

pathOS

Die neue Trassenanmeldung der DB InfraGO.

Bedienung des neuen Webportals – **Version 1.01**

Ausführliches Handbuch – Stand 13.03.2026

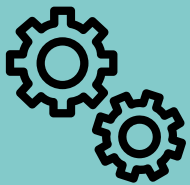
Allgemeine Hinweise:

- Es gelten für alle Geschäftspartner und Anwendenden von pathOS die INB (mit den zugehörigen Richtlinien) der DB InfraGO AG – diese sind auf der Webseite veröffentlicht
- Alle gezeigten Bilder und Beispiele dienen der exemplarischen Erklärung und entsprechen nicht in allen Details der gängigen Praxis
- Einzelne Funktionalitäten und auch das Design können durch die noch laufende Weiterentwicklung und Verbesserung vom jeweils aktuellen Stand abweichen

Zielsetzung und Hintergrund dieser Unterlage. Bedienungsanleitung für das Webportal pathOS



- Diese Unterlage ist **für alle Anwendenden des neuen Webportals pathOS** (u.a. Mitarbeiter:innen von EVU und Zugangsberechtigten) gedacht, die eine Trassenanmeldung mit dem neuen Trassenanmeldesystem pathOS der DB InfraGO erstellen möchten
- Es werden **grundlegende Elemente und Funktionen im Portal**, die zur Anlage einer neuen Trassenanmeldung und für die wesentlichen Folgeprozesse nötig sind, detailliert erläutert und dargestellt



- Diese Unterlage ist grundsätzlich **zum Selbststudium und als Nachschlagewerk** gedacht und so aufgesetzt, dass die Leser:innen die Funktionen direkt ausprobieren bzw. anwenden können
- **Weitere Schulungsmedien** wie z.B. Web-based-Trainings, Erklärvideos, Schulungstermine und Schulungsveranstaltungen unterstützen diese Unterlage und sollten zusätzlich genutzt werden

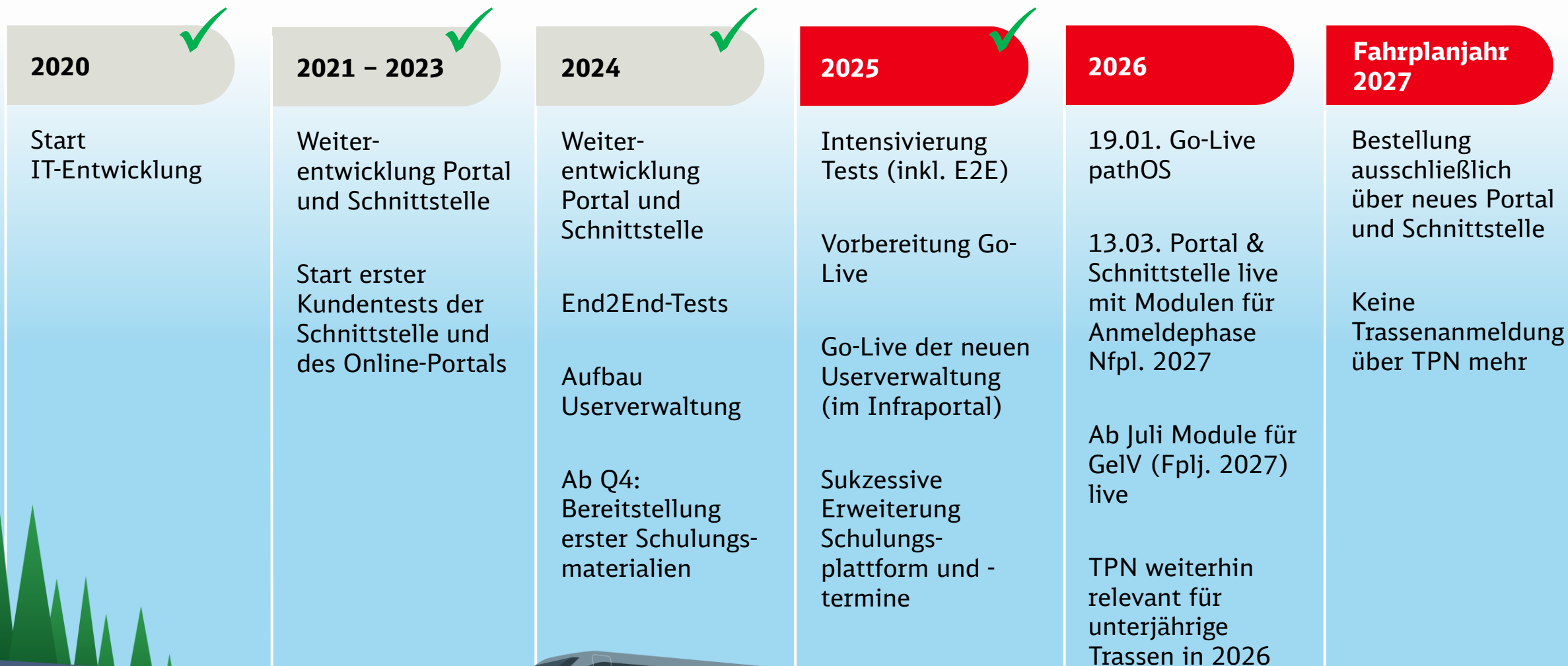


Ansprechpartner bei Rückfragen ist die fachliche Betriebsführung von pathOS:

pathOS@deutschebahn.com

Überblick: Zeitplanung Start pathOS.

Trassen im Fahrplanjahr 2027 nur noch in der neuen Welt



Grundlegende Informationen.

Flyer wichtige Termine im Netzfahrplan 2027 (1 von 2)

Januar	12.1.2026	Veröffentlichung internationaler PaP-Kataloge (Pre-arranged Paths)
März	13.3.2026 bis 13.4.2026	Trassenanmeldefrist erste Phase der Netzfahrplanerstellung
April	14.4.2026 bis 13.7.2026	Trassenanmeldefrist zweite Phase der Netzfahrplanerstellung
	27.4.2026	Bekanntgabe Pre-allocation durch Korridor One-Stop Shop
Juni	bis 30.6.2026	Meldung der Reisendenzahlen
Juli	1.7.2026 bis 31.7.2026	Anmeldezeitraum Serviceeinrichtungen
	bis 6.7.2026	Vorläufiger Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung
August	1.8.2026 bis 31.8.2026	Bestellzeitraum für die infrastrukturbezogenen sowie zugabhängigen Fahrplanunterlagen [Fahrzeitenheft (FzTH), Buchfahrplan in geschlossener Darstellung (BfgD), Zugleitbetrieb (ZLB), Zugverzeichnis (Zv), Geschwindigkeitsheft (GeH)]
	bis 7.8.2026	Stellungnahme des ZB oder des einbezogenen EVU zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung
	bis 17.8.2026	Versand der Trassenangebote*
	bis 24.8.2026	Annahme der Trassenangebote*
	31.8.2026	Annahme der Angebote in PCS bei Kapazitätszuweisung über SGV-Korridore*

**Sollte die DB InfraGO AG aus der Netzfahrplanerstellung heraus Trassenablehnungen beabsichtigen, können sich die genannten Termine infolge der Unterrichtung nach § 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG und der Vorabprüfung durch die BNetzA nach § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG verschieben. Für Kapazitätszuweisungen in PCS auf SGV-Korridoren gelten die abweichenden Fristen gemäß Anlage 4.10. der INB 2027*

Herausgeber

DB InfraGO AG, Adam-Riese-Str. 11-13, 60327 Frankfurt am Main
Änderungen vorbehalten. Einzelangaben ohne Gewähr. Stand: Dezember 2025
www.dbinfrago.com

Grundlegende Informationen.

Flyer wichtige Termine im Netzfahrplan 2027 (2 von 2)

September	bis 28.9.2026	Endgültiger Netzfahrplanentwurf zweite Phase der Netzfahrplanerstellung
Oktober	bis 15.10.2026	Angebotsabgabe/-versand Serviceeinrichtungen durch DB InfraGO
		Anmeldephase Stationshalte
	22.10.2026 (innerhalb von 5 Arbeitstagen)	Angebotsannahme Serviceeinrichtungen
	26.10.2026, 12 Uhr	Start Anmeldungen Gelegenheitsverkehr Serviceeinrichtungen
November	bis 15.11.2026 (4 Wochen vor Fahrplanwechsel)	Angebot für Stationsnutzungsvertrag durch DB InfraGO
Dezember	13.12.2026, 0 Uhr	Beginn Netzfahrplan

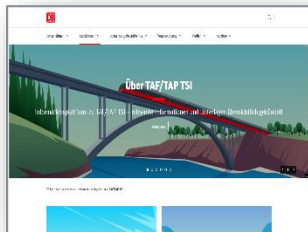
**Sollte die DB InfraGO AG aus der Netzfahrplanerstellung heraus Trassenablehnungen beabsichtigen, können sich die genannten Termine infolge der Unterrichtung nach § 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG und der Vorabprüfung durch die BNetzA nach § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG verschieben. Für Kapazitätszuweisungen in PCS auf SGV-Korridoren gelten die abweichenden Fristen gemäß Anlage 4.10. der INB 2027*

Herausgeber

DB InfraGO AG, Adam-Riese-Str. 11-13, 60327 Frankfurt am Main
Änderungen vorbehalten. Einzelangaben ohne Gewähr. Stand: Dezember 2025
www.dbinfrago.com

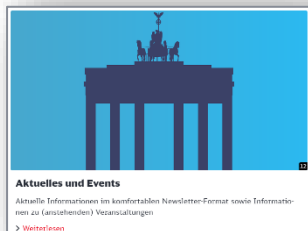
Grundlegende Informationen.

Internetseiten, Events, Informationen und Unterlagen



Informationsplattform TAF/TAP TSI:

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



Events und Aktuelles rund um TAF/TAP TSI:

- Unterlagen zu allen bisherigen TAF/TAP-Veranstaltungen inkl. TTT-Dialogen, FAQ
- Link: <https://www.dbinfra.go.com/taf-tap-tsi/events>



Internetseite Neues Bestellsystem pathOS:

- Schulungsplattform mit allen Medien, Materialien und Schulungsterminen
- Alle fachlich relevanten Informationen rund um pathOS, Informationen für IT-Partner
- Link: <https://www.dbinfra.go.com/pathos>



Internetseite Schnittstellendokumentation:

- Unterseite der TTT-Informationsplattform – hier sind alle relevanten aktuellen Schnittstellendokumentationen abgelegt (aktuell zusätzlich auch JSON-Stammdaten und Informationen zu Handovern)
- Link: https://www.dbinfra.go.com/web/schienennetz/netzzugang-und-regulierung/taf-tap-tsi/evu_schnittstelle-11089208#

1

Grundlagen und Vorbereitung | Die Grundlogik von TAF/TAP TSI



2

Navigation im pathOS Webportal und Basis-Funktionen



3

Erstellung einer neuen Anmeldung inkl. fachlichen Details, erforderlichen Angaben und Hintergründen



4

Prozesse inkl. Angebotsannahme, Änderungen, Stornierungen



Glossar



1a: Grundlagen & Vorbereitung

Administration und Uservergabe

IT-Sicherheit und Datenschutz

Login und Browser-Kompatibilität

Ansprechpartner fachliche Betriebsführung

Kontaktformular und Fehlermeldung

Schulungsplattform und Webseite von pathOS

TAF/TAP Informationsplattform

Webportal, technische Schnittstelle (CI), Click&Ride und PCS

Durchlässigkeit und Zusammenspiel pathOS Webportal und Schnittstelle

Zusätzliche Hinweise für PCS

Hinweise für Schnittstellennutzer – übergreifend

Hinweise für Schnittstellennutzer – Onboarding

1b: Die Grundlogik von TAF/TAP

Schematische Darstellung Prozess der Trassenanmeldung

Zusammenspiel der Objekte und die 1:n-Logik

Objekte ReferenceTrain und Route

Objekte PathRequest und Path

Path-Objekt in verschiedenen Status von Entwurf bis Vertrag

Vertiefung: Route vs. Path im PathRequest

Vertiefung: PathRequest vs. PathDetails

TAF/TAP Identifikatoren und Operational Train Number (OTN)

Beispielhafte Zusammensetzung der neuen Identifikatoren

Die Benennung/Vergabe der neuen Identifikatoren

Vertiefung der verschiedenen Rollen beteiligter EVU

2: Navigation und Vorgangsübersicht

Übergreifende Navigation

Auswahl der Kundennummer

Die Startseite im Portal

Navigationsleiste und übergreifende Funktionen

Die Vorgangsübersicht

Überblick und Darstellung

Suche und Filterfunktion

Anzeige ausgewählter Kundennummer

Druck- und Exportfunktion

Anzeigeoptionen Vorgangsübersicht

Vorgangstatus

Leistungsprozessarten

Entwürfe und Vorlagen

Aktuelle Bestellungen

Netzausgelöste Vorgänge

Verträge & Archiv

Anzeige der Historie in Vorgängen

2: Case Reference Objekte & Eingabefenster Anmeldung

Case Reference Objekte

Hintergrund, Bedeutung und Anwendung von Case Reference Objekten

Anlegen neue Abstellung und neuer Taktverbund

Anlegen neuer ETCS-Zugdaten

Arbeiten mit den Case Reference Objekten

Eingabefenster Trassenanmeldung

Anlage eines neuen Vorgangs – Hauptseite

Auswahl und Wechsel der Kundennummer

Speichern als Entwurf und Fortsetzen eines Entwurfs

Entwurf aus Vorlage übernehmen

Datenimport aus TPN

Ein- und Ausblenden des Hilfemenüs (während Trassenanmeldung)

Tastatursteuerung – Aufruf und Funktionalität



3a: Anlegen und Abschicken einer neuen Anmeldung

Eingabefenster Trassenanmeldung - Hauptansicht

Eingabefenster Trassenanmeldung - Navigation

Die Checkliste

Abschicken einer Anmeldung

Umgang mit Fehlermeldungen bei „Anfrage absenden“

Umgang mit Fehlermeldungen bei „Anfrage absenden“ – Übersicht

3b: Angabe von Produktausprägungen

Allgemeine Hinweise zu Produktausprägungen

Lärmschutz, Verkehrsart Kunde Zusatz, Flexibilität, Priorisierung

Besonderheiten SPFV, SPNV und SGV

Sonstige Angaben inkl. Nachlassnummern, Baukorridoren und Freitextfeld

Angabe abweichendes durchführendes EVU

3c: Angaben zum Laufweg

Allgemeine Hinweise zum Laufweg
Anlegen des gesamten Laufwegs
Eingabefenster Laufwegsdetails – Überblick
Eingabefenster Laufwegsdetails – Allgemeine Angaben
Eingabefenster Laufwegsdetails – Abstellinformationen laden
Angabe von Handover und Fixpunkt
Eingabefenster Laufwegsdetails – Mindesthaltezeit
Haltearten Durchfahrt, Kundenhalt, Bedarfshalt
Angaben zu Abfahrts- und Ankunftszeiten
Angaben zu Abfahrts- und Ankunftszeiten – Verschiedene Kennzeichner (Halte, Durchfahrten)
Wunschzeitenverschiebung

3c: Anwendungsfälle TrainActivity

Eingabe von weiteren TrainActivities
Übersicht TrainActivities
Servicehalt, Ein- oder Aussteigen
Zusätzliches Tfz, Wagen zu-/absetzen
Wechsel der Traktionsart und Akku laden
Zusammenführen & Trennen von Zugteilen
Anschlussbeziehungen
Umläufe
Rangieren und Richtungswechsel
Y-Zug mit maximiertem Hauptlauf
Y-Zug mit Hauptlauf in der Mitte
Gesicherte Durchfahrt

3d: Besonderheiten grenzüberschreitender Anmeldungen

Internationale & interoperable Laufwege

Allgemeine Hinweise

Angabe von Laufwegspunkten in Fremdnetzen (Allgemein)

Durchführende EVU's, Partner EVU's und Identifikatoren

Betrachtung verschiedener Anwendungsfälle - International

Übersicht int'l Grenzübergänge (Handover und Grenzen)

Mindestbestellkriterien an int'l Grenzübergängen

Internationale Beispiele

Inland → Ausland und Ausland → Inland

Ausland → Inland → Ausland

Inland → Ausland → Inland (Sonderfall!)

