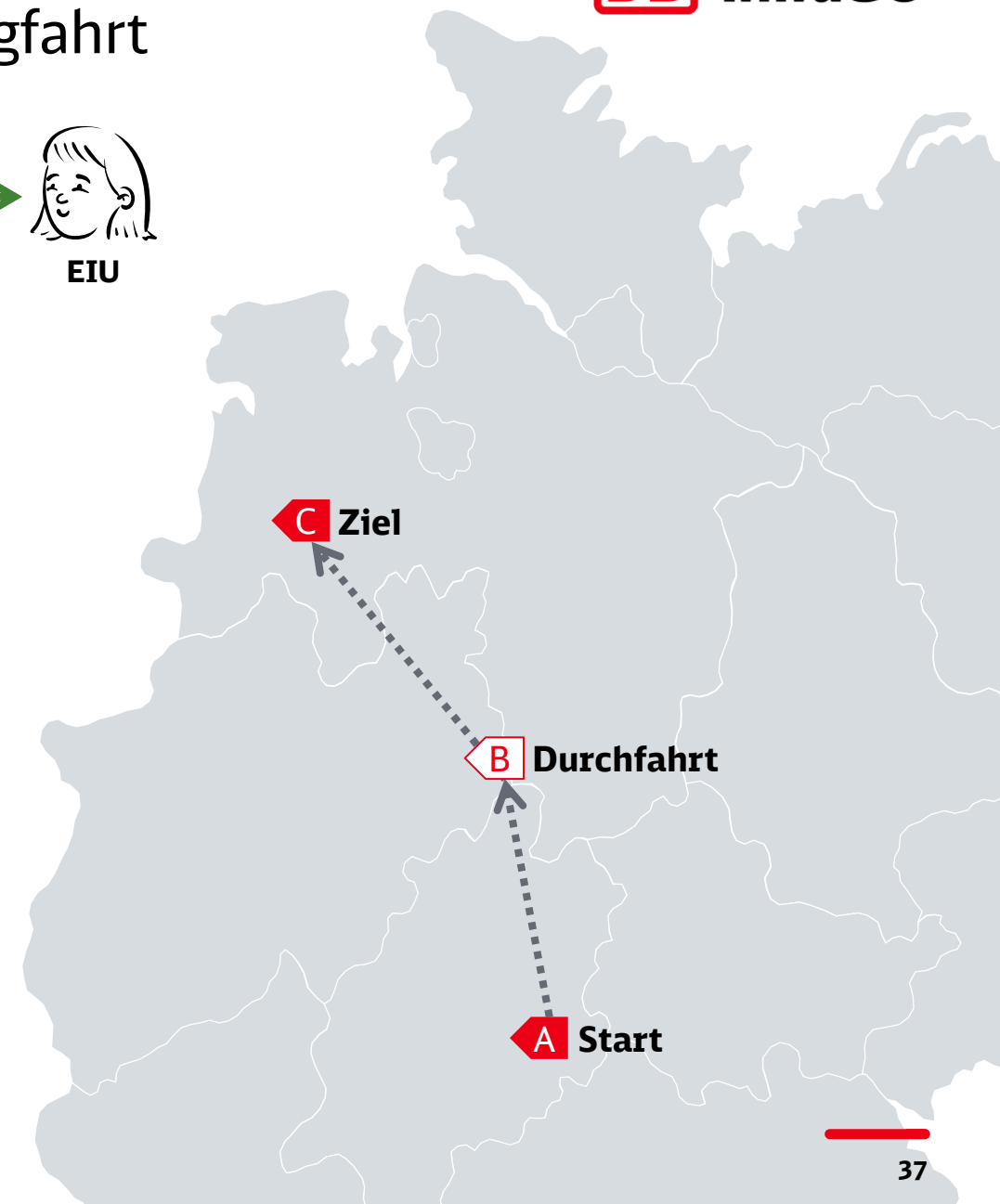
Beispiel A - Einfache Fahrt, einfache Konstruktion

Der PathRequest detailliert die Eckpunkte der Zugfahrt aus Sicht des anmeldenden EVU



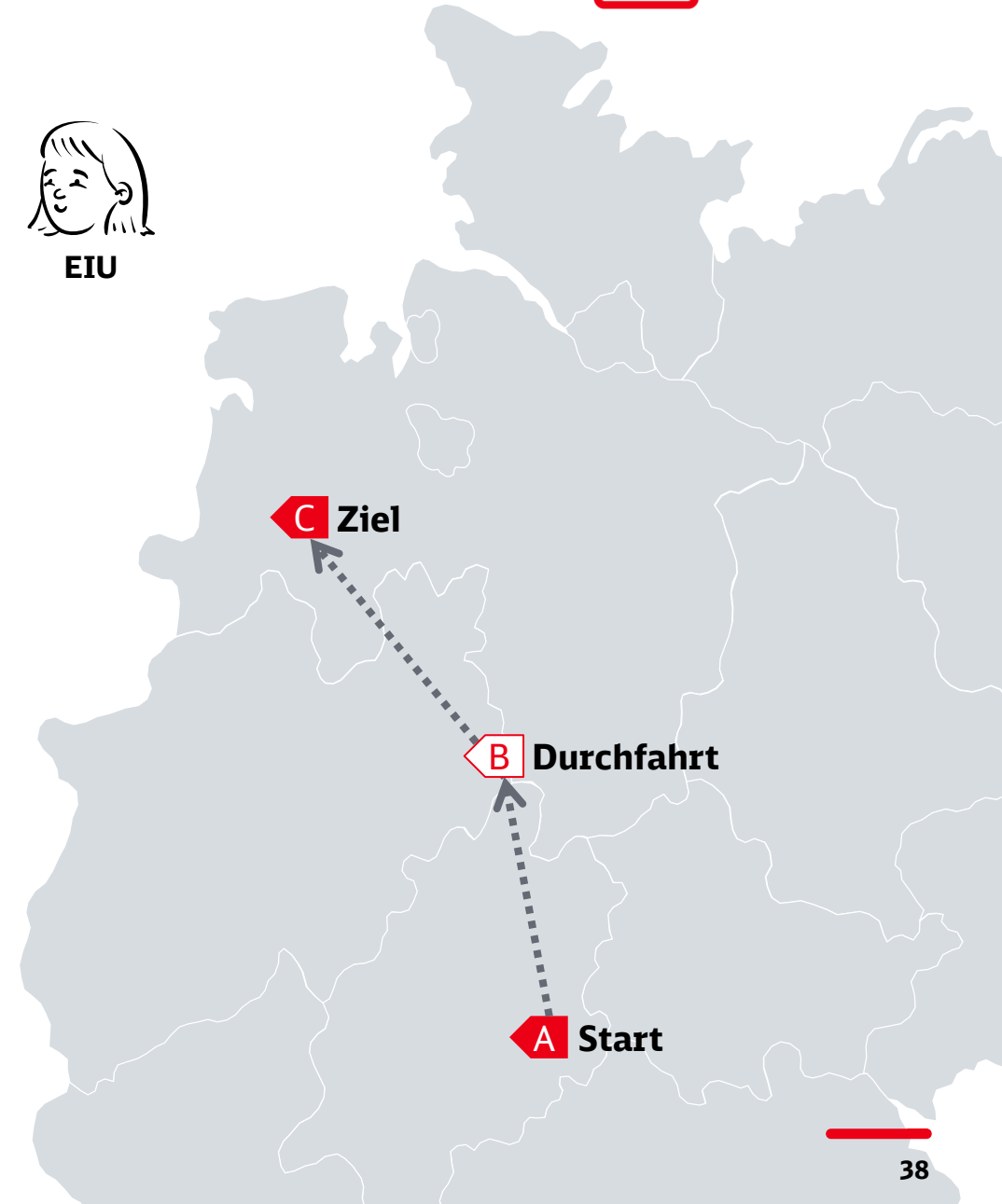
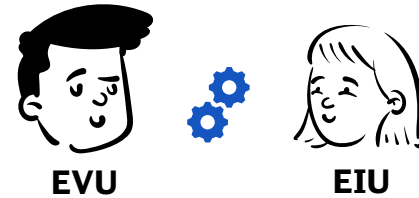
Inhalte des PathRequest an DB InfraGO

ReferenceTrainID	TR 9876 ----ELEFANT 00 2026														
Route	ROUTEID: RO 9876 --MEINEROUTE 01 2026 START: A ZIEL: C														
Path (Request)	PATHREQUESTID: PR 9876 ICHWILLFAHRN 01 2026 START: A DURCHFAHRT: B ZIEL: C Zugcharakteristik, Produktangaben														
PlannedCalendar	01.04. – 07.04. <table border="1"><tr><td>MO</td><td>DI</td><td>MI</td><td>DO</td><td>FR</td><td>SA</td><td>SO</td></tr><tr><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td></td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td></tr></table>	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	✓	✓	✓		✓	✓	✓
MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO									
✓	✓	✓		✓	✓	✓									



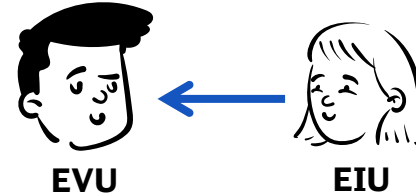
Beispiel A - Einfache Fahrt, einfache Konstruktion