Differenzierung nach Lage der Fahrplanbearbeitungsgrenze (int'l)

Beispiele für versch. Lagen der Fahrplanbearbeitungsgrenze

Nationale Dritt EIU: Verschiedene Anwendungsfälle & Beispiele



Inhaltsverzeichnis.

Kapitel 3e - Zugcharakteristik

3e: Zugcharakteristik

Allgemeine Hinweise zur Zugcharakteristik

Abgrenzung Gesamtzug, Zuglok, Wagenzug

Detaileingaben zur Zuglok

Darstellung verschiedener Konstellationen/Rollen von Loks

Mehrfachtraktionen und Umgang mit Schlepploks

Umgang mit (ungekuppelten) Schiebeloks

Tfz-Fahrten, Lokzüge, Leerreisezüge

Detaileingaben für Dampffahrzeuge

Detaileingaben zum Wagenzug

Detaileingaben zum Gesamtzug

Angabe einer alternativen Zugcharakteristik

Sonstige Angaben (SPV und SGV)

3e: Zugcharakteristik

Angaben zu Beförderungsbesonderheiten (inkl. BZA-Nummern)

Angabe von Einzelgrenzlastberechnungen (EGB-Nummern)

Angabe von ETCS-Zugdaten in einer Anmeldung

Angaben zu Gefahrgut (nur SGV)



3f: Identifikatoren und Reason of Reference

Allgemeine Hinweise zu Identifikatoren

Hinweise zur Angabe und zum Wechsel der Kundennummer

Definition der Bestandteile von TAF/TAP Identifikatoren

Ergänzende Hinweise zur OTN

Angabe der Kontaktinformationen

Eingabe und Ansicht im minimierten Modus (Standard)

Eingabe und Ansicht im erweiterten Modus

Vertiefung Offset To Reference – OTR

Vorgänge verknüpfen mit dem „ReasonOfReference“

Anwendungsfälle ReasonOfReference

Übersicht ReasonOfReference

Hinzufügen eines Case Reference Objekts „Taktverbund“

3g: Der Verkehrstagekalender

Allgemeine Hinweise zur Bedienung des Verkehrstagekalenders

Eingabemaske unter Verkehrstagekalender

Umgang mit (bundesweiten) Feiertagen

Tipps & Tricks zur Bedienung des Kalenders



Inhaltsverzeichnis.

Kapitel 3h – Sonderfälle Trassenanmeldungen

3h – Sonderfälle Trassenanmeldungen

Umgang mit bisherigen „Stammzügen und Ergänzern“

Anmeldungen über PCS

Anmeldungen mit dem „Trassenanmelde-Vordruck“

Anmeldungen über den Fahrplanwechsel (2026-2027 bzw. 2027-2028)

...

Inhalte werden sukzessive
um weitere
Anwendungsfälle erweitert



4a – Umgang mit Angeboten

Generelle Logik von Vorgängen (inkl. 1:n)

Umgang mit Fehlern nach Anmeldung

Abruf und Ansicht von Angeboten

Detailansicht eines Angebots

Darstellung von mehreren Angeboten

Ablehnen und Ablehnen mit Beanstandung

Annehmen eines Angebots

Darstellung von VNP und ENP im Netzfahrplan

4b – Änderungen und Stornierungen

Änderung/Abmeldung einer Bestellung VOR Angebotserhalt

Änderung einer Bestellung NACH Vertragsschluss

Allgemeine Hinweise zu (Teil-)Stornierungen

Vollständige Stornierung einer Bestellung

Teilstornierung einer Bestellung

Netzausgelöste Änderungen und Stornierungen



Kapitel 1a:

Grundlagen und Vorbereitung

Themenübersicht u.a.:

- Kontakt zur Betriebsführung
- Kontaktformular
- Administration und Uservergabe
- IT-Sicherheit und Datenschutz
- Systemvoraussetzungen und Login
- Schulungsplattform und Webseiten
- Eingangskanäle für Trassenanmeldungen
- Schnittstellenpartner Onboarding

Kontakt.

Ansprechpartner fachliche Betriebsführung

Kontakt zur fachlichen Betriebsführung von pathOS

- E-Mail: pathOS@deutschebahn.com
- Telefon 1st Level: +49 69 26515555
(Mo.-Fr. von 08:00 bis 16:00 Uhr)

Insbesondere in der Phase um die Netzanmeldung im März 2025 (und davor und danach) erwarten wir ein hohes Anfragevolumen und bitten Sie um Verständnis, wenn nicht alle Anfragen sofort beantwortet werden können.

- Die fachliche Betriebsführung berät und unterstützt umfassend bei fachlichen und technischen Fragen in Zusammenhang mit pathOS
- Für Portalkunden ist die fachliche Betriebsführung der erste Ansprechpartner zu allen Themen
- Für Schnittstellenpartner (IT-Dienstleister) ist die fachliche Betriebsführung der erste Ansprechpartner – die Zertifizierung der jeweiligen Software läuft über die fachliche Betriebsführung. Auch für Schnittstellennutzer ist die fachliche Betriebsführung die Anlaufstelle in der DB InfraGO

Kontakt zur Einfachbahn (nur Userverwaltung)

- E-Mail: Einfachbahn@deutschebahn.com
- Die Einfachbahn verantwortet das Infraportal und alle zugehörigen Themen inklusiver der Administration und Userverwaltung. Alle Anfragen zu Login, Passwörtern, Zugangsverweigerungen, Usern und Superusern sind an den Support der Einfachbahn zu adressieren

Kontakt zur fachlichen Betriebsführung von TPN

- E-Mail: trassenportal@deutschebahn.com
- Telefon: +49 341 968-6456, -6447, -6453
- Da TPN für das Fahrplanjahr 2026 (auch unterjährig) noch der Eingangskanal für Trassenanmeldungen ist und bleibt, steht die fachliche Betriebsführung von TPN natürlich weiterhin für alle Anfragen rund um TPN zur Verfügung. Alle Anfragen dürfen aber auch an den Support von pathOS gestellt werden!

Kontakt.

Kontaktformular und Postfach

Fehlermeldung über verschiedene Kanäle möglich

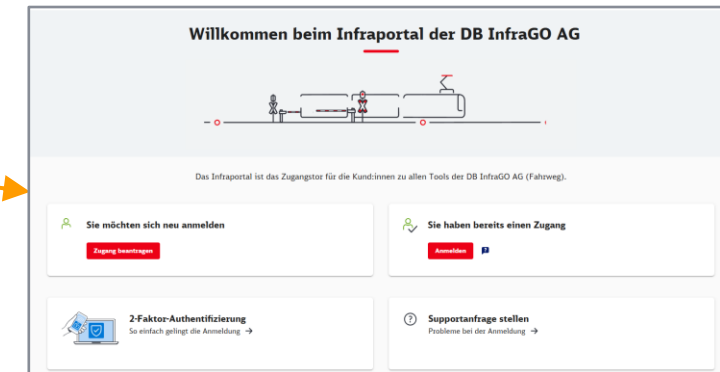
- Wir empfehlen das Kontaktformular von pathOS zu nutzen: dieses befindet sich auf der Internetseite www.dbinfrago.com/pathOS und ist auch von der Startseite im Webportal von pathOS erreichbar
- Direktlink: www.dbinfrago.com/pathoskontakt
- Differenzierung in Anfragen zur Produktivumgebung (rechter Screenshot) sowie dem laufenden Markttest (linker Screenshot) mit etwas anderen (Pflicht-)Feldern
- Hier haben Sie neben den wichtigsten Informationen zu Ihnen, Ihrem EVU und dem Anliegen auch die Möglichkeit Screenshots hochzuladen
- Generell kann zudem alles über das E-Mailpostfach pathOS@deutschebahn.com an die DB InfraGO gemeldet werden (Fragen, Feedback, Fehler, ...). Bitte denken Sie daran uns wesentliche Daten mitzugeben, wie z.B. Name, EVU, Kundennummer, ID von u.a. PathRequest, ReferenceTrain oder Path

Zugang zum Portal. Administration und Uservergabe

Wichtig: Wer schon im Infraportal ist,
muss sich nicht erneut registrieren.
Anleitung für Infraportal auf
www.dbinfrago.com/pathOS

Userverwaltung erfolgt für alle Kunden über das Infraportal

- Die Anmeldung zur Anwendung erfolgt für alle Kunden über das Infraportal. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Infraportal (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen. Voraussetzung ist u.a., dass der Zugangsberechtigte einen Company Code hat (pro EVU bzw. ZB, dieser ist elementarer Bestandteil von TAF/TAP TSI) und für die relevanten Kundennummern freigeschaltet ist bzw. wird
- *Wichtiger Hinweis: Es werden keine User aus TPN migriert!*
- Das Infraportal ist erreichbar unter: <https://infraportal.dbinfrago.com>
- In pathOS ist die Zusammenarbeit verschiedener Nutzer innerhalb eines EVU möglich. Eine separate „Vertreterregel“ entfällt
- Es wird im Infraportal zwei getrennte pathOS-Tools geben, die separat zu berechtigen sind:
 - einmal für Schulung und Test
 - einmal für das produktive System zur echten Trassenanmeldung
- Die folgenden Schritte sind in der Regel vor der Anmeldung erforderlich:
 - (1) Registrierung für das DB InfraGO Infraportal und Erhalt von Zugangsdaten (gesichert mit 2-Faktor-Authentifizierung)
 - (2) Freischaltung für die Berechtigungsrolle beantragen – bitte auf die korrekten Kundennummern achten
 - (3) Freigabe dieser Berechtigung und Vergabe der Kundennummern durch den Superuser des Zugangsberechtigten
 - (4) Login in pathOS direkt aus dem Infraportal oder mit Log-In über die Anmeldeseite von pathOS
- Anwendende innerhalb der DB InfraGO nutzen bitte das bekannte interne System DeBI zur Userverwaltung



Vergleiche hierzu die mit den INB veröffentlichten Nutzungsbedingungen zu pathOS (INB: Anlage 4.2)

- Nach Erhalt des Zugangs zu pathOS ist der Zugangsberechtigte (ZB) verpflichtet, die Datensicherheit durch Sicherstellen der ausschließlichen Nutzung durch befugte Mitarbeiter:innen zu gewährleisten. Der Kunde verpflichtet sich, pathOS nicht missbräuchlich zu nutzen, insbesondere
 - keine Viren, unzulässige Werbesendungen, Ketteninformationen oder sexistische, rassistische oder anderweitig belästigende Kommentare zu übertragen,
 - keine Rechte Dritter, insbesondere Rechte der genutzten TK-Unternehmen, Schutzrechte (z.B. Urheber- und Markenrechte) zu verletzen,
 - nicht gegen eisenbahnrechtliche Vorschriften und Regelungen des betrieblich-technischen Regelwerks der DB InfraGO AG (siehe INB) zu verstoßen
- Bei Zuwiderhandlungen behält sich die DB InfraGO AG vor, den Zugang zu pathOS nutzerscharf zeitweilig zu sperren. Der betroffene ZB wird hierüber schriftlich in Kenntnis gesetzt. Bei wiederholten oder besonders schwerwiegenden Missbräuchen sperrt die DB InfraGO AG den Zugang endgültig
- Sofern sich beim ZB Zugangs- und Kommunikationsdaten (insbesondere die hinterlegte E-Mail-Adresse) ändern bzw. seine Zugangsvoraussetzungen entfallen, ist er verpflichtet, dies im Kundenportal anzupassen und ggfs. die Kundenberatung der DB InfraGO darüber zu informieren. Über den Superuser muss der ZB eigenständig Berechtigungen anpassen bzw. entfernen
- Informationen zum Datenschutz finden Sie immer aktuell auf der Internetseite der DB InfraGO AG: <https://www.dbinfrago.com/datenschutz>

Zugang zum Portal.

Login und Browser-Kompatibilität

Browser- und Betriebssystem-Kompatibilität

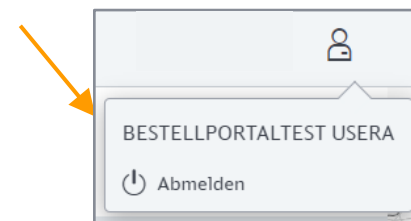
- Generell ist das pathOS Webportal für die Nutzung chromium-basierter Browser optimiert
- Die Nutzung auf mobilen Endgeräten sollte grundsätzlich funktionieren, jedoch ist die Ansicht nicht darauf optimiert und insbesondere hinsichtlich Fenstergröße und Ansicht ist dies nicht zu empfehlen

Login

- Um das Trassenanmeldesystem zu benutzen, navigieren Sie in Ihrem Browser entweder zum Infraportal und wählen dort pathOS aus oder direkt zur Log-In-Seite des Trassenanmeldesystems. Empfehlung: Direktlink zu Login- oder Startseite anlegen!
- Link zum Testsystem: <https://pathos-test.app.db.de/> (Live seit Dezember 2025)
- Link zum Produktivsystem: <https://pathos.app.db.de/> (Live ab 19. Januar 2026)

Logout

- Mit Klick auf das „Icon“ oben rechts im pathOS Webportal können Sie sich jederzeit aus dem Portal ausloggen



Informationen.

Schulungsplattform und Webseite von pathOS

Internetseite pathOS: <https://www.dbinfrago.com/pathos>

Kapitel 1:

- Aktueller Zeitplan, wichtige Hinweise und Basics zu TAF/TAP

Kapitel 2:

- Allgemeine Schulungsunterlagen, Web-Based-Trainings, Erklärvideos und anstehende Schulungstermine (wird sukzessive erweitert)

Kapitel 3:

- Wichtige Hinweise für EVU, die über Schnittstelle bestellen wollen inkl. Onboarding-Unterlagen
- Wichtige Informationen und Dokumente für IT-Partner

DB InfraGO > Schienennetz > Leistungen > Trassen > Trassenbestellung > pathOS (neues Bestellsystem)

pathOS – Das System zur Trassenanmeldung bei der DB InfraGO (ab dem Fahrplanjahr 2027)

Auf dieser Seite informieren wir Sie regelmäßig über die wichtigsten News rund um pathOS. Sie finden hier sukzessive immer mehr Schulungsmaterial und -termine sowie alle weiteren relevanten Informationen.