Das EIU konstruiert einen Fahrplan, der die EVU-Anforderungen erfüllt

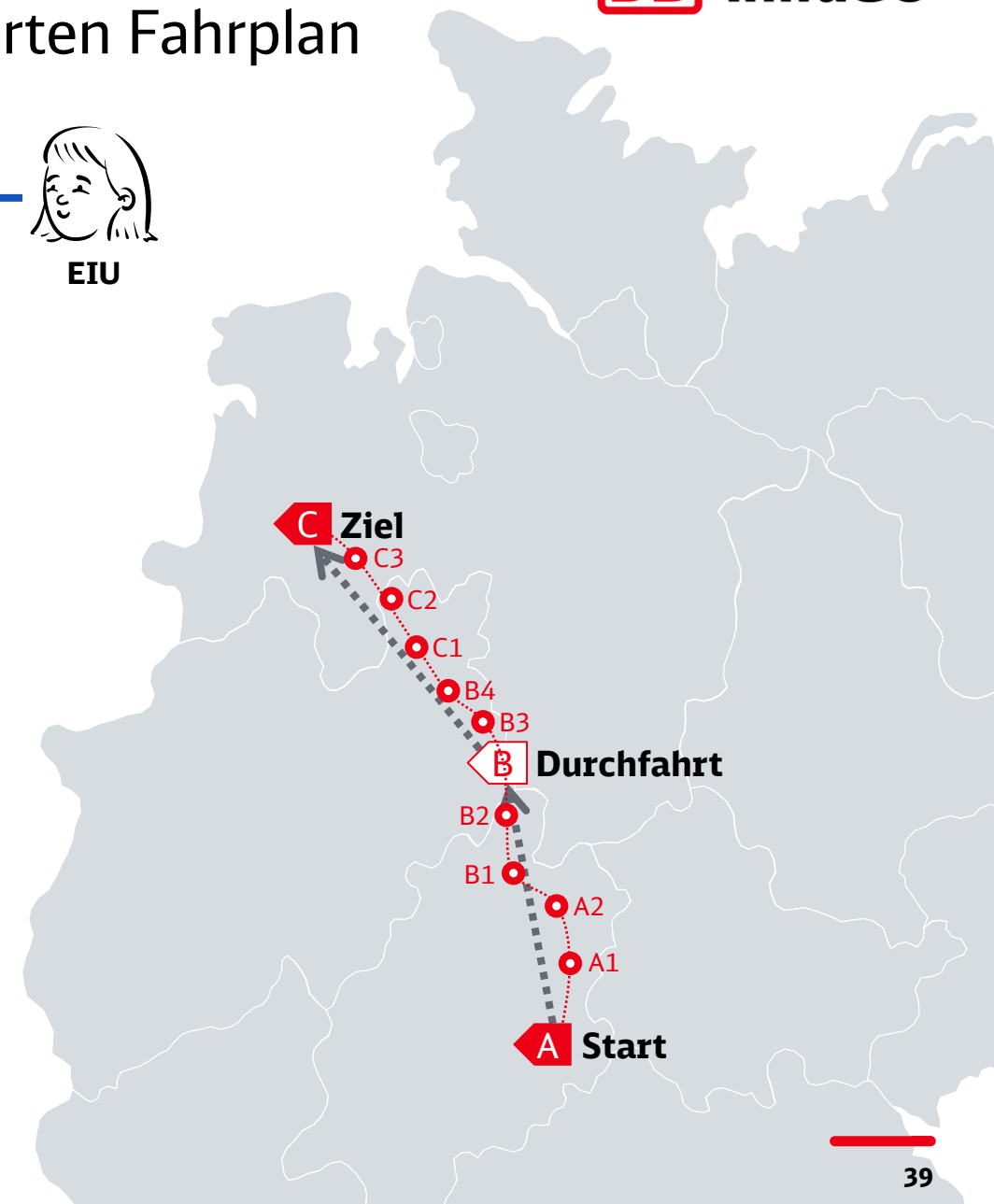


Beispiel A - Einfache Fahrt, einfache Konstruktion

Das Angebot des EIU beinhaltet den auskonstruierten Fahrplan

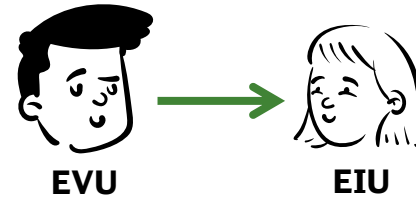


Inhalte der PathDetailsMessage von DB InfraGO															
	RefTrainID: TR 9876 ----ELEFANT 00 2026 ROUTEID: RO 9876 --MEINEROUTE 01 2026 PATHREQUESTID: PR 9876 ICHWILLFAHRN 01 2026														
Path (Final Offer)	PATHID: PA 0080 SOWIRDGFAHRN 01 2026 START: LAUFWEGSPUNKTE: ● A1, A2, B1, B2 DURCHFART: LAUFWEGSPUNKTE: ● B3, B4, C1, C2, C3 ZIEL: Zugcharakteristik, Produktangaben														
PlannedCalendar	01.04. – 07.04. <table border="1"><tr><td>MO</td><td>DI</td><td>MI</td><td>DO</td><td>FR</td><td>SA</td><td>SO</td></tr><tr><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td></td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td></tr></table>	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	✓	✓	✓		✓	✓	✓
MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO									
✓	✓	✓		✓	✓	✓									



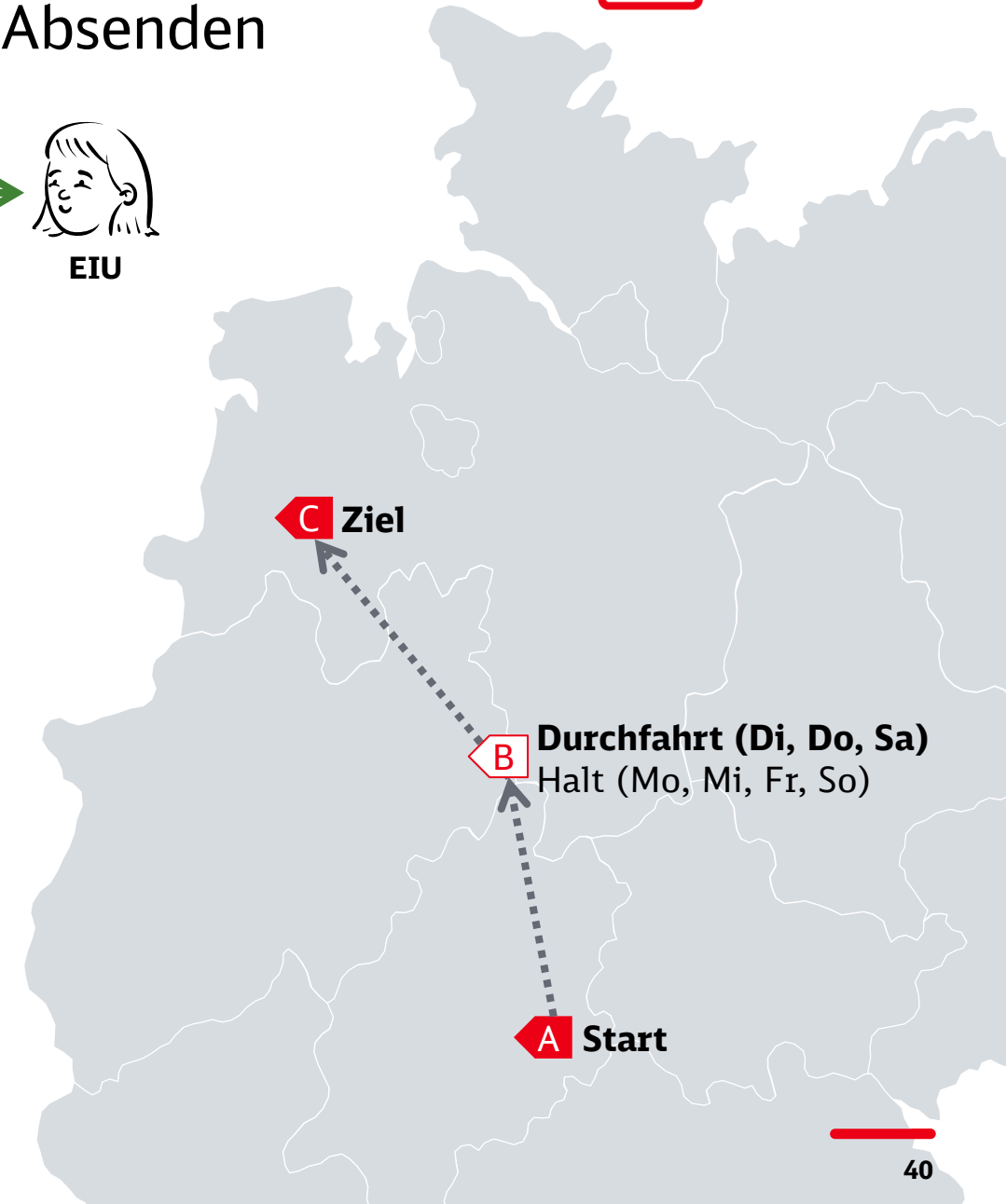
Beispiel B – Ein Verkehrsbedürfnis, zwei Anmeldungen

Abweichungen im Fahrtverlauf erfordern ggf. das Absenden mehrerer Anmeldungen



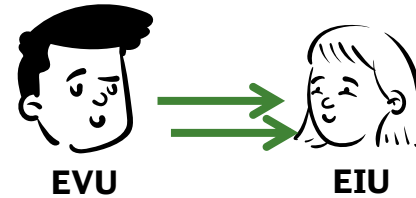
Inhalte des PathRequest 1 an DB InfraGO

ReferenceTrainID	TR 9876 ----ELEFANT 00 2026
Route	ROUTEID: RO 9876 --MEINEROUTE 01 2026 START: ZIEL:
Path (Request)	PATHREQUESTID: PR 9876 ICHWILLFAHRN 01 2026 START: DURCHFAHRT: ZIEL: Zugcharakteristik, Produktangaben
PlannedCalendar	01.04. – 07.04.