Die DB InfraGO AG führt zum Fahrplanjahr 2027 das neue Trassenbestellsystem pathOS, bestehend aus einer technischen Schnittstelle und einem neuen Webportal ein. Damit sind wir im Trassenbestellprozess vollständig TAF/TAP TSI-konform ausgerichtet und setzen auf ein neues, modernes und nachhaltiges IT-System. Das neue Nachrichtenformat wird EU-weit die Kommunikation im Eisenbahnverkehr vereinheitlichen (weitere Informationen dazu finden Sie auf unserer TAF/TAP Informationsplattform: <https://www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi>).

Wir freuen uns jederzeit über Feedback, Ideen, Anregungen und auch Fehler, die Sie z. B. in der Anwendung gefunden haben. Wenn Sie heute schon Hinweise für uns haben, schicken Sie uns am einfachsten eine E-Mail an unser Postfach pathOS@deutschebahn.com oder nutzen direkt das Kontaktformular.

- > 1. Aktuelles & Informationen
- > 2. Schulungsmanagement
- > 3. Informationen für Schnittstellen-Nutzer (und die jeweiligen IT-Firmen)

Kontakt

Neues Bestellsystem pathOS der DB InfraGO AG

- ✉ pathOS@deutschebahn.com
- ☎ +49 69 26515555
- ➔ Kontaktformular pathOS – Ihre Anliegen an pathOS: u.a. Fehler, Fragen, Anregungen, Ideen oder Wünsche

Weitere Informationen

- ➔ Link zur Schulungs- und Testumgebung von pathOS
- ➔ Link zum produktiven pathOS Webportal

Links

- ➔ INB
Hier finden Sie die veröffentlichten Infrastrukturnutzungsbedingungen.
- ➔ Trassenanmeldung
- ➔ Über TAF/TAP TSI
- ➔ Informationen zur Umsetzung von TAF/TAP TSI bei der RailNetEurope
- ➔ Detailinformationen zu TAF/TAP TSI bei der RU/IM Telematics Joint Sector Group
- ➔ Beantragung Company Code bei der UIC
- ➔ Beantragung Organisation Code bei der ERA

Kontakt zur fachlichen Betriebsführung von pathOS jederzeit über unser Postfach: pathOS@deutschebahn.com

Link zum **Kontaktformular**, um z.B. Fehler, Ideen, Anregungen etc. rund um pathOS an die DB InfraGO zu melden

Links zur **Schulungs- und Testumgebung** sowie dem **Produktivsystem**

Weiterführende (externe) Links

Informationen zu TAF/TAP TSI (bzw. kurz TAF/TAP). TAF/TAP Informationsplattform

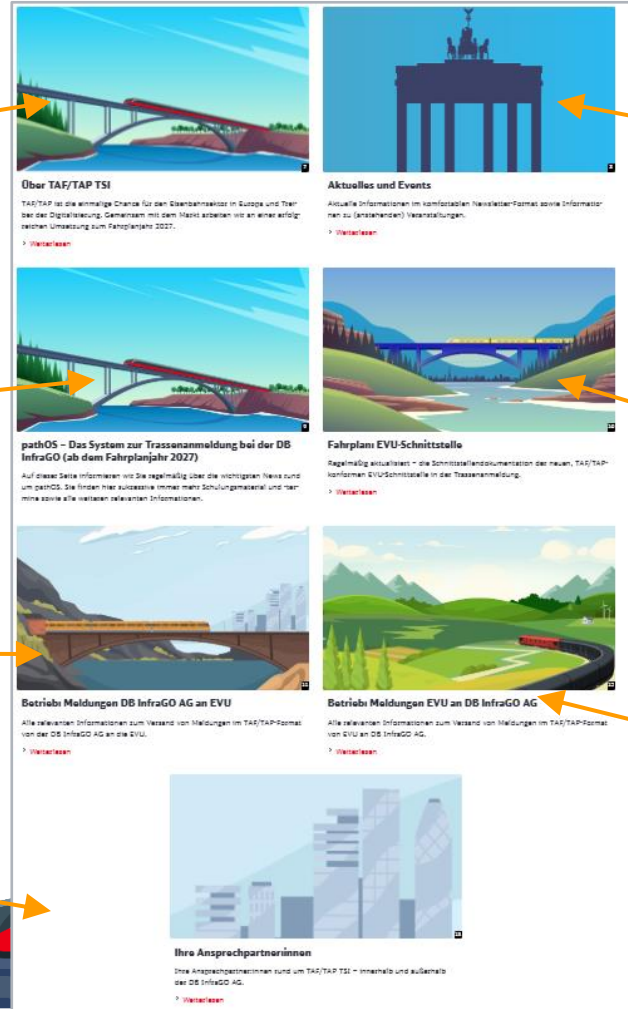
Internetseite TAF/TAP TSI: <https://www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi>

Dies ist die **allgemeine Informationsseite** mit den wichtigsten und wesentlichen Informationen, inkl. Zeitplan, Erklär-Filmen, Flyern

Dies ist die **Internetseite von pathOS** mit den wichtigsten und wesentlichen Informationen rund um pathOS inklusive der Schulungsplattform

Hier sind alle (technischen) Informationen und Anleitungen zu **betrieblichen Meldungen, die die DB InfraGO an EVU schickt**

Hier finden Sie **eine Übersicht weiterer (externer) Ansprechpartner** und Links, wie z.B. UIC, NCP



Hier finden Sie die jeweils aktuelle **FAQ-Übersicht zu TAF/TAP**, sowie die **Booklets** zu bisherigen Kundenveranstaltungen und **Anstehende Kundenveranstaltungen**

Hier finden Sie derzeit alle **Informationen rund um die technische Implementierung der Schnittstelle** (inkl. SST-Dokumentation und Stammdaten)

Hier sind alle (technischen) Informationen und Anleitungen zu **betrieblichen Meldungen, die das EVU an die DB InfraGO schickt** (Inklusive Informationen zur Train Composition Message – TCM/PTCM)

Eingangskanäle für Trassenanmeldungen.

Neu: pathOS Webportal und technische Schnittstelle

Webportal pathOS (BP = Bestellportal)

- Die DB InfraGO AG stellt allen Kunden über das Internet einen Zugang zum Trassenanmeldesystem für die Anmeldung von Trassen und zur Entgegennahme von Angeboten und Rückmeldungen bereit.
- Das Webportal richtet sich vorrangig an Zugangsberechtigte mit geringem oder unregelmäßigem Auftragsvolumen, welche über keine eigene Software zur Kommunikation mit dem Trassenanmeldesystem über eine Schnittstelle verfügen.

Technische Schnittstelle pathOS (CI = Common Interface)

- Die DB InfraGO AG stellt eine einheitliche elektronische Schnittstelle für den Datenaustausch zwischen einem IT-System des Zugangsberechtigten und pathOS zur Anmeldung von Trassen und zur Entgegennahme von Angeboten und Rückmeldungen bereit.
- In TAF/TAP spricht man vom sogenannten „Common Interface“ (CI). Mit der elektronischen Schnittstelle richtet sich die DB InfraGO AG vorrangig an Zugangsberechtigte mit großem und regelmäßigem Auftragsvolumen.
- Alle wichtigen Informationen zur Schnittstelle finden Sie in der aktuellen Version der Schnittstellen-Dokumentation:

https://www.dbinfrago.com/web/schienenetz/netzzugang-und-regulierung/taf-tap-tsi/evu_schnittstelle-11089208#

Sonstige

Click&Ride App

- Die Click&Ride App steht zunächst regulär weiter zur Verfügung, ist allerdings noch nicht an pathOS angebunden und unterstützt derzeit TAF/TAP nicht.
- Umsetzung/ Anpassung ist für das Fahrplanjahr 2027 geplant

Path Coordination System der RNE (<https://rne.eu/it/products/pcs/>)

- Grundsätzlich steht PCS wie gewohnt zur Verfügung und wurde RNE-seitig auch an TAF/TAP angepasst. Die technische Anbindung von PCS an pathOS ist in Umsetzung (Hinweg bereits umgesetzt)
- An den grundsätzlichen Anwendungsfällen von PCS als Anmeldeverfahren für Trassen bei der DB InfraGO wird nichts verändert – für Informationen s. INB

Trassenbestellformular bzw. -Vordruck

- Während Einschränkungen der Erreichbarkeit von pathOS steht für alle Zugangsberechtigten als Rückfallebene ein Trassenbestellvordruck gemäß Richtlinie 402.0202 zur Verfügung: [Formulare Trassenanmeldung](#).
- Die zuständigen Ansprechpartner und Adressen sind auf den Internetseiten der DB InfraGO erhältlich: [Trassenanmeldung GelV](#).

Trassenfinder (www.trassenfinder.de)

- Der Trassenfinder steht wie gewohnt zur Verfügung, *ist aber kein Eingangskanal für Trassenanmeldungen und nicht systemseitig an pathOS angebunden*

Informationen für Schnittstellennutzer zur Durchlässigkeit zwischen Portal und der Schnittstelle

- Grundsätzlich besteht Kanaltreue bzw. -zwang für einen Vorgang. Dies bedeutet für eine einzelne Trassenanmeldung, dass diese über den Kanal, über den sie erstmalig angemeldet wurde, auch zum Vertrag geführt werden muss
- Generell gilt, dass die Systeme ab „Status Vertrag“ durchlässig sind und Änderungen an sowie Stornierung von Verträgen dann entweder im Portal oder über die Schnittstelle erfolgen können, unabhängig von dem Kanal der Erstanmeldung. Jeder einzelne Prozess muss dann aber wieder in dem Kanal beendet werden, wo er angefangen wurde
- Im pathOS-Portal werden aber schon vorher weitere Vorgänge zur Information angezeigt. Diese können nur lesend betrachtet werden, es sind keine Änderungen möglich. Auch können Angebote von über die Schnittstelle abgeschickten Trassenanmeldungen nicht im Portal angenommen oder abgelehnt werden
- Andersherum können auch keine im Portal angemeldeten Trassen über die Schnittstelle angenommen oder vor Vertragsschluss geändert werden
- Informationen zu Trassenverträgen und Vorgängen im Portal können über die Schnittstelle mittels einer sogenannten ObjectInfoMessage (OIM) abgerufen werden (s. hierzu im Detail die Schnittstellendokumentation der DB InfraGO AG)
 - Aktuell ist es möglich mit einer OIM auf eine pathID Informationen zum dahinterliegenden Vertrag abzurufen – im Format der OIM
- Ein anderes Beispiel ist die Netzausgelöste Änderung (NAÄ) – diese wird, wenn der Kunde auch eine Schnittstelle verwendet, an beide Kanäle geschickt. Dort wo dann reagiert und ein Folgeprozess ausgelöst wird, gilt für diesen Prozess wieder der Kanalzwang bis der Folgeprozess NAÄ abgeschlossen wurde

Eingangskanäle für Trassenanmeldungen.

Zusätzliche Hinweise für PCS

Informationen zu Trassenanmeldungen über das Path Coordination System der RNE

- Grundsätzlich kann PCS weiterhin wie gewohnt genutzt werden – alle Details dazu finden Sie direkt bei der RNE: <https://rne.eu/it/products/pcs/>
- Hinweise zur Verwendung von PCS im Zusammenspiel mit der DB InfraGO entnehmen Sie bitte den geltenden INB
- PCS wird als „eigener Kanal“ technisch an pathOS angebunden, so dass Trassen die in PCS angelegt wurden, dann technisch an pathOS übermittelt werden können. Bis zur technischen Anbindung erfolgt die Bearbeitung der PCS-Trassen weiterhin durch manuellen Übertrag der DB InfraGO
- PCS wird, wenn es technisch angebunden ist, in pathOS wie ein eigener Kanal betrachtet. Auch hier gilt der genannte Kanalzwang. Trassen, die aus PCS automatisch an pathOS geschickt werden, werden in der Vorgangsübersicht als eigener Kanal angezeigt (PCS).
- Zu beachten ist, dass mit TAF/TAP TSI keine Doppelanmeldungen mehr zulässig sind, d.h. eine Trassenanmeldung muss entweder aus PCS oder über eine technische Schnittstelle eingehen oder im Portal direkt angemeldet werden

Vorgehen bei Erstbestellungen über PCS:

- **Trassenbestellung:** Bestellungen bei den RFC muss zwingend über PCS erfolgen
- **Angebotserstellung:**
 - DB InfraGO überträgt zunächst die Bestellung aus PCS in DB InfraGO-Systeme (PCS ist technisch auf dem Hinweg an pathOS angebunden)
 - Die DB InfraGO wird für die Trassenbestellungen, die in PCS ausgelöst werden, ein Angebot erstellen und dieses in PCS übertragen
 - Dieses wird in PCS bereitgestellt und im pathOS-Backend abgelegt, d.h. der Vertrag ist im pathOS-Webportal einsehbar
- **Abruf Vertragsdaten:** Abruf per ObjectInfoMessage ist bereits testbar (OIM auf PA)
- **Folgeprozesse:** Sobald dieser Prozess abgeschlossen ist, kann ein Folgeprozess über einen anderen Kanal ausgelöst werden
- Zusätzlich besteht immer die Option, dass ein Zugangsberechtigter seine eigene IT über ein CI an PCS anbindet – die Abstimmungen und Tests dazu erfolgen direkt mit der Rail Net Europe (RNE)

Eingangskanäle für Trassenanmeldungen.