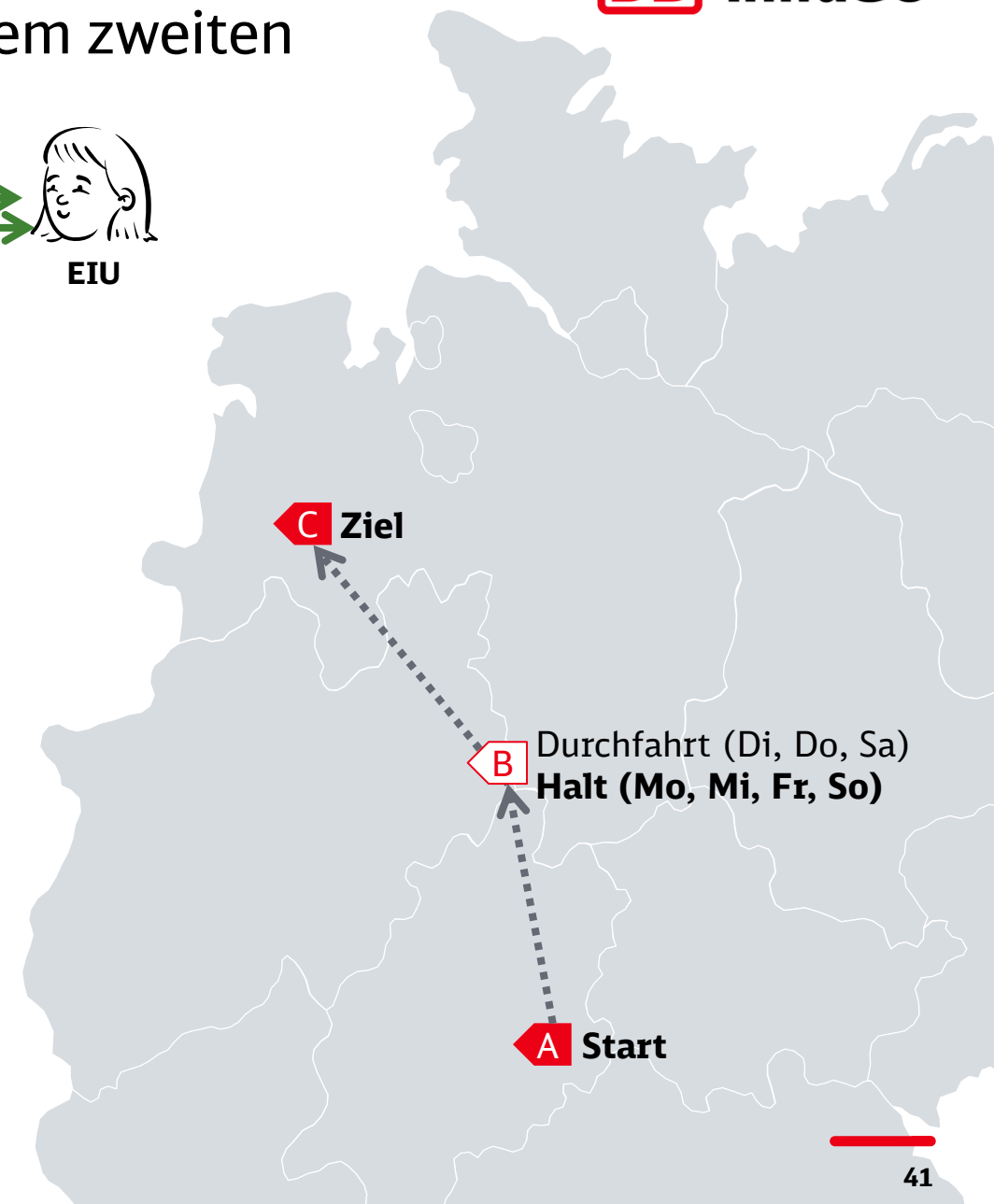


Beispiel B – Ein Verkehrsbedürfnis, zwei Anmeldungen

Die Abweichung im Verkehrsbedürfnis wird in einem zweiten PathRequest exakt beschrieben

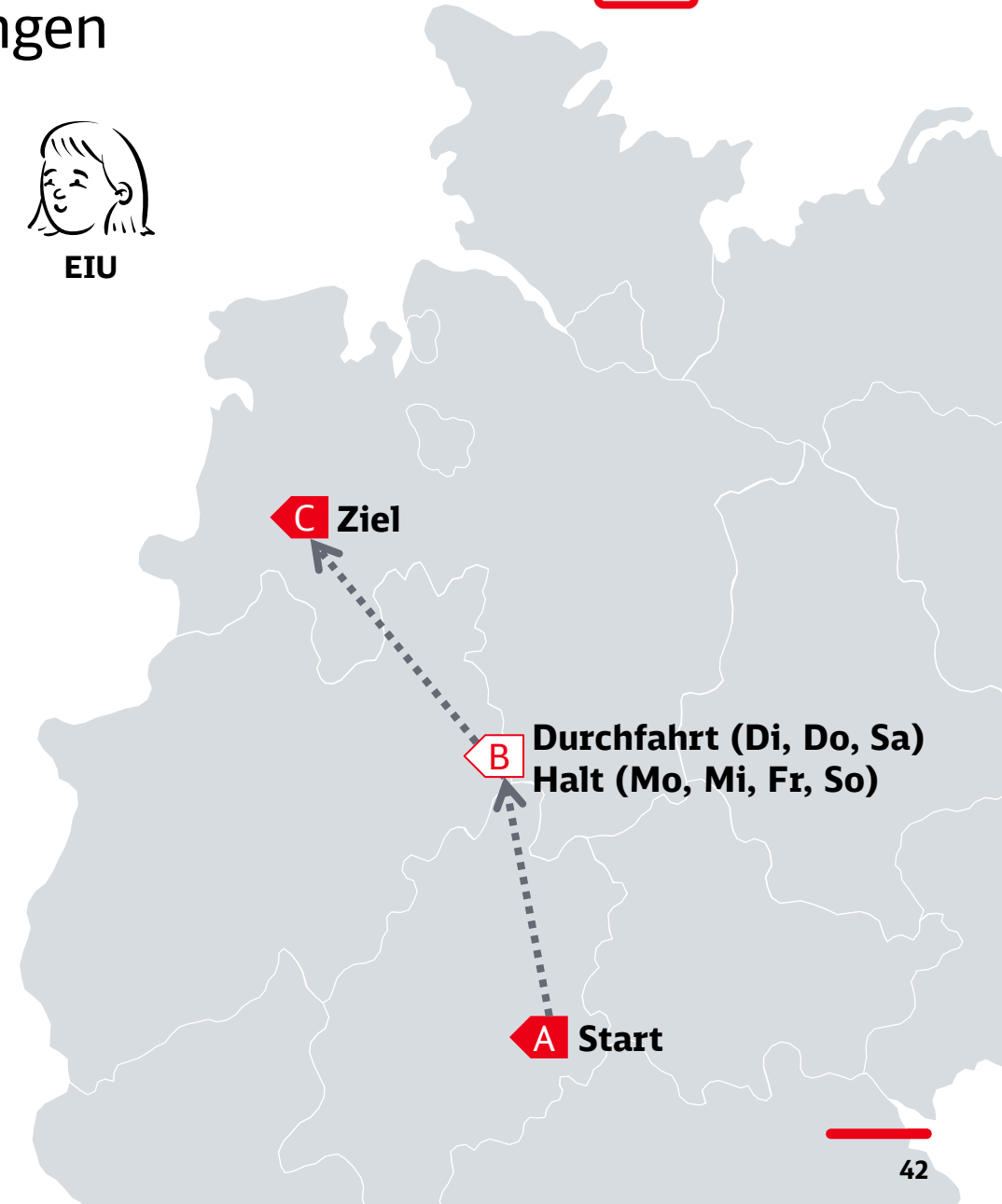
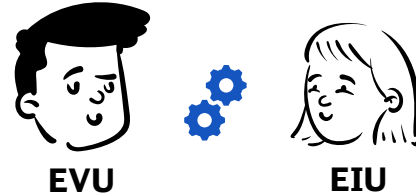


I Inhalte des PathRequest 2 an DB InfraGO															
F ReferenceTrainID	TR 9876 ----ELEFANT 00 2026														
F Route	ROUTEID: RO 9876 --MEINEROUTE 01 2026 START: ZIEL:														
F Path (Request)	PATHREQUESTID: PR 9876 ICHWILLFAHRN 02 2026 START: HALT: ZIEL: Zugcharakteristik, Produktangaben														
F PlannedCalendar	01.04. – 07.04. <table border="1"><tr><td>MO</td><td>DI</td><td>MI</td><td>DO</td><td>FR</td><td>SA</td><td>SO</td></tr><tr><td>✓</td><td></td><td>✓</td><td></td><td>✓</td><td></td><td>✓</td></tr></table>	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	✓		✓		✓		✓
MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO									
✓		✓		✓		✓									



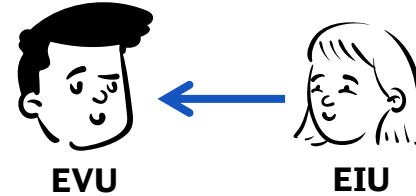
Beispiel B - Ein Verkehrsbedürfnis, zwei Anmeldungen

Das EIU konstruiert Fahrpläne, die die Anforderungen aus den beiden Anmeldungen erfüllen



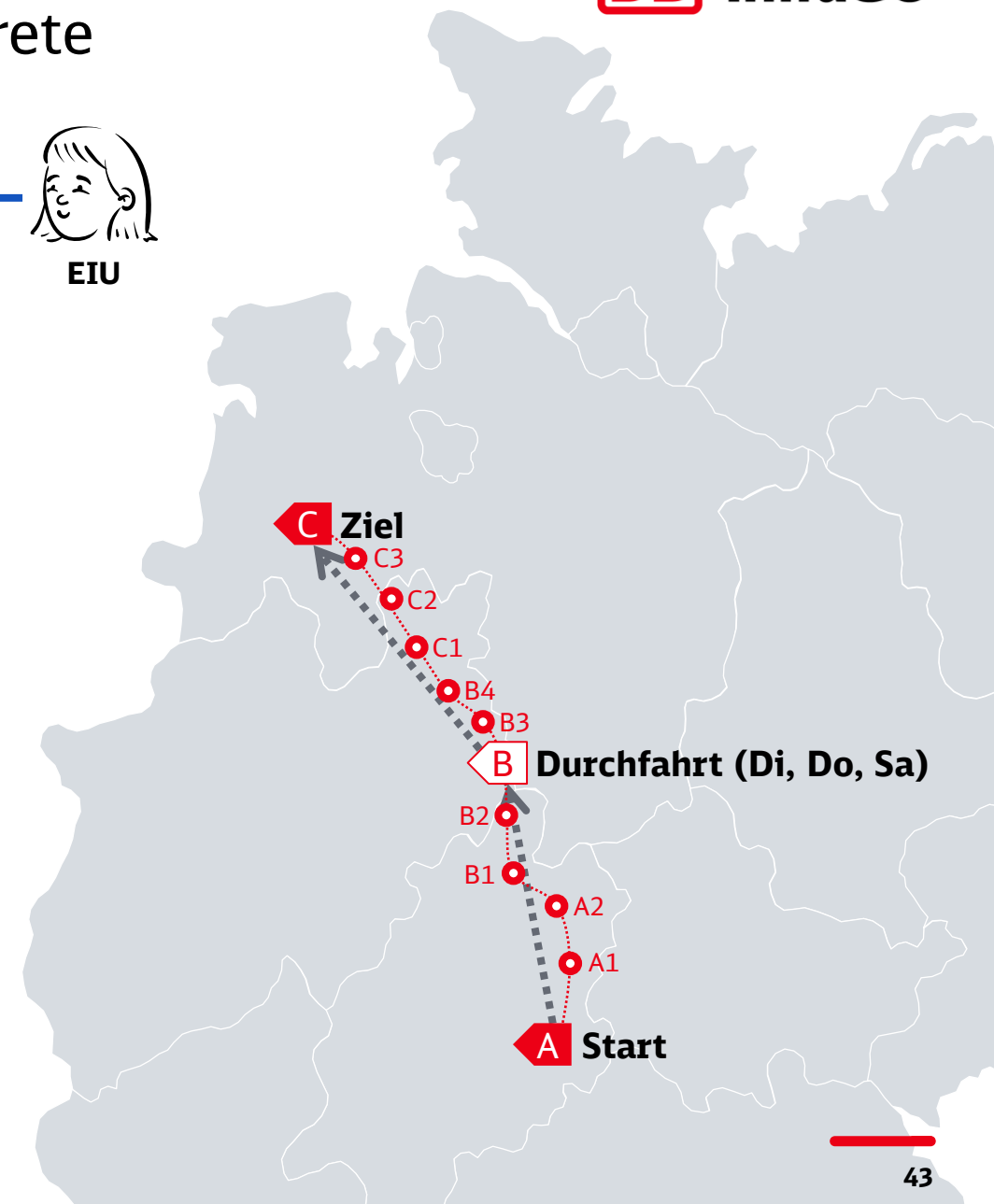
Beispiel B - Ein Verkehrsbedürfnis, zwei Anmeldungen