Hinweise für Schnittstellennutzer – übergreifend

Weitere Informationen für Schnittstellennutzer

- Alle **technischen Dokumente zur Implementierung einer Schnittstelle sind in der Schnittstellendokumentation der DB InfraGO** zu finden. Diese basiert auf den xsd-Dateien und Europäischen Vorgaben und wird in der Regel 2x p.a. aktualisiert. (www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi)
- Auch die **geltenden Stammdaten** sind derzeit auf dieser Seite zu finden (im Vergleich zu früher im neuen JSON-Format)
- **Jede Schnittstellen-Software muss vor Nutzung das Onboarding der DB InfraGO durchlaufen** (das ist zusätzlich zum verpflichtenden SSL-Zertifikat der RNE für jedes CI). Die Dokumente und das benötigte Testfallset sind auf der Internetseite von pathOS veröffentlicht
- Für den detaillierten Onboarding-Prozess s. Folgefolie
- Alle Informationen zum Thema Schnittstellennutzung finden Sie auch auf der Internetseite von pathOS: www.dbinfrago.com/pathos - die Formulare für die Anmeldung als Schnittstellennutzer sind ebenfalls hier veröffentlicht
- Selbstverständlich können auch Schnittstellennutzer mit dem Webportal pathOS arbeiten, dafür benötigt allerdings jeder den entsprechenden Zugriff wie in diesem Kapitel beschrieben. Wir empfehlen, dass jedes EVU/jeder ZB sicherstellt, dass als Backup auch über das pathOS-Webportal bestellt werden kann (entsprechende Zugänge vorhält und Schulungsmaterial verwendet)
- Um Fehler an die DB InfraGO zu senden, nutzen Sie bitte auch hier das bekannte Kontaktformular: <https://www.dbinfrago.com/pathoskontakt>
- Ansprechpartner für alle Fragen rund um die Schnittstellennutzung ist die fachliche Betriebsführung der DB InfraGO: pathOS@deutschebahn.com

1

Anmeldung

- Anmeldung als Schnittstellenpartner durch EVU
- Verbindungsdaten für die Testumgebung per Mail an pathOS@deutschebahn.com, Formulare unter www.dbinfrago.com/pathOS
- DB InfraGO
 - prüft Daten auf Vollständigkeit
 - pflegt sie in die Testsysteme ein und
 - veranlasst Firewall Freischaltung.
- Verbindung zwischen Testumgebungen herstellen und via „Heartbeat“ überprüfen

2

Durchführung Prozessschritte

- Selbstständiges Durchführen der Tests durch die EVU und Dokumentation der Testdurchführung im Testfallsheet
 - Template siehe www.dbinfrago.com/pathOS
 - Angaben umfassen insb. PR-ID zur Nachvollziehbarkeit der erfolgreichen Tests
- Übergabe des Testfallsheets per Mail an pathOS@deutschebahn.com
- DB InfraGO bietet zur Erläuterung des Mock und des Testfallsheets regelmäßig Termine (siehe Folgefolie)
- Vorbereitung durch EVU's:
Wir erwarten von den teilnehmenden EVUs dass sie die [Dokumente zur EVU Schnittstelle](#) kennen und sich z.B. durch das [Schulungsangebot](#) auf die Einführung vorbereiten

3

Fachliche Bestätigung

- Verbindung mit integrierter Testumgebung der DB InfraGO herstellen
- Nach Terminabsprache Kurztest durchführen:
 - Eigenständiges Absenden von drei Trassenanmeldungen durch EVU und Übergabe per Testsheet an DB InfraGO
 - DB InfraGO stellt Konstruktionsergebnis bereit und informiert EVU
 - Prüfen Ergebnis durch EVU

4

Anbindung an Produktion

- Verbindungsdaten für die Produktionsumgebung bereitstellen
- Formulare unter www.dbinfrago.com/pathOS
- Verbindung der Produktionssysteme aufbauen
- Verbindung zwischen Produktionsumgebungen herstellen und technischen Durchstich via „Heartbeat“ bestätigen

Kapitel 1b:

Die Grundlogik von TAF/TAP TSI

Alle Informationen zur **Europäischen Verordnung TAF/TAP TSI** finden Sie auf unserer **Informationsplattform**:
<https://www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi>

Themenübersicht u.a.:

- Prozess der Trassenanmeldung
- Zusammenspiel der Objekte inkl. 1:n-Logik
- Objekte ReferenceTrain und Route
- Objekte PathRequest und Path
- TAF/TAP Identifikatoren und OTN (Zugnummer)
- Die verschiedenen Rollen beteiligter EVU



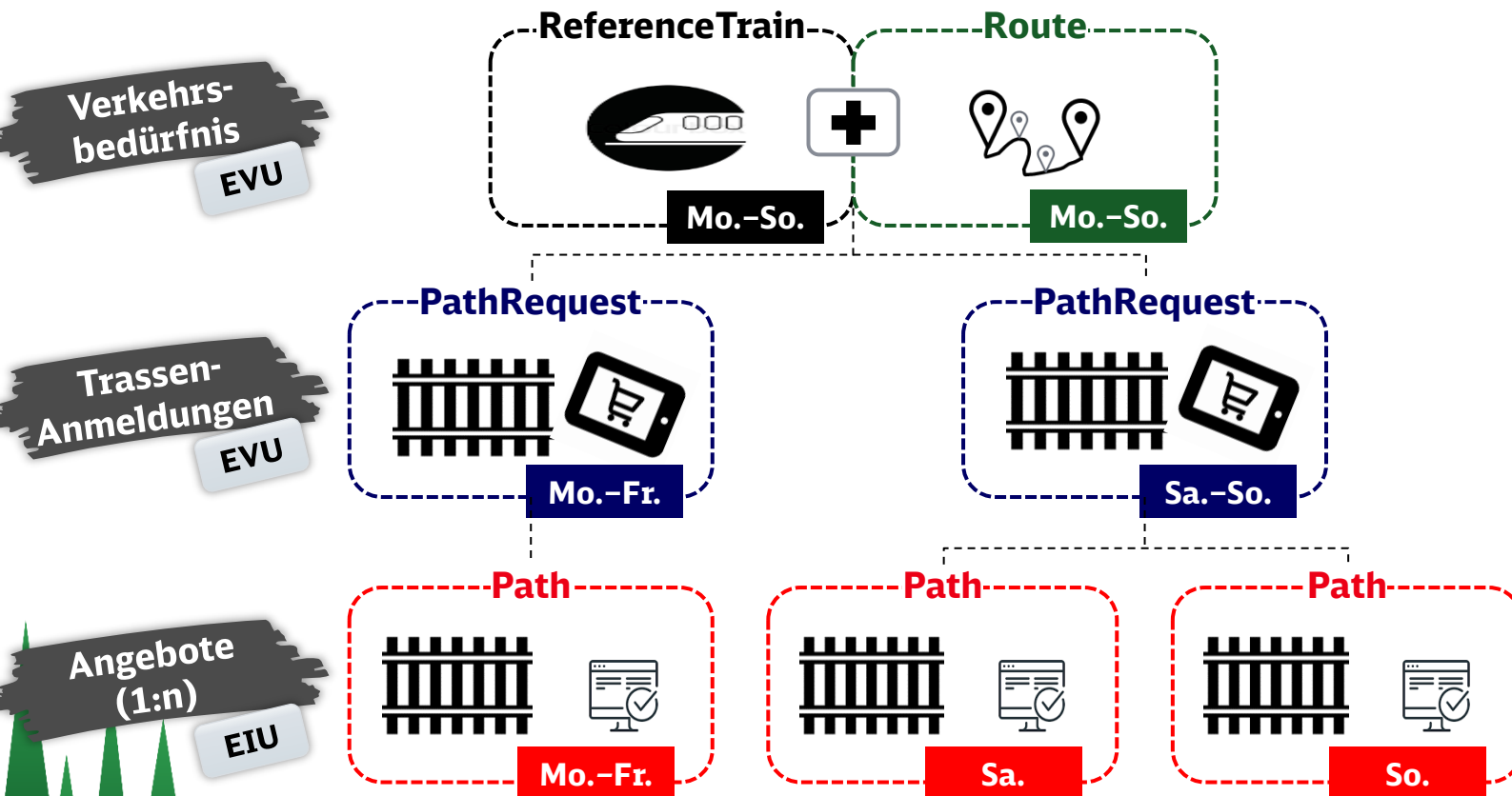
Abbildung aller fachlich relevanten Elemente der gewünschten Zugfahrt im **Path im Status „Request“**

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

Grundlogik von TAF/TAP TSI.

Zusammenspiel der Objekte und die 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

ReferenceTrain



- Mit dem ReferenceTrain definiert das EVU (bzw. das LeadRU, also das koordinierende EVU) 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

Vorgaben und Vertiefung zur Anwendung der ReferenceTrain bei der DB InfraGO entnehmen Sie bitte der Ril. 402.0202 (www.dbinfrago.com/regelwerke_netzzugang)

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



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 Fahrlage 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 Fahrlage (= 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

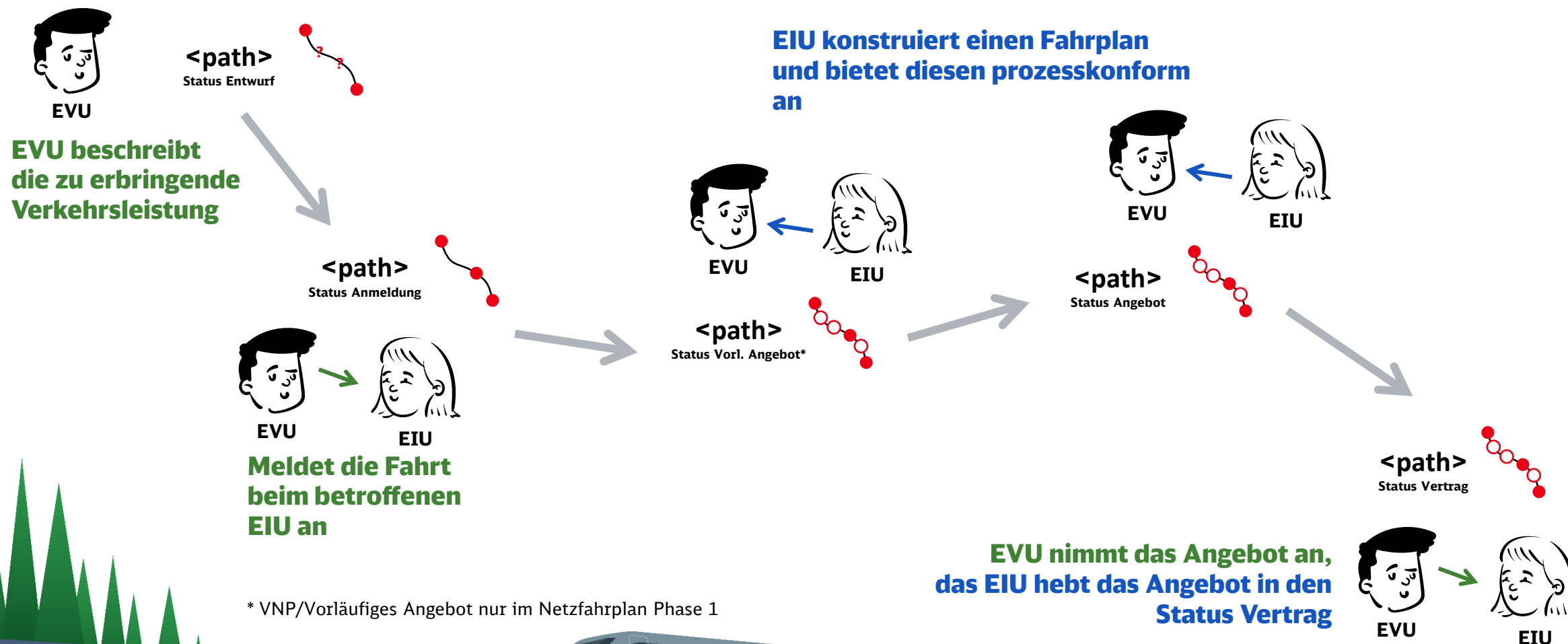


EIU



Grundlogik von TAF/TAP TSI.

Das Path-Objekt in verschiedenen Status von Entwurf bis Vertrag

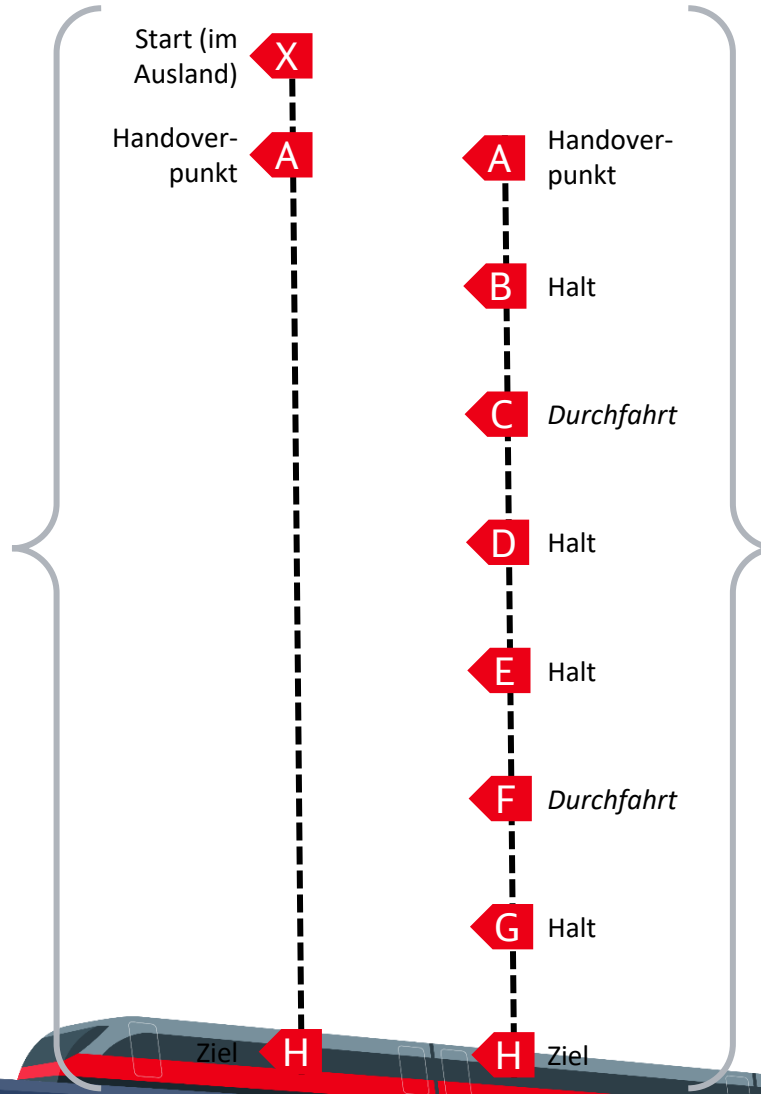


Grundlogik von TAF/TAP TSI.

Vertiefung: Route vs. Path im PathRequest

<Route> als „Steckbrief“ für den Laufweg

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



<Path> im Status „Request“

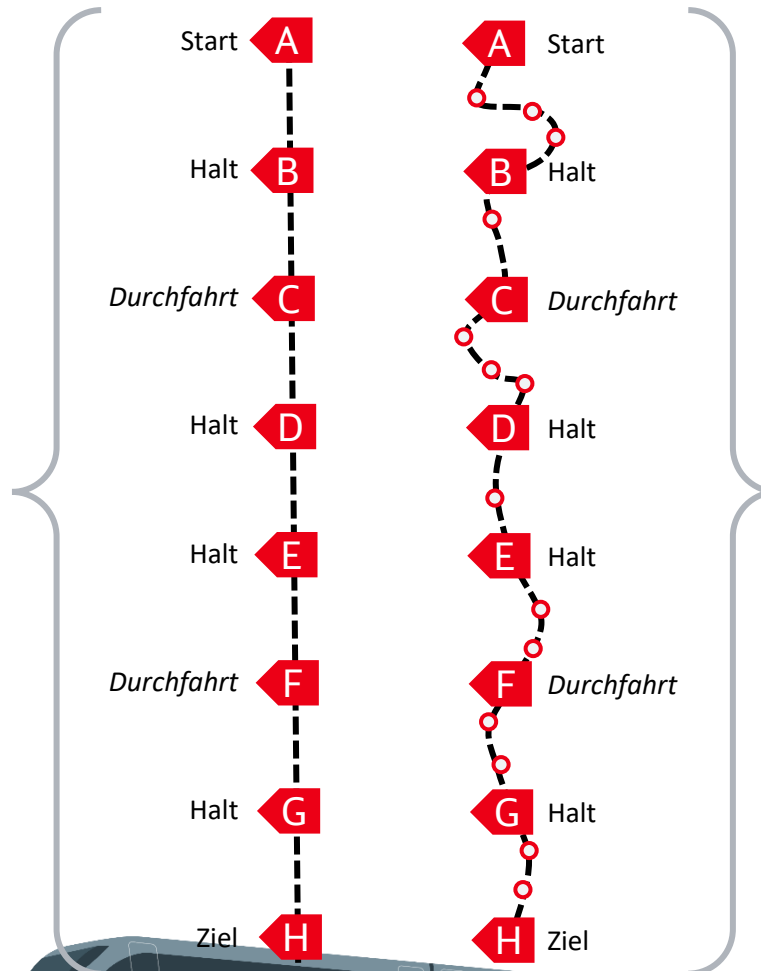
- Stellt den vom EVU gewünschten Fahrtverlauf mit allen wesentlichen Anforderungen dar
- Beinhaltet die Zugcharakteristik
- Beinhaltet detaillierte Angaben zu Anforderungen an den Betriebsstellen, wie etwa Haltezeiten, TrainActivities

Grundlogik von TAF/TAP TSI.

Vertiefung: PathRequest vs. PathDetails

<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 Trassenvertrag dar

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
- Die OTN wird unter TAF/TAP verkehrstagesesscharf belegt – vgl. hierzu die veröffentlichten OTN-Regeln (SST-Dokum.)
- **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

PA / 0080 / APFELBAUM123 / 01 / 2027 / 2027-04-16

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 (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 Das Portal pathOS füllt leere Lücken bis zu 12 Stellen mit „-“ auf Zusätzlich zu alpha-numerischen Angaben sind „-“ und „*“ erlaubt, aber nicht empfohlen 	<ul style="list-style-type: none"> 00 ist für den ReferenceTrain belegt EVU kann eigene Logik nutzen Path-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: alphanumerisch



Grundlogik von TAF/TAP TSI.

Die Benennung/Vergabe der neuen Identifikatoren

Die Benennung der TAF/TAP-Identifikatoren obliegt in der Regel dem EVU – der Path kommt vom EIU

- Die Objekte PathRequest, ReferenceTrain und Route werden durch das EVU (bzw. den Trassenanmeldenden) definiert. Das Objekt Path kommt später vom jeweiligen EIU und wird im Regelfall namentlich nicht mit der Benennung der anderen ID's übereinstimmen
- Bei der Vergabe der ID's sind die meisten Elemente fix: Company Code definiert den „Besitzer“ der ID, Object Type definiert den Typ der ID und das Fahrplanjahr hängt an den betroffenen Verkehrstagen. Die EVU können damit also primär das Core-Element und die Variant selbst vergeben
- Hierbei gibt es einige wichtige Einschränkungen bzw. Hinweise:
 - Generell kann das Core-Element vollständig frei vergeben werden, 12-stellig alphanumerisch. Dies kann also eine zufällige Zahlen- und Buchstabenkombination (QZY2SY2018A2) oder eine inhaltliche/methodische Vergabe (FF24RM1816A0 oder KOHLEMAERZ31 etc.). Die Symbole „-“ und „*“ sind ebenfalls zulässig
 - Jeder PathRequest muss eindeutig benannt sein (eine doppelt verwendete PRID kann nicht an DB InfraGO geschickt werden)
 - ReferenceTrain und Route können je Verkehrsjahr mehrfach verwendet werden, allerdings darf eine ReferenceTrain immer nur einmal pro Verkehrstag verwendet werden (denn das ist die eindeutige Identifikation eines fahrenden Zuges). Einzige Ausnahme hierzu ist wenn durch den „OffsetToReference“ aus TAF/TAP eine zeitliche Verschiebung über den Tageswechsel entsteht, aber das ist kein Regelfall!
 - Auch bei Mehrfachverwendung des ReferenceTrain in verschiedenen Trassenanmeldungen gelten einige Regeln der TAF/TAP, grob gesagt müssen die Zugfahrten dann in Laufweg, Zugcharakteristik und Zeit grundsätzlich übereinstimmen
- Die OTN wird in der Regel durch das EIU mit dem Angebot vergeben. Hat ein EVU ein OTN-Kontingent, muss hieraus im Vorfeld eine OTN gewählt werden und diese ist bei der Trassenanmeldung anzugeben
- Im internationalen bzw. interoperablen Zugverkehr müssen OTN und TAF/TAP-Identifikatoren – wie heute – zwischen beteiligten EVU und EIU im Vorfeld der Trassenanmeldung abgestimmt sein. Geltende Richtlinien und Merkblätter der UIC müssen entsprechend eingehalten werden!

Mit TAF/TAP gibt es drei „EVU-Rollen“ in Trassenanmeldung, die durch dasselbe oder verschiedene EVU besetzt sein können

Prozessschritt/Rolle	LeadRU	Responsible Applicant	ResponsibleRU
	Führendes/ Koordinierendes EVU	Besteller, Vertragspartner	Die Zugfahrt durchführendes EVU
Harmonisierung und Koordinierung	V	I	
Trassenbestellung	I	V	
Trassenzuweisung, Angebotsbestätigung, Vertragsschluss	I	V	
Stornierung	I	V	
Änderungen nach Vertragsschluss (Planungsphase)	I	V	
Netzausgelöste Änderungen nach Vertragsschluss und Stornierungen (Planungsphase)	I	V	
Änderungen nach Vertragsschluss (betriebliche Phase)	I	I	V
Netzausgelöste Änderungen nach Vertragsschluss und Stornierungen (betriebliche Phase)	I	I	V
Betriebliche Nachrichten	I	I	V
Kommerzielle Fragen (ohne Nachrichtenaustausch)	I	V	

V: In Verantwortung für alle erforderlichen Aktionen und alleiniger Ansprechpartner auf EVU-Seite
I: Ist entsprechend der jeweiligen Abstimmungen vom verantwortlichen EVU zu informieren

ResponsibleApplicant – Besteller und Vertragspartner

- Entspricht in pathOS demjenigen, der im Portal (oder via Schnittstelle) die Trasse anmeldet
- Das als ResponsibleApplicant benannte EVU bzw. Zugangsberechtigter ist als Besteller und Vertragspartner alleiniger Ansprechpartner für das beteiligte EIU. ResponsibleApplicant können sowohl EVU als auch zugelassene und berechnete juristische Personen (auch Zugangsberechtigte genannt), wie z. B. Aufgabenträger, Zweckverbände, Spediteure u. a., entsprechend den jeweils geltenden nationalen Regelungen oder spezifischen Nutzungsbedingungen (z.B.: INB der DB InfraGO) sein
- Der ResponsibleApplicant ist verantwortlich für die Erstellung des PathRequests, die Vergabe einer PathRequestID und die Gewährleistung von deren Eindeutigkeit sowie für alle nachfolgenden Aktivitäten in der gesamten Planungsphase entsprechend den Regelungen des jeweiligen EIU zu Terminketten und Zuständigkeiten. Es nimmt somit Angebote entgegen, prüft und bestätigt diese (oder lehnt sie ab) und schließt den Trassennutzungsvertrag. Der ResponsibleApplicant ist berechtigt Änderung an gebuchten Zugtrassen zu beantragen oder die Zugtrassen ganz oder teilweise zu stornieren
- Sofern es sich nicht um einen interoperablen Zug bzw. Zugtrasse handelt, übernimmt der ResponsibleApplicant zusätzlich die Aufgaben des LeadRU und definiert den ReferenceTrain und vergibt dafür eine eindeutige ReferenceTRID
- Das EVU, welches die Rolle ResponsibleApplicant einnimmt, kann (muss aber nicht) auch die Rollen LeadRU und/oder ResponsibleRU einnehmen. Sind die genannten Rollen von unterschiedlichen EVU besetzt, so stellt innerhalb der Planungsphase der ResponsibleApplicant die Übermittlung von Ergebnissen aus der Kommunikation mit dem EIU an die EVU der anderen beiden Rolle sicher
- Wenn durch den ResponsibleApplicant andere EVU in der Trassenanmeldung angegeben werden (z.B. als LeadRU oder als durchführendes EVU), so hat der ResponsibleApplicant diese EVU darüber zu informieren und muss sicherstellen, dass entsprechende Voraussetzungen erfüllt sind (wie z.B. Streckenkenntnis, Sicherheitsbescheinigungen etc.)

LeadRU – federführendes, koordinierendes (mit Planung und/oder Harmonisierung beauftragtes) EVU

- Bei nicht interoperablen Zügen ist die Benennung eines EVU für die Rolle LeadRU nicht erforderlich (dieses entspricht dann dem anmeldenden EVU - so ist es im Webportal pathOS auch gelöst)
- Wenn ein abweichendes LeadRU angegeben wird, muss der Company Code bekannt sein (kann im Zweifelsfall auch bei der UIC eingesehen werden)
- Sofern an der Planung eines Zuges im interoperablen Verkehr mehrere EVU beteiligt sind, übernimmt eines der beteiligten EVU die Rolle des LeadRU als federführendes EVU. Es koordiniert alle Aktivitäten zur Planung des Zuges bzw. der Verkehrsdienstleistung in der Vorplanungsphase und harmonisiert die je EIU zu erstellenden Trassenbestellungen. Das LeadRU ist für die Definition des ReferenceTrains und der diesem zugeordneten Zugobjekte inklusive der Vergabe der ReferenceTRID, für die Definition der Routenobjekte inklusive der RoutelD sowie für die Sicherstellung deren Eindeutigkeit verantwortlich
- Je nach Vereinbarung zwischen den beteiligten EVU kann es, insbesondere im interoperablen Güterverkehr, alleiniger Ansprechpartner für die beteiligten Endkunden (Firmen, Transporteure, Triebfahrzeug-Vermieter, Wagenhalter, Zweckverbände etc.) und im Auftrag der beteiligten EVU auch alleiniger Besteller und Vertragspartner gegenüber den EIU sein. In letzterem Fall nimmt das LeadRU die Rolle ResponsibleApplicant ein
- Das LeadRU koordiniert in der Vorplanungsphase die gesamte Kommunikation unter den beteiligten EVU. In den Phasen der Trassenbestellung und -zuweisung sowie der operativen Durchführung ist das LeadRU jedoch nicht primärer Ansprechpartner in der Kommunikation mit den EIU
- Das EVU, welches die Rolle LeadRU einnimmt, kann, muss aber nicht, auch die Rollen ResponsibleApplicant und/oder ResponsibleRU wahrnehmen
- Hinweis: Auch wenn das LeadRU aus einem Land kommt, wo es noch kein TAF/TAP gibt, ist dieses in der DB InfraGO anzugeben. Die Abstimmung erfolgt dann in der Regel mündlich und ist dennoch eine ReferenceTrainID und RoutelD anzugeben – diese sind auch dann in der Verantwortung des LeadRU

Company Code
muss bekannt sein

ResponsibleRU – Zugfahrt durchführendes EVU

- Das durchführende EVU ist nicht gleichbedeutend mit dem „Partner EVU“ (bei in der Regel internationalen Trassen). Das Partner EVU muss zwingend bei internationalen Trassen angegeben werden, aktuell erfolgt dies auch in pathOS über das Freitextfeld (siehe Ril 302 für Details) – wenn das Partner EVU nur auf Fremdnetz fährt, benötigt es nicht zwingend eine Kundennummer – hier reicht dann der Company Code und Name des EVU
- Das durchführende EVU kann an jeder im Laufweg angegebenen Betriebsstelle im Netz der DB InfraGO geändert werden, wenn danach noch eine weitere Betriebsstelle im DB InfraGO Netz folgt – diese Zug- und Trassenlaufpunkte werden als Interchange-Punkte bezeichnet und sind verpflichtende Angaben in der Trassenbestellung und in der Trasse. Wenn ein abweichendes durchführendes EVU benannt wird (im Portal oder via Schnittstelle), so ist dessen Kundennummer bei der DB InfraGO an den Zug- und Trassenlaufpunkten, an welchem der Wechsel des ResponsibleRU erfolgt, anzugeben (der Company Code reicht nicht aus)
- Sofern ein EVU in der Rolle ResponsibleApplicant nicht selbst die Durchführung der Zugfahrt und somit die Trassennutzung übernimmt, kann es ein anderes EVU damit beauftragen und als ResponsibleRU benennen. Solange diese Benennung noch nicht konkret erfolgen kann, wird diese Angabe zunächst mit den Angaben des ResponsibleApplicant befüllt. Eine Änderung des durchführenden EVU muss aber vom ResponsibleApplicant rechtzeitig vor der Durchführung der Zugfahrt nachgemeldet werden, insbesondere dann, wenn der ResponsibleApplicant kein EVU ist
- Das EVU in der Rolle ResponsibleRU ist verantwortlich für die Durchführung der Zugfahrt und die Nutzung der Zugtrasse in der betrieblichen Phase. Die Rolle darf nur von einem entsprechend den nationalen Regeln zugelassenen EVU wahrgenommen werden (dies beinhaltet auch eine geltende Sicherheitsbescheinigung. Der Vertragsinhaber (ResponsibleApplicant) muss sicherstellen, dass er ein ResponsibleRU definiert, was eine gültige Sicherheitsbescheinigung hat). Die Verantwortung kann vom ResponsibleRU für die gesamte Zugtrasse oder auch nur für einen Teilabschnitt wahrgenommen werden. Die Festlegung des ResponsibleRU obliegt dem EVU, welches die Rolle ResponsibleApplicant wahrnimmt
- Das ResponsibleRU ist in der betrieblichen Durchführungsphase alleiniger Ansprechpartner für das EIU, sofern nicht anderweitige Vereinbarungen gelten. Es veranlasst bzw. übernimmt die Abstimmung und Bestätigung von Änderungen und Stornierungen an gebuchten Trassen, insb. bei kurzfristigen Aktionen im Störungsmanagement. In der Praxis im operativen Betrieb kann es zu Abweichungen kommen (z.B. bei Subunternehmern, kurzfristigen Lokführerwechseln etc.) – d.h. es wird der in den betrieblichen Systemen hinterlegte Notfallkontakt kontaktiert
- Die Rolle ResponsibleRU kann vom gleichen EVU wie für die Rollen ResponsibleApplicant und/oder LeadRU wahrgenommen werden. Sofern das nicht der Fall ist, trägt das ResponsibleRU die Verantwortung für die gesamte Kommunikation in der betrieblichen Durchführungsphase mit den EVU der anderen beiden Rollen
- Das ResponsibleRU kann, sofern dies in bestimmten Fällen erforderlich sein sollte, einen Nachauftragnehmer für die Durchführung der Zugfahrt benennen, z. B. bei Bereitstellung und Nutzung eines Triebfahrzeuges durch eine Vermietungsgesellschaft oder der Beauftragung einer Tochterfirma des ResponsibleApplicant oder ResponsibleRU. Die Information des EIU erfolgt in diesem Fall unter Nutzung anderer vereinbarter Medien. Aufgaben und Verantwortlichkeiten des als ResponsibleRU benannten EVU werden durch die Benennung eines Nachauftragnehmers in keiner Weise verändert oder eingeschränkt
- Die Abrechnung für die bestellte Trasse erfolgt durch die DB InfraGO mit dem bestellenden EVU (also dem Responsible Applicant)