Die Angebote beziehen sich jeweils auf eine konkrete Ausprägung der Trassenanmeldung



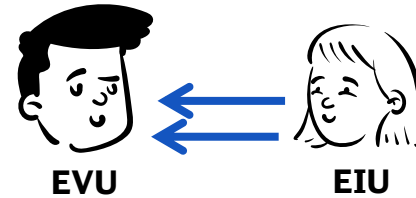
Inhalte der PathDetailsMessage von DB InfraGO

	RefTrainID: TR 9876 ----ELEFANT 00 2026 ROUTEID: RO 9876 --MEINEROUTE 01 2026 PATHREQUESTID: PR 9876 ICHWILLFAHRN 01 2026														
Path (Final Offer)	PATHID: PA 0080 SOWIRDGFAHRN 01 2026 START: A LAUFWEGSPUNKTE: ● A1, A2, B1, B2 DURCHFAHRT: B LAUFWEGSPUNKTE: ● B3, B4, C1, C2, C3 ZIEL: C Zugcharakteristik, Produktangaben														
PlannedCalendar	01.04. – 07.04. <table border="1"><tr><td>MO</td><td>DI</td><td>MI</td><td>DO</td><td>FR</td><td>SA</td><td>SO</td></tr><tr><td></td><td>✓</td><td></td><td>✓</td><td></td><td>✓</td><td></td></tr></table>	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO		✓		✓		✓	
MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO									
	✓		✓		✓										

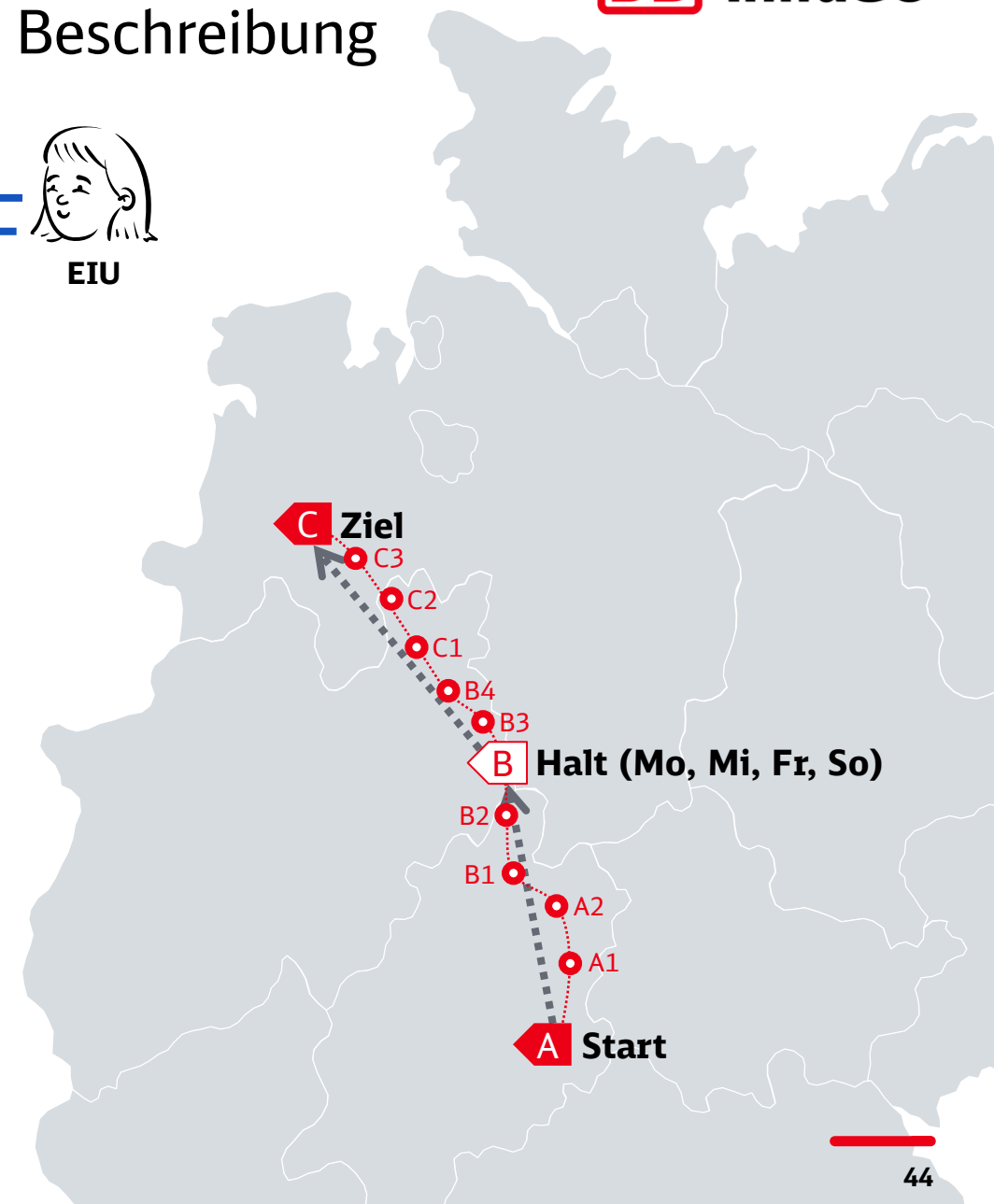


Beispiel B - Ein Verkehrsbedürfnis, zwei Anmeldungen

Zu jedem Verkehrstag entsteht so eine eindeutige Beschreibung des konkret gültigen Fahrtverlaufs

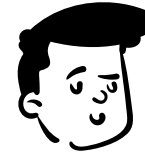


Inhalte der PathDetailsMessage 2 von DB InfraGO															
	RefTrainID: TR 9876 ----ELEFANT 00 2026 ROUTEID: RO 9876 --MEINEROUTE 01 2026 PATHREQUESTID: PR 9876 ICHWILLFAHRN 02 2026														
P Path (Final Offer)	PATHID: PA 0080 SOWIRDGFAHRN 02 2026 START: A LAUFWEGSPUNKTE: ● A1, A2, B1, B2 HALT: B LAUFWEGSPUNKTE: ● B3, B4, C1, C2, C3 ZIEL: C Zugcharakteristik, Produktangaben														
P PlannedCalendar	01.04. - 07.04. <table border="1"> <tr> <td>MO</td><td>DI</td><td>MI</td><td>DO</td><td>FR</td><td>SA</td><td>SO</td> </tr> <tr> <td>✓</td><td></td><td>✓</td><td></td><td>✓</td><td></td><td>✓</td> </tr> </table>	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	✓		✓		✓		✓
MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO									
✓		✓		✓		✓									



Beispiel B - Ein Verkehrsbedürfnis, zwei Anmeldungen

Zu jedem Verkehrstag entsteht so eine eindeutige Beschreibung des konkret gültigen Fahrtverlaufs