Kundennummer (und ggfs. Company Code) muss bekannt sein

Kapitel 2:

Navigation im pathOS Webportal und Basis- Funktionen

Themenübersicht u.a.:

- Übergreifende Navigation inkl. Kundennummer und Navigationsleiste
- Vorgangsübersicht inkl. Funktionen und Ansichten
- Leistungsprozessarten
- Case Reference Objekte: Bedeutung und Anlage inkl. Taktverbund, Abstellung und ETCS-Zugdaten
- Das Eingabefenster einer (neuen) Trassenanmeldung
- Speichern und Fortsetzen von Entwürfen sowie Arbeiten mit Vorlagen
- Datenimport aus TPN
- Die Hilfefunktion im Portal
- Tastatursteuerung im Portal

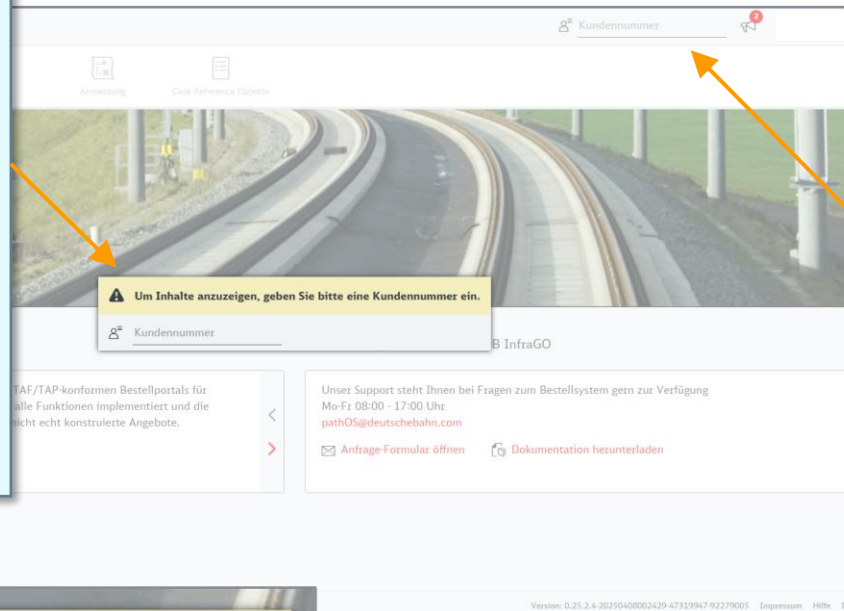
Übergreifende Navigation



Übergreifende Navigation.

Auswahl der Kundennummer erfolgt direkt nach Login

- Beim ersten Login kommt direkt am Anfang (über der Startseite) ein Popup mit der Bitte, eine Kundennummer auszuwählen
- Sobald zwei Zeichen eingegeben werden, wird ein Dropdown-Menü mit den verfügbaren Kundennummern angezeigt (dies kann auch Hauptkundennummern-übergreifend sein – man sieht alle für die man eine Berechtigung hat)
- Wenn die eingeloggte Person nur Zugriff auf eine Kundennummer hat (oder das EVU selbst nur eine Kundennummer besitzt), dann ist diese automatisch vorselektiert
- Wenn man bei einem vorherigen Login bereits eine Kundennummer ausgewählt hatte, kommt das Popup nicht erneut – die Daten werden lokal im Browser gespeichert. Wenn man allerdings die Kundennummern-Auswahl löscht (oben rechts mit Klick auf „x“), dann kommt auch das Popup nach Login erneut



- Nach der erstmaligen Auswahl kann die „aktive“ Kundennummer jederzeit im Hauptmenü oben rechts geändert bzw. ausgewählt werden
- Mit Klick auf das kleine „x“ löscht man die Auswahl ganz
- Solange keine Kundennummer ausgewählt ist, werden auch keine Vorgänge angezeigt und in einer neuen Trassenanmeldung sind viele Felder nicht auswählbar (wie z.B. die verfügbaren Rabattnummern etc.)
- Wenn die Kundennummer während der Verwendung des Webportals gelöscht oder gewechselt wird, werden in der aktiven Trassenanmeldung die kundennummernabhängigen Elemente (wie Identifikatoren, Vorgangsbezeichnung etc.) gelöscht



Übergreifende Navigation. Die Startseite im Portal

Allgemeine Navigationsleiste, von hier gelangt man zur Startseite (heißt aktuell „Dashboard“), Vorgangsübersicht, einer neuen Anmeldung und zu den Case Reference Objekten

Auswahl der **Kundennummer**

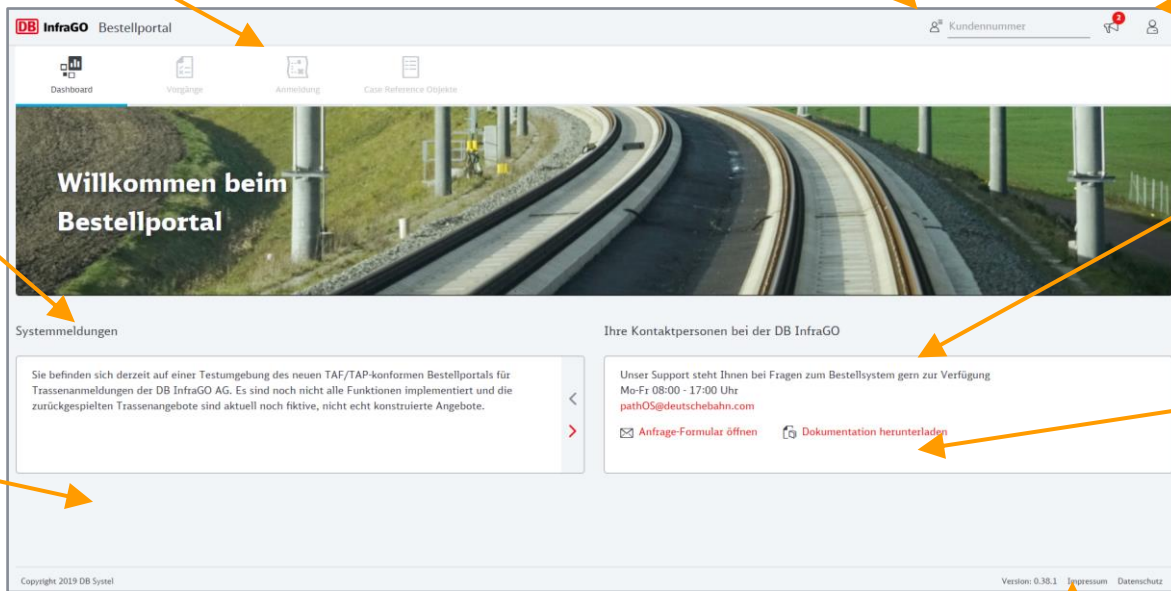
- **Wichtige Mitteilungen**
- **Information zum eingeloggten Benutzer** sowie **Logout-Funktion**

Wichtige Meldungen zum System, z.B. Wartungsfenster, wesentliche bekannte Fehler, sonstige Informationen

An dieser Stelle werden später auch **wichtige bekannte Fehler** und entsprechende Hinweise, die für alle (oder viele) Nutzer relevant sind

An dieser Stelle findet man später auch **wichtige Informationen und Links zum Einstieg im Portal**, z.B. Handbuch, Erste-Schritte Präsentation, Links zu Schulungsplattform und -terminen etc.

Ansprechpartner und Kontakt der fachlichen Betriebsführung sowie dem Kontaktformular für Feedback und Fehler



Rechtliche Informationen zum **Impressum** sowie **Datenschutz**



Übergreifende Navigation.

Navigationsleiste und übergreifende Funktionen

Mit Klick auf „Dashboard“ gelangt man jederzeit zurück auf die **Startseite**

Mit Klick auf „Vorgänge“ gelangt man auf die **Vorgangsübersicht**

Mit Klick auf „Case References Objekte“ gelangt man in die Übersicht aller **Case Reference Objekte**

Auswahl der aktiven Kundennummer

„Wichtige Mitteilungen der DB InfraGO“

Mit Klick auf „Neuer Vorgang“ oder „Anmeldung“ startet man eine **neue Trassenanmeldung**

Hier sieht man wer gerade eingeloggt ist und man kann sich **ausloggen**

- Differenzierung, um das Erkennen von etwaigen netzausgelösten Änderungen einfacher zu machen
- Unter „Bestellungen“ finden sich **alle aktuellen Vorgänge, die noch nicht im Vertragsstatus sind**
- Unter „Netzausgelöste Vorgänge“ finden sich alle **Vorgänge, für die durch die DB InfraGO eine Änderung erzeugt wurde** mit ggfs. nötiger Aktion durch den Benutzer

- Differenzierung der **verschiedenen Vorgänge**
- Mit Klick auf den jeweiligen Themenblock gelangt man entweder zu den Entwürfen, den derzeit offenen Vorgängen (mit ggfs. erforderlichen Aktionen), den geltenden Verträgen oder ins Archiv

Es werden immer nur die Vorgänge der ausgewählten aktiven Kundennummer angezeigt



Die Vorgangsübersicht



Die Vorgangsübersicht. Überblick und Darstellung

– **Entwürfe:** Alle noch nicht abgeschickten und als Entwurf gespeicherten Vorgänge
– Hier befinden sich auch die TPN-Importe

– **Vorgänge:** alle aktiven Trassenanmeldungen nach Versand an DB InfraGO und bevor sie zum Vertrag werden
– In der Regel gibt es hier ausstehende Aufgaben (EVU- oder DB InfraGO-seitig)

– **Verträge:** Alle aktuellen Verträge (Vorgänge mit angenommenem Angebot)
– Änderungen und (Teil-)Stornierungen pro Vorgang möglich

40 ENTWÜRFE 48 VORGÄNGE 37 VERTRÄGE 132 ARCHIV + Neuer Vorgang

48 BESTELLUNGEN 0 NETZAUSELÖSTE VORGÄNGE

Ungespeicherte Filter-Ansicht

227 ERGEBNISSE

TAF/...	Req...	VT	Letzte...	Verke...	Kund...	Start	Via	Ziel	Zuggattu...	Lärm	Kanal				
REGIO41...	DB F	9	30.08.2024	SPNV		Koblenz ...	15	Saarbrüc...	40 1		BP				
PR76073...	CI 2	2	05.12.2024	SPFV		Weinhel...	0	Karlsruhe...	73 8		CI				
PR93987...	CI 2	2	05.12.2024	SPFV		Weinhel...					CI				
PR86459...	CI 2	2	05.12.2024	SPFV		Weinhel...					CI				
KOMBI0...	Düsseldo...	Vertrag	1		02.10.2024	13	30.10.2024	SGV		Gremberg	1	Maschen ...	70 7		BP
AISDOIA...	asdikihas...	Vertrag	1		20.10.2024	2	25.10.2024	SGV			0		52 2		BP
TESTUM...	Test Iden...	Vertrag	1		26.10.2024	1	26.10.2024	SPNV		Stg Hbf (...)	0	Hannove...	40 6		BP
JETZTNI...	Schwere ...	Vertrag	1		14.08.2024	1	14.08.2024	SGV		Freudens...	0	Offenbur...	91 3		BP
4555555...	Krono NeS	Vertrag	1		14.08.2024	1	14.08.2024	SGV		Lampetts...	1	Kronospan	70 2		BP
PR13019...	CI 2024...	Vertrag	1		04.12.2024	2	05.12.2024	SPFV		Weinhel...	0	Karlsruhe...	73 8		CI

10 Reihen anzeigen

< 1 ... 22 23 >

Trennung in Bestellungen von Kundenseite und **netzausgelöste Änderungen**

Export als CSV

Archiv: Alle archivierten Vorgänge, nach einer Stornierung oder Ablauf des letzten Verkehrstages werden Verträge automatisch verschoben

Filterfunktion

Anzeigeoptionen

Aktueller Reiter, mit Klick auf den Pfeil werden die nächsten x Vorgänge angezeigt, mit Klick auf die Seitenzahl gelangt man direkt zur Seite

Auswahl ob gleichzeitige Anzeige von 10, 25, 100 oder allen Vorgängen (maximal 1.000)

Anzeige der aktuell gefilterten Vorgänge

Es werden immer nur die Vorgänge der ausgewählten aktiven Kundennummer angezeigt



Die Vorgangsübersicht.

Übergreifend: Suche und Filterfunktion

Suchfunktion in Vorgängen

Funktion noch nicht implementiert, Informationen folgen. Suche kann aber über den Filter (rechts erklärt) erfolgen!

Filterfunktion in Vorgängen

- Mit Klick auf das Filter-Symbol öffnet sich das entsprechende Menü mit der Option einen neuen Filter zu definieren
- Zunächst wählt man das Attribut, nach dem gefiltert wird und erhält dann automatisch weitere Eingabemöglichkeiten (der Operator ist mit dem Standard vorgefüllt), bei der Request-Bezeichnung z.B. die Option „enthält“ und ein Freitextfeld. Mit Klick auf „Filter anwenden“ filtert man die Vorgangsübersicht
- Um den Filter später zu entfernen, kann dieser mit dem Papierkorb gelöscht werden. Anschließend erneut „Filter anwenden“ klicken. Alternativ kann man direkt in der Vorgangsübersicht einzelne Filter zurücksetzen (Option oben links, sichtbar, sobald Filter gesetzt)

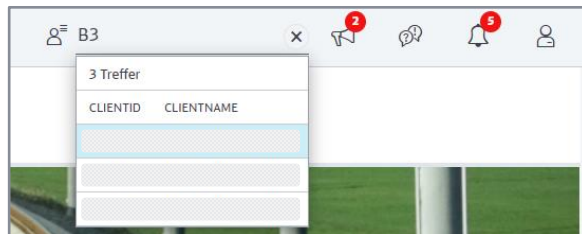
The screenshot displays the 'FILTER DEFINIEREN' (Define Filter) menu. A red circle highlights the filter icon in the top right corner of the main interface. The menu lists various attributes for filtering, such as 'PathRequestID', 'Request-Bezeichnung', 'Status', 'Erster VT', 'Letzter VT', 'Verkehrsart', 'Kundennummer', 'Start', 'Ziel', 'Lärm', 'Leistungsprozessart', 'Kanal', 'Netzausgelöst', 'ReferenceTrainID', and 'RouteID'. A 'Filter anwenden' (Apply Filter) button is visible. Below the menu, a dialog box shows the selected filter: 'Request-Bezeichnung' with the operator 'enthält' and a value field 'Wert'. A trash icon and a plus sign are also present. To the right, a summary box shows 'Ungespeicherte Filter-Ansicht' (Unsaved Filter View) with a button to 'Request-Bezeichnung enthält test' and a 'Filter zurücksetzen' (Reset Filter) button. Below this, it indicates '284 ERGEBNISSE' (284 Results).