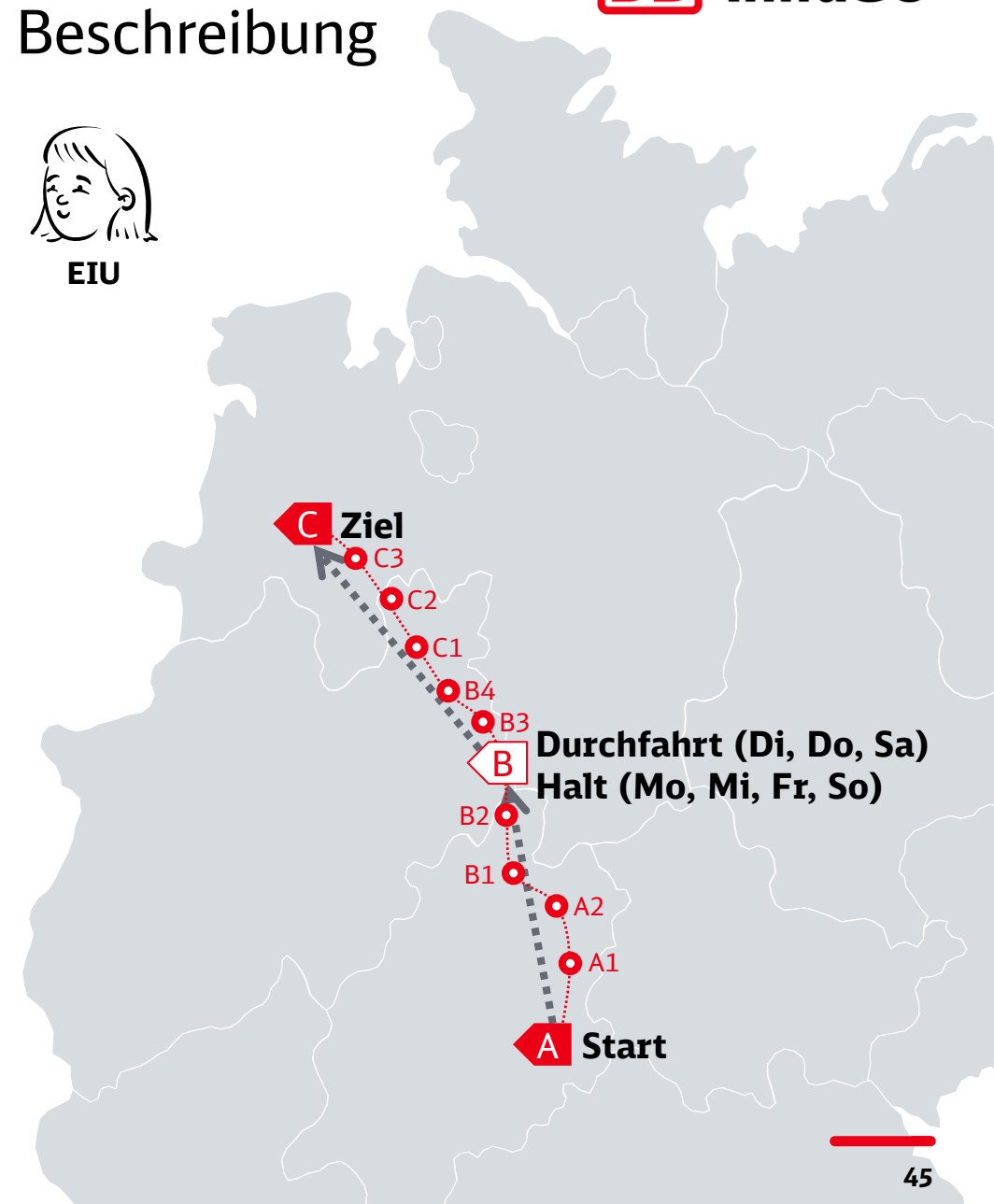


EVU



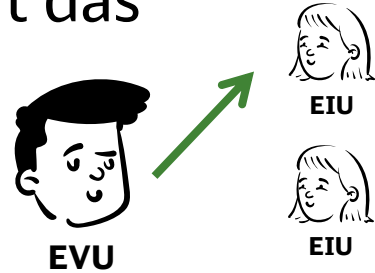
EIU

Inhalte der PathDetailsMessage von DB InfraGO															
	RefTrainID: TR 9876 ----ELEFANT 00 2026 ROUTEID: RO 9876 --MEINEROUTE 01 2026 PATHREQUESTID: PR 9876 ICHWILLFAHRN 01 2026														
Path (Final Offer)	PATHID: PA 0080 SOWIRDGFAHRN 01 2026 START: A LAUFWEGSPUNKTE: ● A1, A2, B1, B2 DURCHFAHRT: B LAUFWEGSPUNKTE: ● B3, B4, C1, C2, C3 ZIEL: C Zugcharakteristik, Produktangaben														
PlannedCalendar	01.04. - 07.04. <table border="1"> <tr> <td>MO</td><td>DI</td><td>MI</td><td>DO</td><td>FR</td><td>SA</td><td>SO</td> </tr> <tr> <td></td><td>✓</td><td></td><td>✓</td><td></td><td>✓</td><td></td> </tr> </table>	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO		✓		✓		✓	
MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO									
	✓		✓		✓										
PlannedCalendar	01.04. - 07.04. <table border="1"> <tr> <td>MO</td><td>DI</td><td>MI</td><td>DO</td><td>FR</td><td>SA</td><td>SO</td> </tr> <tr> <td>✓</td><td></td><td>✓</td><td></td><td>✓</td><td></td><td>✓</td> </tr> </table>	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	✓		✓		✓		✓
MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO									
✓		✓		✓		✓									









Beispiel C – Eine Fahrt, mehrere Infrastrukturen

Überschreiten einer Netzgrenze erfordert das Schneiden von Trassenanmeldungen



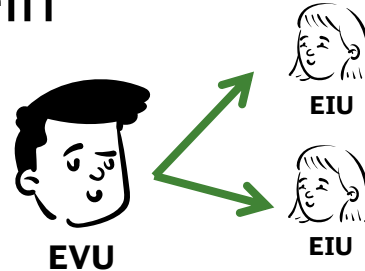
Inhalte des PathRequest an DB InfraGO

ReferenceTrainID	TR 9876 ----KAROTTE 00 2026
Route	ROUTEID: RO 9876 -ANDEREFAHRT 01 2026 START:  HANDOVER:  ZIEL: 
Path (Request)	PATHREQUESTID: PR 9876 ---ABANSMEER 01 2026 START:  HANDOVER:  Zugcharakteristik, Produktangaben
PlannedCalendar	01.04. – 07.04. 



Beispiel C – Eine Fahrt, mehrere Infrastrukturen

Je EIU im Fahrtverlauf ist grundsätzlich ein eigenständiger Request zu stellen



Inhalte des PathRequest an DB InfraGO

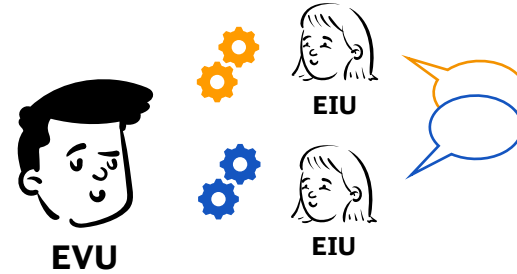
Inhalte des PathRequest an weiteres EIU

R	ReferenceTrainID	TR 9876 ----KAROTTE 00 2026
R	Route	ROUTEID: RO 9876 -ANDEREFAHRT 01 2026 START: HANDOVER: ZIEL:
P	Path (Request)	PATHREQUESTID: PR 9876 ---ABANSMEER 02 2026 HANDOVER: ZIEL: Zugcharakteristik, Produktangaben
P	PlannedCalendar	01.04. – 07.04.



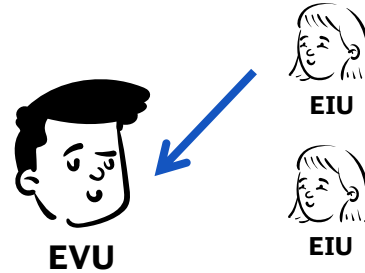
Beispiel C – Eine Fahrt, mehrere Infrastrukturen

Die beteiligten EIU stimmen die Konstruktionen aufeinander ab



Beispiel C – Eine Fahrt, mehrere Infrastrukturen

Jedes EIU versendet die PathDetails das eigene Netz betreffend



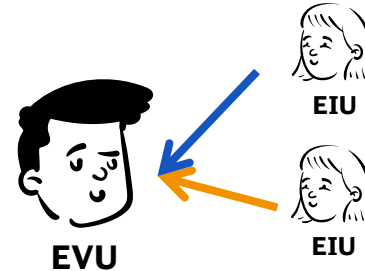
Inhalte der PathDetailsMessage von DB InfraGO

	RefTrainID: TR 9876 ----KAROTTE 00 2026 ROUTEID: RO 9876 -ANDEREFABRT 01 2026 PATHREQUESTID: PR 9876 --ABANSMEER 01 2026														
Path (Final Offer)	PATHID: PA 0080 HIERGEHTSHER 01 2026 ORIGIN: A LAUFWEGSPUNKTE: ● A1, A2, B1, B2 HANDOVER: B Zugcharakteristik, Produktangaben														
PlannedCalendar	Von: XX Bis: YY <table border="1"> <tr> <td>MO</td> <td>DI</td> <td>MI</td> <td>DO</td> <td>FR</td> <td>SA</td> <td>SO</td> </tr> <tr> <td>✓</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td></td> <td>✓</td> <td></td> <td>✓</td> </tr> </table>	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	✓	✓	✓		✓		✓
MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO									
✓	✓	✓		✓		✓									



Beispiel C – Eine Fahrt, mehrere Infrastrukturen

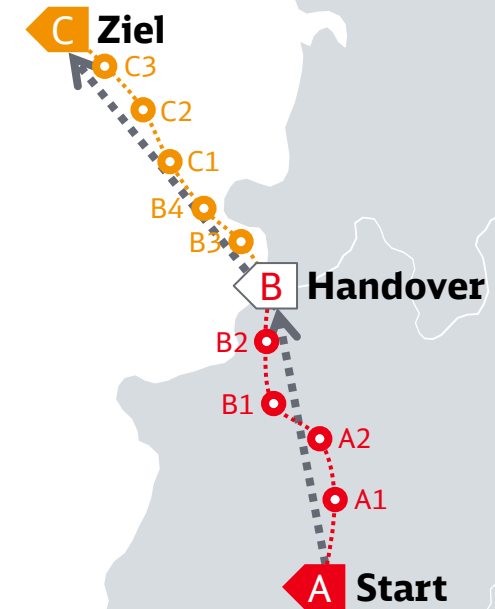
So wird der Zuglauf mit mehreren Path-Objekten ausdetailliert



Inhalte der PathDetailsMessage von DB InfraGO

Inhalte der PathDetailsMessage von einem weiteren EIU

	RefTrainID: TR 9876 ----KAROTTE 00 2026 ROUTEID: RO 9876 -ANDEREFABRT 01 2026 PATHREQUESTID: PR 9876 ---ABANSMEER 02 2026														
Path (Final Offer)	PATHID: PA 1234 -HIERGAATHET 01 2026 HANDOVER: B LAUFWEGSPUNKTE: B3, B4, C1, C2, C3 ZIEL: C Zugcharakteristik, Produktangaben														
PlannedCalendar	Von: XX Bis: YY <table border="1"> <tr> <td>MO</td> <td>DI</td> <td>MI</td> <td>DO</td> <td>FR</td> <td>SA</td> <td>SO</td> </tr> <tr> <td>✓</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td></td> <td>✓</td> <td></td> <td>✓</td> </tr> </table>	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	✓	✓	✓		✓		✓
MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO									
✓	✓	✓		✓		✓									



Grundlagen verschiedener Szenarien von Trassenanmeldungen und ihre Besonderheiten unter TAF/TAP TSI

Beispiel 1: Trassenanmeldung eintägiger Verkehr

- Ein EVU möchte einmalig einen Zug im Netz der DB InfraGO fahren
- Link zum Video: [Film 1 - Eintägiger Verkehr](#)

Beispiel 2: Trassenanmeldung mehrtägiger Verkehr

- Ein EVU möchte verschiedene Züge an 5 Tagen im Netz der DB InfraGO fahren
- Link zum Video: [Film 2 - mehrtägiger Verkehr](#)

Beispiel 3: Trassenanmeldung internationaler Verkehr

- Ein EVU möchte einen Zug aus dem Netz der DB InfraGO in ein weiteres Netz fahren
- Link zum Video: [Film 3 - internationaler Verkehr](#)

Hinweis: Die Videos werden kurzfristig veröffentlicht auf der Seite „Über TAF/TAP TSI“ im Kapitel „Trassenanmeldung“

Schauen wir uns nun ein Beispiel einer Trassenanmeldung im neuen Onlineportal der DB InfraGO gemeinsam an.