Die Vorgangsübersicht.

Übergreifend: Anzeige ausgewählter Kundennummer

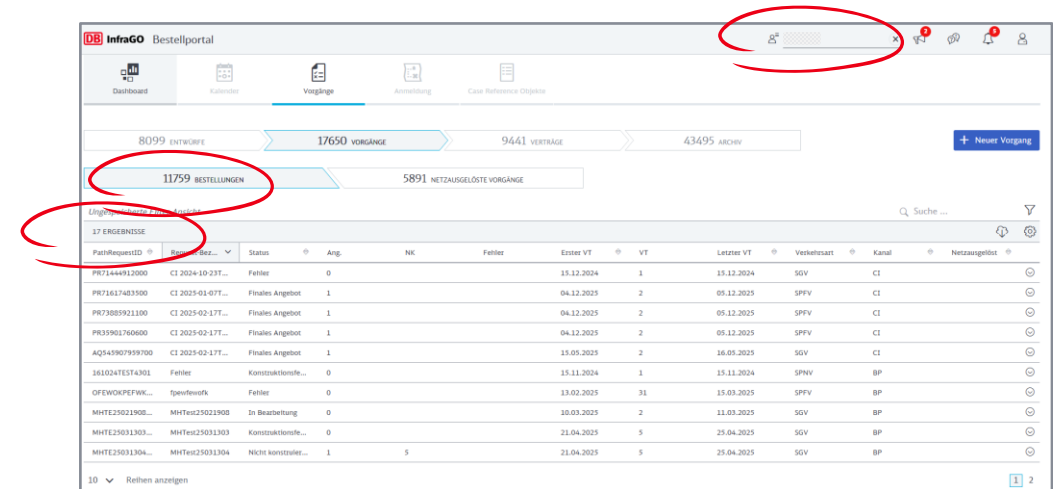
Zunächst Auswahl der aktiven Kundennummer

- Um Vorgänge angezeigt zu bekommen (und Trassenanmeldungen zu bearbeiten bzw. abzuschicken) muss im ersten Schritt eine Kundennummer ausgewählt werden
- Die Auswahl der Kundennummer erfolgt entweder direkt nach Login über das Eingabefeld oder während der Arbeit im Webportal jederzeit über das Auswahlfeld oben rechts
- Wenn keine Kundennummer ausgewählt wurde, ist die Vorgangsübersicht leer (man sieht allerdings die gesamte Vorgangsanzahl aller verfügbaren Kundennummern)



Vorgangsübersicht wird gefiltert dargestellt

- Nach Auswahl einer Kundennummer sieht man in allen Reitern der Vorgangsübersicht nur noch die passenden Vorgänge, die von dieser Kundennummer angelegt bzw. bestellt wurden
- In den Reitern selbst sind weiterhin die maximal vorhandenen Vorgänge sichtbar (im Screenshot unten die 11.759 Bestellungen) – in der Tabelle werden nur die zur aktiven Kundennummer gehörenden Vorgänge gefiltert (in diesem Fall 17 Ergebnisse)

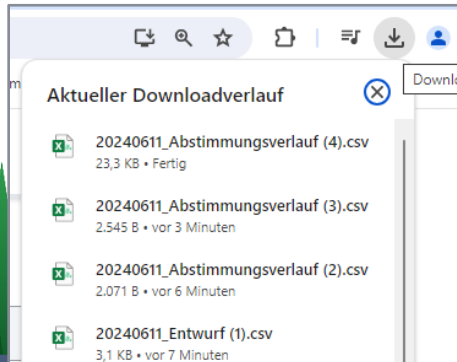


Die Vorgangsübersicht.

Übergreifend: Druck- und Exportfunktion

Exportieren aus Vorgangsübersicht

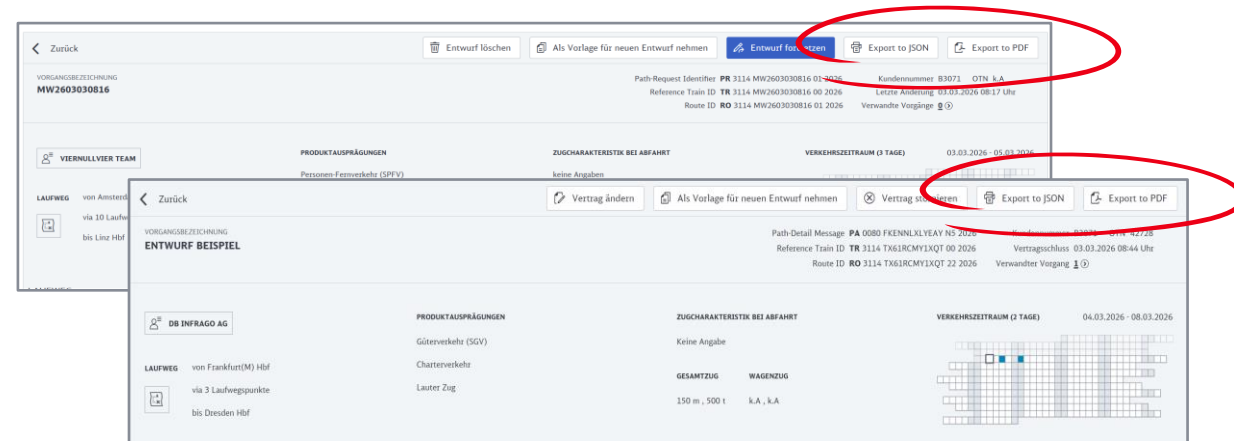
- In allen Vorgangsübersichten kann die jeweilige Ansicht als CSV-Datei exportiert werden wenn mindestens 1 Vorgang enthalten ist. Die Datei wird i.d.R. in Downloads abgelegt und enthält das aktuelle Datum sowie die Bezeichnung der Vorgangsart
- Im CSV sind nur die Vorgänge enthalten, die aktuell gefiltert und angezeigt sind. Wenn nur 10 Reihen angezeigt werden, werden auch nur diese 10 Reihen exportiert. Maximal sind somit 1000 Zeilen je Export möglich
- Es werden alle Anzeigeeoptionen als Spalten exportiert, auch wenn diese derzeit nicht angezeigt werden



Abg.	Mk	Intellekt.	Entwurf	Verfahren	Kundenname	Start	Via	Zugart	Ufm	BVWS	Pro	Leistungsgrad	Netzausgang	Umfeld
1	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
2	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
3	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
4	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
5	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
6	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
7	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
8	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
9	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
10	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
11	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
12	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
13	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
14	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
15	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
16	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
17	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
18	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
19	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
20	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
21	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
22	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
23	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
24	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
25	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
26	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
27	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
28	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
29	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
30	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
31	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
32	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
33	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
34	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
35	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
36	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1
37	1	1	1	1	1	2024-12-01	1	1	1	1	1	1	1	1

Drucken und Exportieren einzelner Vorgänge

- In der Vorgangsübersicht können Entwürfe und Verträge auch einzeln exportiert werden. Dazu muss ein entsprechender Vorgang in der Detailübersicht geöffnet werden
- Anschließend stehen zwei Optionen zur Verfügung: Export als JSON oder PDF

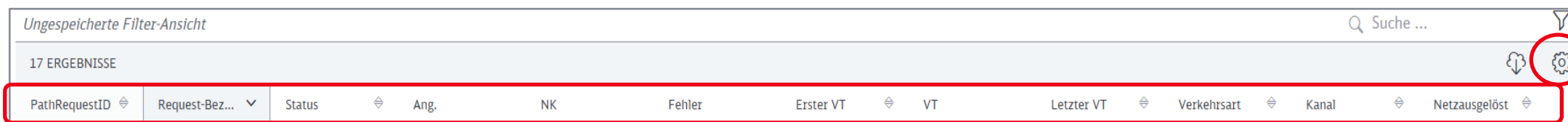


Die Vorgangsübersicht.

Übergreifend: Anzeigeeinstellungen Vorgangsübersicht

Personalisierung der Anzeigeeinstellungen ist für jeden User individuell möglich

- Die tabellarische Anzeige der Vorgangsübersichten kann je Vorgangsart durch jeden einzelnen User individuell festgelegt werden
- Mit Klick auf das Zahnrad rechts öffnet sich die für diese Vorgangsart gültige Auswahl – die Optionen unterscheiden sich z.B. zwischen Entwürfen, Vorgängen, Verträgen und dem Archiv



- Veränderbar ist die markierte Zeile, sowohl was Reihenfolge als auch Auswahl angeht. Rechts sind beispielhaft die Anzeigeeinstellungen für aktive Vorgänge dargestellt
- Ein Haken bedeutet, die Auswahl wird in der Vorgangsübersicht angezeigt. Per Drag & Drop in einer Zeile kann man die Reihenfolge beliebig ändern

ANZEIGEEINSTELLUNGEN	
<input checked="" type="checkbox"/>	PathRequestID
<input checked="" type="checkbox"/>	Request-Bezeichnung
<input checked="" type="checkbox"/>	Status
<input checked="" type="checkbox"/>	Ang.
<input checked="" type="checkbox"/>	NK
<input checked="" type="checkbox"/>	Fehler
<input checked="" type="checkbox"/>	Erster VT
<input checked="" type="checkbox"/>	VT
<input checked="" type="checkbox"/>	Letzter VT
<input checked="" type="checkbox"/>	Verkehrsart
<input type="checkbox"/>	Kundnummer
<input type="checkbox"/>	Start
<input type="checkbox"/>	Via
<input type="checkbox"/>	Ziel
<input type="checkbox"/>	Zuggattung
<input type="checkbox"/>	Lärm
<input type="checkbox"/>	Prio
<input type="checkbox"/>	Leistungsprozessart
<input type="checkbox"/>	Kanal
<input type="checkbox"/>	Netzausgelöst
<input checked="" type="checkbox"/>	ReferenceTrainID
<input type="checkbox"/>	BPol
<input type="checkbox"/>	RouteID

- ✓ = Feld aktiviert
- □ = Feld deaktiviert

Die Vorgangsübersicht.

Übergreifend: Anzeigoptionen im Detail

Anzeige	Erklärung
Ang.	Anzahl Angebote
BPol	Meldepflichtig gemäß Bundespolizeigesetz
Erster VT	Erster Verkehrstag Anmeldung
Fehler	Fehlermeldung
Gel. VT	Anzahl bereits geleistete Verkehrstage
Kanal	Eingangskanal Portal (BP) oder Schnittstelle (CI)
Kundennummer	Kundennummer Trassenanmelder DB InfraGO
Lärm	Lärmschutzkennzeichen
Last update	Zeitpunkt der letzten Änderung an diesem Vorgang
Leistungsprozessart	GelV oder Nfpl (NEP1, NEP2)
Letzter VT	Letzter Verkehrstag
Netzausgelöst	Netzausgelöste Änderung/Stornierung etc.
NK	Nicht-Konstruierbarkeit
Offene VT	Anzahl noch offene Verkehrstage

Anzeige	Erklärung
OTN	Operational Train Number (Zugnummer)
PathID	Die ID der Trasse (path)
PathRequestID	Die exakte ursprüngliche ID der Anmeldung
Prio	Betriebliche Priorisierung
ReferenceTrainID	Die ID des jeweiligen ReferenceTrain
Request-Bezeichnung	Eigens gewählte Vorgangsbezeichnung
RouteID	Die ID der jeweiligen Route
Start	Startbetriebsstelle
Status	Vorgangstatus (siehe Folgefolien)
Verkehrsart	Verkehrsart SGV, SPNV, SPFV
Via	Anzahl Zwischenlaufwegspunkte
VT	Anzahl Verkehrstage
Ziel	Zielbetriebsstelle Klarname
Zuggattung	Gewählte Zuggattung

Die Vorgangsübersicht.

Übergreifend: Vorgangstatus (1 von 2)

Angezeigter Status im Portal pathOS	Beschreibung	Leistungsprozess
Abgelaufen	Das EVU hat nicht innerhalb einer Frist auf das Angebot reagiert, daher ist das Angebot abgelaufen und nicht mehr gültig	alle
Abgelehnt	Das Angebot wurde durch das EVU ohne Überarbeitungswunsch abgelehnt	alle
Abgemeldet	Das EVU hat die Trassenanmeldung rechtzeitig, vor dem Vorliegen eines Angebots, abgemeldet	alle
Beanstandet	Das Angebot wurde durch das EVU mit Überarbeitungswunsch abgelehnt. Die Bearbeitung ist noch nicht abgeschlossen, es liegen noch keine neuen Konstruktionsergebnisse vor	alle
Fehler	In der Bestelleingangsprüfung (BEP) wurden Fehler in der Trassenerstanmeldung erkannt. Die Anmeldung wurde mit einer Fehlermeldung beendet und der Prozess beendet	alle
Finales Angebot	<p>Es liegen Konstruktionsergebnisse zu der Trassenanmeldung und offene Angebote an das EVU vor. Im Netzfahrplan sind dies die Angebote zum endgültigen Netzfahrplan (ENP). Dieser Status bleibt solange erhalten bis auch alle endgültigen Angebote durch das EVU angenommen oder abgelehnt wurden.</p> <p>Zwei zusätzliche Fälle möglich:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Es wurde im Rahmen des VNP ein nichtkonstruierbares Angebot an das EVU versendet (nur im NFPL) 2. Ein Angebot zum VNP wurde während der Abstimmungsphase aufgrund einer netzseitigen Änderung durch ein neues Angebot ersetzt und ist somit ungültig. Das Angebot selbst wurde jedoch zuvor an das EVU übermittelt und ist daher diesem bekannt. 	alle (tlw. nur NFPL)
In Bearbeitung	Die Trassenerstanmeldung wurde erfolgreich inhaltlich validiert und befindet sich derzeit in Bearbeitung durch DB InfraGO	alle

Die Vorgangsübersicht.