The screenshot shows the DB InfraGO 'Bestellportal' interface. The main window displays a map with a route selection overlay. A detailed configuration window is open, showing options for product type (SPFV, SPNV, SGV), noise protection, flexibility, and other parameters.

PRODUKTAUSPRÄGUNG

- BPolG meldepflichtig
- Pünktlichkeitssensibel (PÜ)
- Güterzug ohne nennenswerten Grenzaufenthalt

LÄRMSCHUTZ-KENNZEICHNUNG

- Leiser Zug
- Lauter Zug
- Lauter Zug mit Befreiung

FLEXIBILITÄT

- keine Angabe
- Zeitliche Flexibilität +/- 120 Min
- Räumliche Flexibilität +/- 120 Min

VERKEHRSART KUNDE ZUSATZ

- keine Angabe
- Nostalgieverkehr
- Charterverkehr
- Punkt zu Punkt

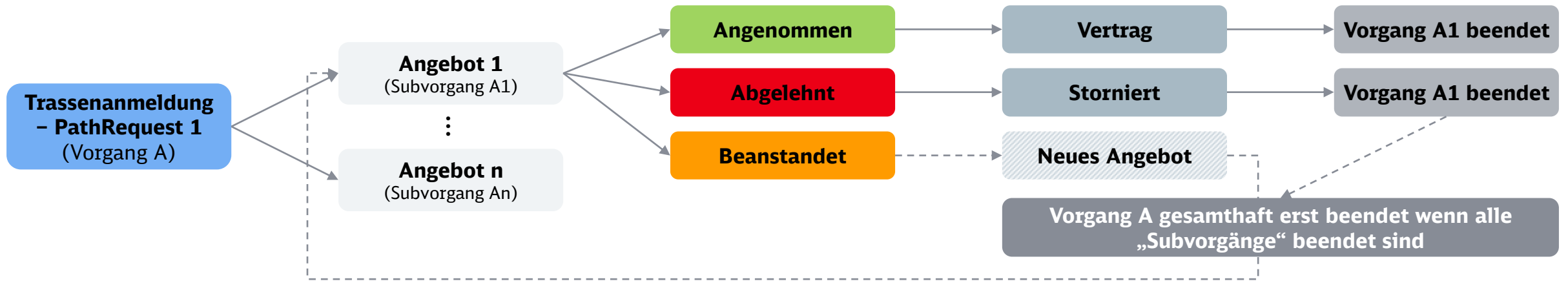
BETRIEBLICHE PRIORISIERUNG

- Keine Angabe
- Hohe Priorisierung
- Sehr hohe Priorisierung

Buttons: **Alle Eingaben leeren**, **Als Entwurf speichern**, **Ich erkläre den Verzicht auf**, **Produktausprägungen leeren**, **Abbrechen**, **OK**

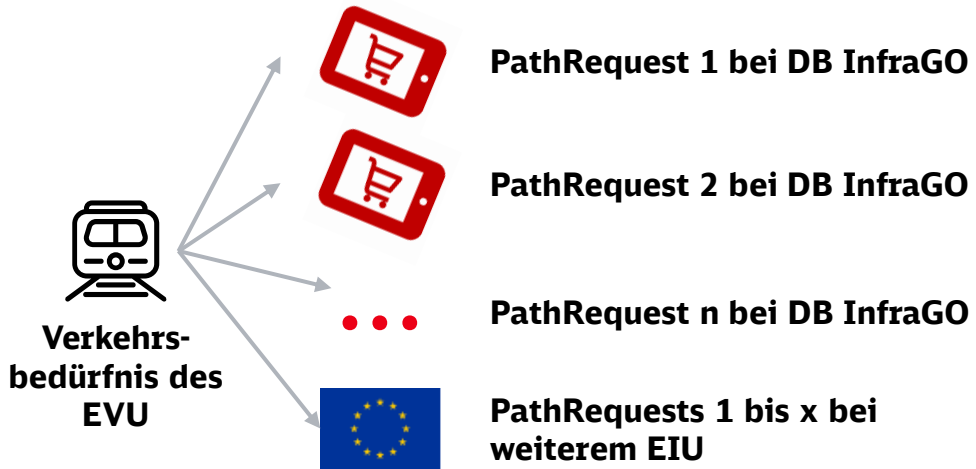
Zugangsdaten zum selber ausprobieren finden Sie hier www.dbinfrago.com/neuesbestellsystem und im Anhang dieser Präsentation. (Alternativ: Direktlink zum PDF mit Zugangsdaten)

Hinweise zum Verständnis und Umgang mit Vorgängen, Anmeldungen und Verträgen (im Portal)

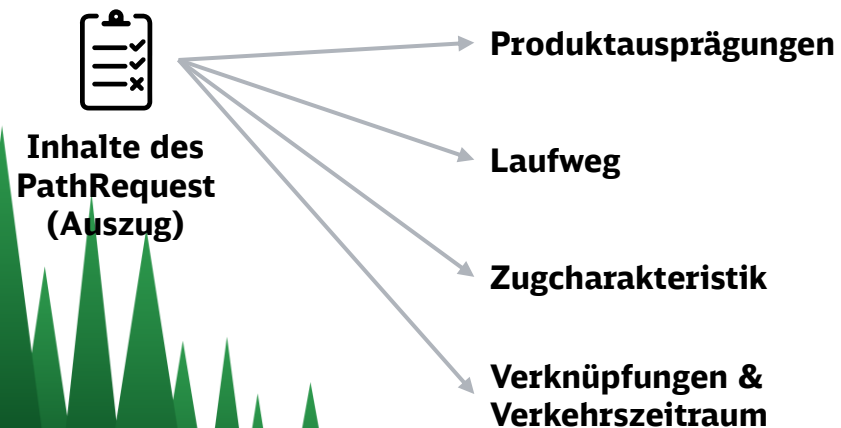


- Für die Arbeit mit der neuen Logik in der Trassenanmeldung ist es wichtig, ein Verständnis über Vorgänge zu haben
- Grundsätzlich ist jede Aktion, mit der man etwas verändert, ein separater Vorgang, z.B. eine Trassenanmeldung. Die dazugehörigen Angebote sind dann quasi „Subvorgänge“ unter diesem Vorgang
- Eine Trassenanmeldung bleibt so lange ein offener Vorgang, bis alle Angebote („Subvorgänge“) dann entweder zum Vertrag kommen oder abgelehnt werden. Wurden alle Angebote bewertet und beantwortet, wird der ursprüngliche Vorgang der Trassenanmeldung geschlossen
- Wenn man nun mit diesen Verträgen weiterarbeitet, startet das System jeweils neue Vorgänge (s. nächstes Kapitel)

Verkehrsbedürfnis und Trassenanmeldung durch das EVU (1 PathRequest bzw. mehrere)

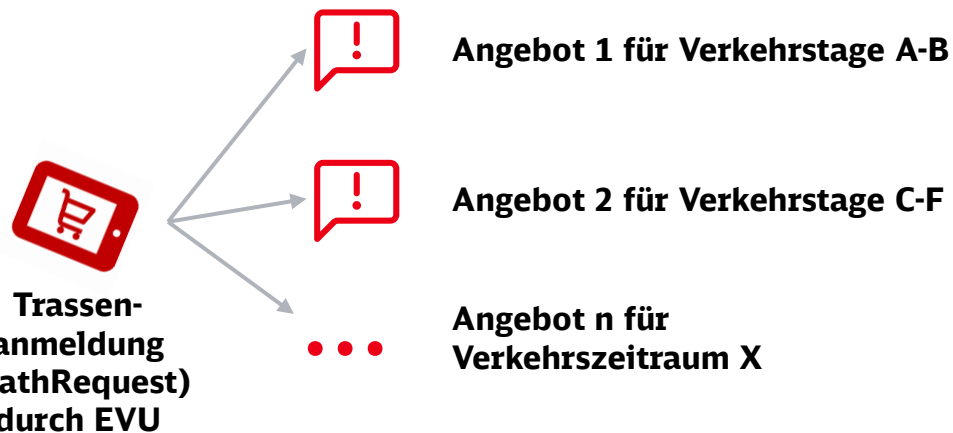


- Grundsätzlich muss das **EVU im Rahmen seines Verkehrsbedürfnisses selbst entscheiden, wie viele einzelne Anmeldungen bei einem EIU nötig sind** (bei Abweichungen jeweils einzelne Anmeldung nötig)
- Wenn mehrere EIU beteiligt sind, muss jeder Abschnitt bei jedem EIU einzeln bestellt werden – jeweils als 1 bis n PathRequests. Alternativ bietet das Tool PCS der RNE genau hierfür eine europäische Lösung
- Die Objekte Route und ReferenceTrain verknüpfen diese einzelnen Anmeldungen dann über die beteiligten EIU

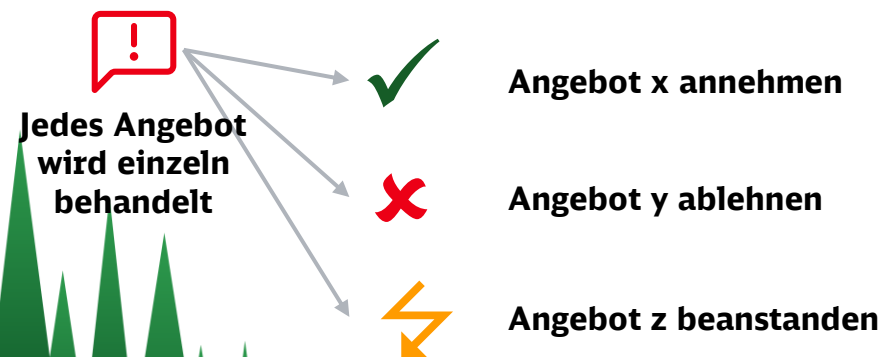


- **Ein PathRequest beinhaltet alle für eine Trassenanmeldung erforderlichen Inhalte** – genau wie auch heute in TPN. Diese müssen alle NBN-Anforderungen erfüllen und sind TAF/TAP-konform, d.h. beinhalten auch die neuen Objekte und Felder der TAF/TAP TSI. Einige heutige Elemente sind künftig nicht mehr nötig
- Wenn sich an den links genannten Inhalten für ein Verkehrsbedürfnis etwas ändert (z.B. anderer Zug, anderer Laufweg), müssen jeweils einzelne PathRequests an die DB InfraGO geschickt werden

Die 1:n Logik zwischen Trassenanmeldung (PathRequest) und -angebot (PathDetails)



- Für jeden separaten PathRequest kann die DB InfraGO unter TAF/TAP künftig **n Angebote** zurückspielen, maximal 1 für jeden Verkehrstag
- Dies bedeutet bei z.B. einer Anmeldung für Montag bis Freitag, kann die DB InfraGO bis zu 5 Angebote zurückgeben – diese sind nicht als Auswahl zu verstehen, sondern sind zeitlich disjunkt und ergeben insgesamt den gesamten Verkehrszeitraum
- Allerdings kann die **DB InfraGO somit sehr flexibel reagieren**, z.B. Montag bis Mittwoch so wie angemeldet, Donnerstag mit zeitlicher Abweichung, Freitag nicht konstruierbar



- Das **EVU** kann nach Erhalt der Angebote dann **jedes einzeln betrachten** und jeweils entweder annehmen, ablehnen oder beanstanden
- Bei Annahme des Angebots, mündet dieses direkt in einem Vertrag
- Bei Ablehnen wird der entsprechende Teil des Verkehrszeitraums storniert
- Eine Beanstandung geht zurück an die DB InfraGO – der Fahrplan konstruiert neu. Im Anschluss gibt es ein überarbeitetes Angebot
- Insgesamt bedeutet diese Logik, dass es **für einen PathRequest** am Ende auch **bis zu n einzelne Verträge** geben kann

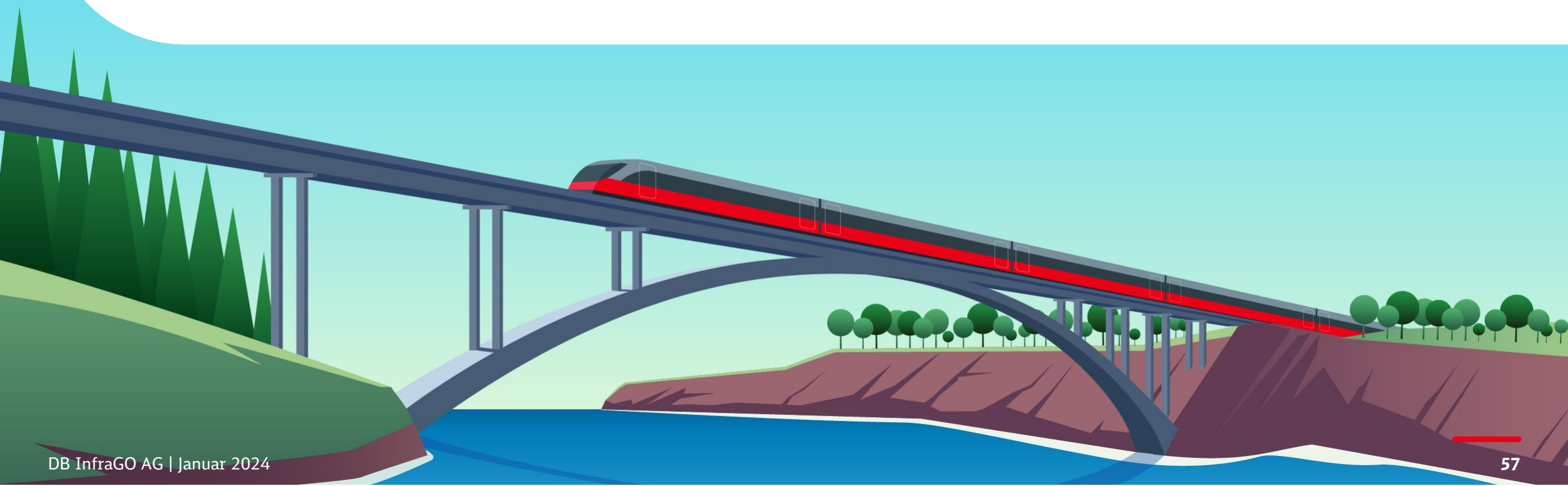
Wegfall des Verkehrstageschlüssels unter TAF/TAP und die neue Kalenderlogik im Webportal



Kalender: Auszug Testumgebung, Stand Dezember 2023

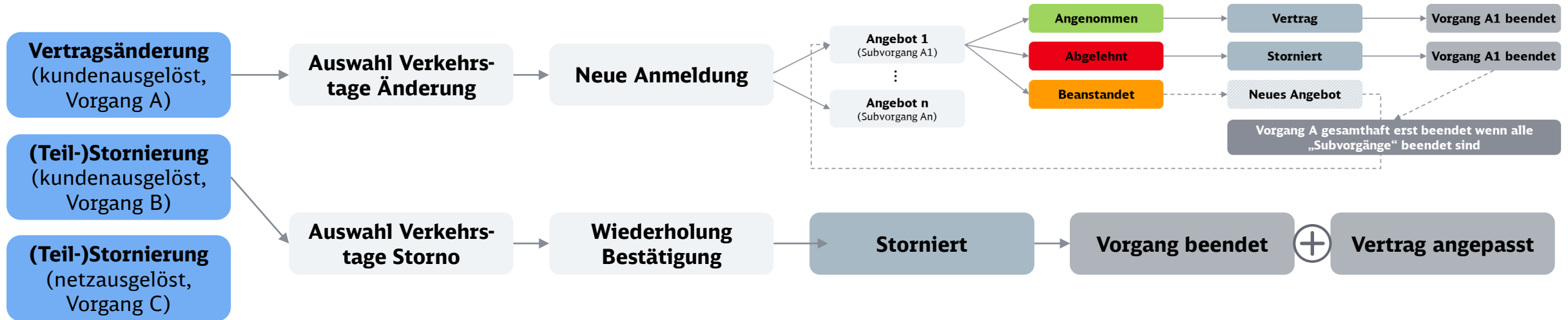
- Den heutigen **Verkehrstageschlüssel** (VTS), mit dem u.a. in TPN die Verkehrstage ausgewählt werden, **gibt es in TAF/TAP künftig nicht mehr**
- **TAF/TAP** hat eine **Bitleiste** in den Nachrichten, so dass alle Tage einzeln markiert werden. Damit lassen sich **alle möglichen Kombinationen einfach darstellen**
- **Im neuen Webportal gibt es einen neuen, grafischen Verkehrstagekalender**, in dem alle Tage einzeln ausgewählt werden können. Zu dem kann man Wochentage individuell auswählen
- Die Ansicht des Fahrplanjahres ist so aufgebaut, dass man sich **Feiertage** anzeigen lassen kann (bundesweit/regional)

Arbeiten mit Verträgen



Jede Änderung an einem Vertrag erzeugt einen neuen Vorgang und kann damit in neuen ID's und Verträgen resultieren

SCHEMATISCH

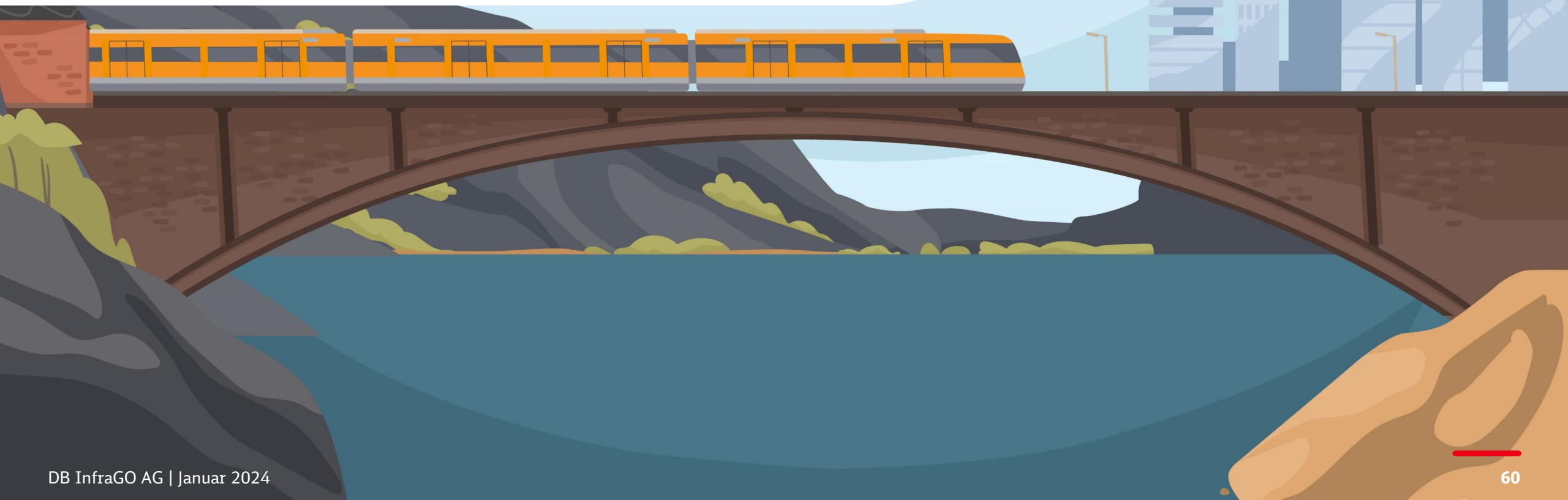


- **Jede Veränderung an einem bestehenden Vertrag erzeugt einen neuen Vorgang auf diesem Vertrag.** Diese Änderungen können netz- oder kundenausgelöst sein. Erinnerung: Aus einer ursprünglichen Anmeldung können n Verträge resultieren.
- Wenn man nun einen Vertrag anfasst, **geht es in dem neuen Vorgang genau nur um diesen einen Vertrag.** Dies bedeutet, dass wenn aus ursprünglich einer Anmeldung 10 Verträge resultierten, man bei einer Änderung für die gesamte ursprüngliche Anmeldung auch alle 10 Verträge anfassen muss
- **Eine Vertragsänderung wirkt wie eine neue Trassenanmeldung** für die ausgewählten Verkehrstage – 1:n Logik greift dann erneut
- **Stornierungen bzw. Teilstornierungen können nur für künftige Verkehrstage erfolgen** – bei Stornierung im Portal wählt man die entsprechenden Verkehrstage aus (bzw. alle) und muss dann die Stornierung nochmal bestätigen

Vielen Dank.

Alle Details: www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi.

TAF/TAP TSI. Anhang.



TAF/TAP

Telematic Applications for Freight/Passenger Services

TSI

Technical Specifications for Interoperability



Dies entspricht eingedeutscht in etwa „Telematische Anwendungen für Güter-/Personenverkehr – Technische Details für Interoperabilität“.

TAF/TAP definiert ein einheitliches Datenaustauschformat.

Für Fahrplan und Betrieb – in der gesamten EU.



Grundsätzlich sind die TAF TSI und die TAP TSI **zwei EU-Verordnungen** für den Eisenbahnsektor, die neben vielen anderen Bausteinen (wie z.B. ETCS) den **Eisenbahnsektor in Europa für die Zukunft rüsten** und die **Interoperabilität** stärken sollen. Die TAF TSI regelt hierbei explizit den Schienengüterverkehr, die TAP TSI den Schienenpersonenverkehr.



Mit TAF/TAP wird ein **EU-weit einheitliches Nachrichtenformat für den Datenaustausch** zwischen beteiligten Akteuren (z.B. EVU, EIU) definiert – sowohl im Bereich **Fahrplan** (= „Planning“) als auch im **Eisenbahnbetrieb** (= „Operations“) werden Nachrichtenformate und Prozesse vorgegeben.



Mehr Informationen finden Sie immer aktuell auch online auf der [TAF/TAP-Informationsplattform der DB InfraGO AG](#).

Dort sind auch die beiden EU-Verordnungen selbst hinterlegt – eine Revision ist aktuell in Ausarbeitung durch die EU-Kommission und ERA. Bis dahin gültig: im SGV die TAF TSI 2021/541 (03.2021); im SPV die TAP TSI 454/2011 (05.2011).

Die Vorteile von TAF/TAP auf einen Blick.

Für alle EVU und EIU in Europa.

1 Stärkere Wettbewerbsfähigkeit

Weitere Digitalisierung und Harmonisierung im Datenaustausch macht den Eisenbahnsektor in Europa wettbewerbsfähiger. TAF/TAP als „gemeinsame Sprache“ für bessere Kommunikation durch eine standardisierte Meldungsstruktur.

2 Grenzüberschreitend eine Identifikation

Eindeutige und tagesscharfe Identifikation von Zügen und Trassen – räumlich, zeitlich und auch über Netzgrenzen hinweg. Klare Trennung von Zug und Trasse in neuer Objektstruktur und einfacherer Umgang im grenzüberschreitenden Verkehr.

3 Einheitlicher Kommunikationsweg für Trasseninformationen

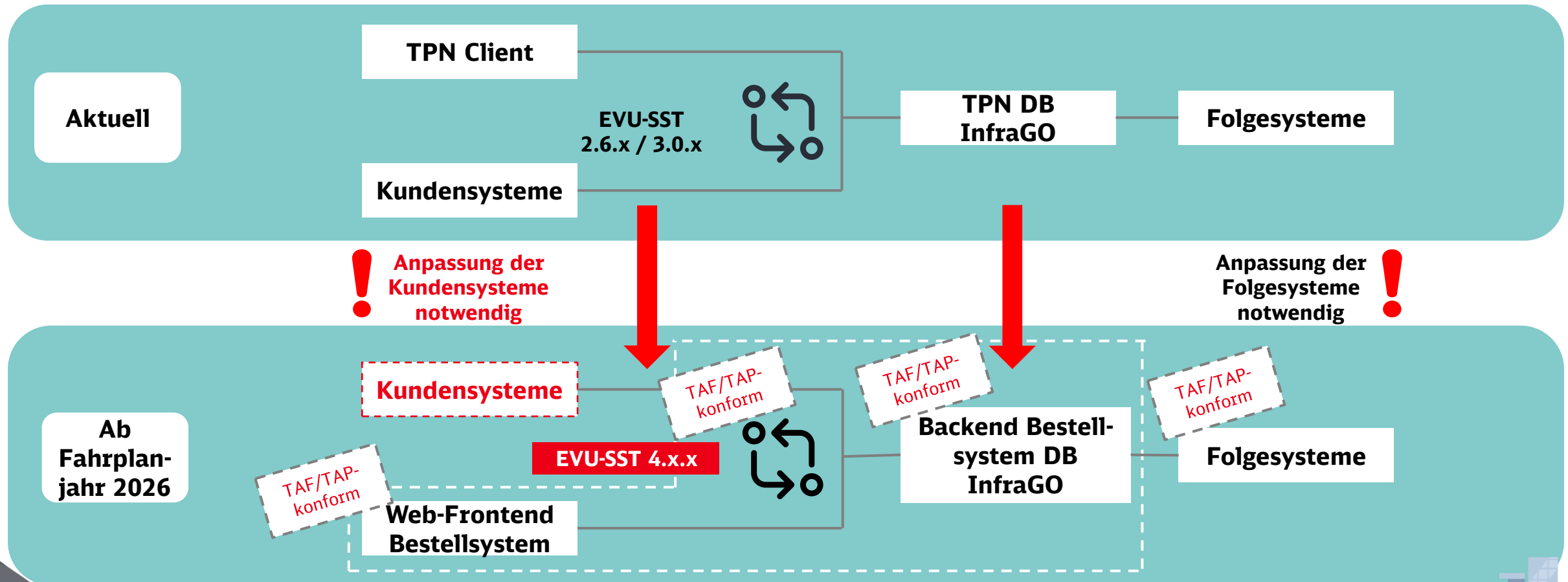
Vollständige Neuentwicklung der Trassenanmeldung mit vereinfachter Bearbeitung und Änderung sowie Vereinheitlichung des Kommunikationsweges. Und alles mit neuen benutzerfreundlichen IT-Systemen bei der DB InfraGO.

4 Bessere betriebliche Durchführung

Deutlich verbesserte betriebliche Durchführung durch qualitativ hochwertigen Austausch zwischen beteiligten EIU und EVU. Bessere Prognosequalität durch höheres Informationslevel und größere Verfügbarkeit von Echtzeitdaten.

Die Umsetzung von TAF/TAP erfordert IT-Anpassungen.

TAF/TAP-Konformität in der Fahrplan-IT von DB InfraGO und EVU.



Aktuell gültig: Schnittstellenversion 4.4.2 – alle Informationen finden Sie auf unserer [TAF/TAP Informationsplattform](#)

Ab sofort kann das neue Webportal ausgiebig getestet werden.

Wir freuen uns über jedes Feedback und jede Idee.



Zugangsdaten zur Testumgebung

- **Link:** <https://bestellsystem-portal-test.dbnetze.com>
- **Username:** Portaltest-User07
- **Passwort:** wickie3halvar

Zugangsdaten können gerne innerhalb Ihrer Unternehmen geteilt werden!



Weitere Informationen

- Es handelt sich um eine „lebende“ Testumgebung, die **regelmäßig aktualisiert** wird. Alle zurückgespielten Angebote sind noch fiktiv, die Anbindung an die echte Konstruktion im Fahrplan folgt später.
- Sollte sich das Portal nach Login nicht direkt korrekt öffnen, im Menü auf „Vorgänge“ oder „Anmeldung“ klicken.
- Auf der [Internetseite zum Neuen Bestellsystem](#) finden Sie auch Erklärvideos zum Portal.



Feedback und Fragen



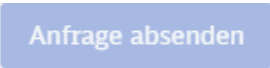
- Alle Fragen, Anregungen, Ideen, Feedback oder gefundene Fehler schicken Sie bitte einfach formlos an das Postfach des Teams vom neuen Bestellsystem:

NeuesBestellsystem@deutschebahn.com


Fachliche Details zur aktuellen Testumgebung.

Steuerworte für den „Mock“ und Tipps & Tricks.

Tipps & Tricks und Hinweise

- Die aktuell genutzte Testumgebung arbeitet weiterhin mit unserem sogenannten **IFP-Mock**, d.h. die Angebote werden nicht konstruiert, sondern entsprechen im Normalfall exakt der Anmeldung
- Das Portal beherrscht mittlerweile auch die **Tastatursteuerung** – durch Drücken der Taste „Alt“ lassen sich die Kürzel anzeigen
- Der **Hilfemodus** im Portal selbst ist an vielen Stellen bereits implementiert – durch Drücken des  oben rechts im Eingabe-Pop-Up einer Anmeldung öffnet sich dieser. Alle blau umrahmten Felder haben eine Erklärung – einfach drauf klicken
- Die **Checkliste** direkt neben dem Button „Anfrage absenden“ zeigt auf den ersten Blick ob man bei der Befüllung Punkte vergessen hat – nur wenn sie grün ist, kann man abschicken:  
- Allerdings erfolgt NACH Absenden eine weitere Prüfung (so wie auch heute), die dann zusätzlich Aspekte wie korrekter Eingangszeitpunkt, korrekte Identifikatoren etc. prüft. Anschließend würde im Produktivbetrieb auch noch die Eingangsprüfung der Fahrplankonstruktion erfolgen

Steuerworte

- Über das Freitextfeld unter Produktausprägungen können bestimmte Fälle „getriggert“ werden. Durch Eingabe von „IFPMock:“ gefolgt vom jeweiligen Steuerwort, beeinflusst man für diese eine Anmeldung die Antworten 
- Auszug der aktuellen Steuerworte:
 - **Multiple** *Es kommen 2 Angebote*
 - **Nichtkonstruierbar** *Gesamte Anmeldung nicht konstruierbar*
 - **TeilweiseNK** *2 Angebote, 1 davon nicht konstruierbar*
 - **Via** *Es werden Zwischenlaufwegspunkte mitgeschickt*
 - **Abw2** *Es kommen Angebote mit Abweichungen*
- Darüber hinaus kann man auch den Netzfahrplan simulieren – hierzu muss der Eingangszeitpunkt manipuliert werden – dies erfolgt ebenfalls über das Freitextfeld (ohne den Text „IFPMock:“):
 - **Eingangszeitpunkt:2023-04-01T12:00:00** *dies simuliert eine Anmeldung in der NEP1 und man bekommt mit zeitlicher Verzögerung vorläufige Netzfahrplan-Angebote zurück*