Übergreifend: Vorgangstatus (2 von 2)

Angezeigter Status im Portal pathOS	Beschreibung	Leistungsprozess
Neu	Eine Trassenerstanmeldung wurde erfolgreich validiert und die Verarbeitung der Anmeldung wurde angestoßen	alle
Neues Angebot	Das Angebot wurde durch das EVU mit Überarbeitungswunsch abgelehnt. Es liegen Konstruktionsergebnisse und neue Angebote vor.	GeIV
Nicht Konstruierbar	Es konnte keine Konstruktion aufgrund der validen(!) Anmelde Daten durchgeführt werden. Dem EVU (bzw. an das Bestellportal) wurde eine Nichtkonstruierbarkeit gemeldet und der Prozess beendet	alle
Vertrag	Die Trassenanmeldung wurde erfolgreich verarbeitet. D.h. es konnten Konstruktionen (inkl. teilweiser Nichtkonstruktionen) und Angebote erstellt. Das EVU hat auf alle Angebote reagiert, diese können angenommen oder (auch gemischt) abgelehnt sein.	alle
VNP-Angebot	Zur Anmeldung wurden Angebote zu dem vorläufigen Netzfahrplan an das EVU übermittelt	NFPL
Zurückweisung	Bei der Konstruktion der Trassenanmeldung wurden inhaltliche Fehler entdeckt. Die Anmeldung wurde mit einer Fehlermeldung beendet und der Prozess beendet	alle
SENT	Nach einer Änderung nach Vertrag/Teilstornierung: Das Angebot wurde an das EVU (bzw. das Bestellportal) übermittelt	alle
ACCEPTED	Nach einer Änderung nach Vertrag/Teilstornierung: Das Angebot wurde an das EVU angenommen	alle
END_CHANGED	Der Vertrag wurde mittels einer Änderungsmeldung nach Vertragsschluss vollständig verändert und durch 1 bis n Nachfolgeverträge ersetzt.	GeIV, NFPL

Umgang mit einzelnen Status noch in Klärung



Die Vorgangsübersicht.

Übergreifend: Leistungsprozessarten

Übersicht Leistungsprozessarten im Reiter Vorgänge

- In pathOS gibt es keine differenzierten Logins oder Oberflächen für Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr. Diese Differenzierung erfolgt über die Klassifizierung in Leistungsprozessarten im Reiter der Vorgänge. Eine Änderung von Fristen oder Leistungsprozessarten kann in pathOS nicht vorgenommen werden - bitte beachten Sie, dass hier die gültigen INB führend sind (auch was Fristenherabstufung angeht)
- pathOS erkennt also bei einer Trassenanmeldung automatisch in welche Leistungsprozessart es einsortiert wird. Grob gesagt anhand von Verkehrszeitraum/Fahrplanjahr und Zeitpunkt der Trassenanmeldung
- Folgende Leistungsprozessarten gibt es:
 - **NFPL:** Trassenanmeldung in der ersten Netzfahrplananmeldephase
 - **NFPL2:** Trassenanmeldung in der zweiten Netzfahrplananmeldephase
 - **GeIV:** Trassenanmeldung im Gelegenheitsfahrplan(aktuell werden noch teilweise veraltete Daten im Filter angezeigt, diese werden noch rausgenommen)

PathRequestID	Request-Bezeich...	Status	Leistungsproze...	Ang.
NVGISIMOF701	NVMKR_GI-SI-MO...	Finales Angebot	GeIV	2
GVMKRFFMH201	GVMKR_FF-MH-M...	Finales Angebot	GeIV	1

Einstellung der Spalte „Leistungsprozessart“ nach Klick auf das „Zahnrad“

Leistungsprozessart	ist gleich
NFPL	
GeIV	
NFPL2	

ANZEIGEEINSTELLUNGEN
<input checked="" type="checkbox"/> PathRequestID
<input checked="" type="checkbox"/> Request-Bezeichnung
<input checked="" type="checkbox"/> Status
<input checked="" type="checkbox"/> Leistungsprozessart
<input checked="" type="checkbox"/> Ang.
<input checked="" type="checkbox"/> NK
<input checked="" type="checkbox"/> Fehler
<input checked="" type="checkbox"/> Erster VT
<input checked="" type="checkbox"/> VT
<input checked="" type="checkbox"/> Letzter VT
<input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsart
<input type="checkbox"/> Kundennummer

Die Vorgangsübersicht. Entwürfe und Vorlagen

Vorgangsübersicht Entwürfe

- In diesem Reiter werden alle als Entwurf gespeicherten Vorgänge angezeigt (und die Importe aus TPN)
- Die Ansicht kann auch hier individualisiert werden
- Ein Klick auf einen Vorgang öffnet die Detailansicht (siehe rechts), ein Klick auf das blaue Stiftsymbol ganz links setzt den Entwurf fort

Startet eine neue, leere Anmeldung

Aufgeklappte Darstellung

Anzeigeoptionen für Tabelle

Fortsetzen des Entwurfs

Aufklappen des Menüs

Request-Bezel...	TAF/TAP-Iden...	Stas	Erster VT						
xx	PR	SBH255...	Haste	14	Hannover Hbf	28.03.2025	261	13.12.2025	Leiser Zug
TTTest	PR	AB...	Hamburg Hafen		Frankfurt-Höchst ...	26.05.2024	5	30.05.2024	Lauter Zug
40522Te					Pöörneck ob Bf	23.05.2024	6	28.05.2024	Leiser Zug
jfpl202534160	PR	SBH255...	Haste	14	Hannover Hbf	15.12.2024	364	13.12.2025	Leiser Zug
jfpl2025RV	PR	101457...	Minden (Westf)	12	Hannover Hbf	15.12.2024	364	13.12.2025	Leiser Zug
jfpl202534125	PR	SBH255...	Minden (Westf)	12	Hannover Hbf	15.12.2024	364	13.12.2025	Leiser Zug
jfpl202534111	PR	SBH255...	Minden (Westf)	12	Hannover Hbf	15.12.2024	364	13.12.2025	Leiser Zug
jfpl2025	PR	SBH255...	Minden (Westf)	12	Hannover Hbf	15.12.2024	364	13.12.2025	Leiser Zug
SBBEULE	PR	SBH123...	Bln-Buch		Bln-Blankenb S-B	15.12.2025	358	07.12.2026	Leiser Zug

Detailanzeige eines Entwurfs

- Man kann sich jeden Entwurf nochmal mit allen Details anschauen – die erste Ansicht ist eine Übersicht der wichtigsten Inhalte. Im Header sind die wichtigsten Identifikatoren auf einen Blick ersichtlich (rot umrandet). Mit Klick auf z.B. den Kalender, den Laufweg oder die Zeiten gelangt man in eine Leseansicht aller Details (orange umrandet)
- Zudem sieht man im unteren Bereich direkt die angegebenen verwandten Vorgänge (via ReasonOfReference, siehe Kapitel Identifikatoren)

Kopfdaten/ Header

Entwurf löschen

Als Vorlage für neuen Entwurf nehmen

Entwurf fortsetzen

Detailangaben Entwurf

VERWANDTE VORGÄNGE

TAF/ TAP ID Reason Of Reference

Die Vorgangsübersicht.

Löschen von Entwürfen - Massenfunktionsfunktion

1

8076 ENTWÜRFE 49488 VORGÄNGE 7169 VERTRÄGE 85400 ARCHIV + Neuer Vorgang

Ungespeicherte Filter-Ansicht

8076 ERGEBNISSE

<input type="checkbox"/>	Request-Bezeich...	PathRequestID	Start	Via	Ziel	Erster VT	VT	Letzter VT	Verkehrsart	Lärm
<input type="checkbox"/>	Entwurf Beispiel	PR 3114 93XBOG9L...	Frankfurt(M) Hbf		Dresden Hbf	04.03.2026	5	08.03.2026		Lauter Zug
<input type="checkbox"/>	202601261637	PR 3114 S9S7AR79...	Venlo	8	Linz Hbf	03.03.2026	3	05.03.2026		Leiser Zug
<input type="checkbox"/>	MW2603030816	PR 3114 MW26030...	Amsterdam C	10	Linz Hbf	03.03.2026	3	05.03.2026		Leiser Zug
<input type="checkbox"/>	MW2603030800	PR 3114 MW26030...	Amsterdam C	10	Linz Hbf	03.03.2026	3	05.03.2026		Leiser Zug
<input type="checkbox"/>	Entwurf Beispiel(Te...	PR 3114 VOL403TL...	Endingen a K	17						
<input type="checkbox"/>	MW2602231255	PR 3114 59M2717T...	Freiburg(Brg)Hbf	8						
<input type="checkbox"/>	202602271304	PR 3114 20260227...	Frankfurt(M) Hbf							
<input type="checkbox"/>	202502271140	PR 3114 20250227...								
<input type="checkbox"/>	202602271123	PR 3114 20260227...	Frankfurt(M) Hbf							
<input type="checkbox"/>	MWGTTestStornierun...	PR 3114 MW26022...	Freiburg(Brg)Hbf	8						

10 Reihen anzeigen

- Nach Auswahl der zu löschenden Entwürfe können diese dann mit Klick auf den roten Button „X Entwürfe löschen“ auf einmal entfernt werden

- Wenn die anschließende Sicherheitsabfrage mit „ja“ bestätigt wird, sind die Entwürfe dauerhaft für alle Nutzenden dieser Kundennummer gelöscht

2

8076 ENTWÜRFE 49488 VORGÄNGE 7169 VERTRÄGE 85400 ARCHIV + Neuer Vorgang

Ungespeicherte Filter-Ansicht

8076 ERGEBNISSE

<input type="checkbox"/>	Request-Bezeich...	PathRequestID	Start	Via	Ziel	Erster VT	VT	Letzter VT	Verkehrsart	Lärm
<input type="checkbox"/>	Entwurf Beispiel	PR 3114 93XBOG9L...	Frankfurt(M) Hbf		Dresden Hbf	04.03.2026	5	08.03.2026		Lauter Zug
<input type="checkbox"/>	202601261637	PR 3114 S9S7AR79...	Venlo	8	Linz Hbf	03.03.2026	3	05.03.2026		Leiser Zug
<input type="checkbox"/>	MW2603030816	PR 3114 MW26030...	Amsterdam C	10	Linz Hbf	03.03.2026	3	05.03.2026		Leiser Zug
<input checked="" type="checkbox"/>	MW2603030800	PR 3114 MW26030...	Amsterdam C	10	Linz Hbf	03.03.2026	3	05.03.2026		Leiser Zug
<input type="checkbox"/>	Entwurf Beispiel(Te...	PR 3114 VOL403TL...	Endingen a K	17	Rosenheim	03.03.2026	3	05.03.2026		Leiser Zug
<input type="checkbox"/>	MW2602231255	PR 3114 59M2717T...	Freiburg(Brg)Hbf	8	Angermünde	03.03.2026	3	05.03.2026		Leiser Zug
<input checked="" type="checkbox"/>	202602271304	PR 3114 20260227...	Frankfurt(M) Hbf			27.02.2026	3	05.03.2026		Leiser Zug
<input checked="" type="checkbox"/>	202502271140	PR 3114 20250227...				14.12.2025	3	05.03.2026		Leiser Zug
<input type="checkbox"/>	202602271123	PR 3114 20260227...	Frankfurt(M) Hbf		Mainz Hbf	14.12.2025	3	05.03.2026		Leiser Zug
<input checked="" type="checkbox"/>	MWGTTestStornierun...	PR 3114 MW26022...	Freiburg(Brg)Hbf	8	Angermünde	26.02.2026	3	05.03.2026		Leiser Zug

10 Reihen anzeigen

4 Entwürfe löschen

- Im ersten Schritt können im Reiter Entwürfe über das Feld links neben der Anzeige aller Vorgänge bis zu 100 einzelne Vorgänge ausgewählt werden

- Sollen alle angezeigten Vorgänge ausgewählt werden, so kann auch mit einem Klick in das Kästchen oben drüber alles auf einmal angeklickt werden

3

Die ausgewählten Entwürfe werden Ihnen und anderen Nutzenden nicht mehr zur Verfügung stehen. Wollen Sie diese wirklich löschen?

Abbrechen Ja

Die Vorgangsübersicht. Aktuelle Bestellungen

Vorgangsübersicht aktive Vorgänge

- In diesem Reiter werden alle aktiven Vorgänge angezeigt, sowohl vom Kunden kommend als auch netzausgelöst (zwischen den beiden Ansichten kann man mit einem Klick wechseln). Zusätzlich sieht man auch die ursprünglich abgeschickten Trassenanmeldungen von Verträgen
- Die Ansicht kann auch hier individualisiert werden
- Ein Klick auf einen Vorgang öffnet die Detailansicht (s. rechts), der „Pfeil nach unten“ klappt den Vorgang auf

Detailanzeige eines aktiven Vorgangs

- Man kann sich jeden Vorgang nochmal mit allen Details anschauen – die erste Ansicht ist eine Übersicht der wichtigsten Inhalte. In den Kopfdaten sind die wichtigsten Identifikatoren auf einen Blick ersichtlich. Mit Klick auf z.B. den Kalender, den Laufweg oder die Zeiten gelangt man in eine Leseansicht aller Details inkl. u.a. allen Zwischenlaufwegpunkten (orange umrandet)
- Man sieht alle vorhandenen Angebote – die Ansicht ist individualisierbar (Darstellung, Abfahrt vs. Ankunft). Es lassen sich Angebote annehmen, ablehnen oder beanstanden (und zwar gemäß 1:n-Logik für alle Angebote zu dieser Anmeldung einzeln) – Zudem gibt es die Möglichkeit bei vielen Angeboten alle auf einmal auszuwählen. Man sieht den erwarteten Preis und ausgewählte Informationen aus der Konstruktion (z.B. „Baubetroffenheit“)

9 ENTWÜRFE | 40 VORGÄNGE | 12 VERTRÄGE

40 BESTELLUNGEN | 0 NETZAUSGELÖSTE VORGÄNGE

Ungespeicherte Filter-Ansicht

109 ERGEBNISSE

TAF/TAP-Id	VT	Letztes	Ziel	Kontak
TEST-B019	2	16.07.2024	Hannover Hbf	BP
101-1311	364	13.07.2024	Hannover Hbf	BP
PR-1181	2	05.12.2024	Wiesheim Hbf	Karlsruhe Hbf
FLU-04701	1	20.07.2024	Frankfurt(M) Hbf	Leipzig Hbf
SPV-001	1	15.07.2024		SGV
SPV-001	3	14.06.2024		SPNV
SPV-001	1	22.04.2025		SPFV
SPV-001	63	14.06.2024		SPNV
SPV-001	1	31.05.2024	Erfurt Ost	Gera Hbf

Startet eine neue, leere Anmeldung

Differenzierung in kundenseitige und netzausgelöste Vorgänge

Anzeigeoptionen für Tabelle

Aufklappen des Menüs

Als Vorlage für neuen Entwurf nehmen

Detailangaben Angebot

Vorliegende Angebote

Alle aus-/abwählen

Preise / Verwandte Vorgänge

Die Vorgangsübersicht.

Netzausgelöste Vorgänge (1 von 2)

Vorgangsübersicht netzausgelöster Vorgänge

- Grundsätzlich werden netzausgelöste Änderungen oder Stornierungen im explizit dafür vorgesehenen Reiter angezeigt. Sie alle haben den Marker „Netzausgelöst“ – erkennbar an der schwarzen Flagge
- Zusätzlich werden auch die ursprünglichen Verträge, die eine netzausgelöste Änderung/Stornierung haben (auch wenn diese nur auf einen Teil des bisherigen Vertrages gilt), im Reiter Verträge mit dem Kennzeichen „Netzausgelöst“ und der Flagge markiert
- Mit einem Klick auf den jeweiligen Vorgang öffnet sich die Detailansicht
- Wichtiger Hinweis: Vorgänge, die storniert wurden oder bei denen der letzte Verkehrstag abgelaufen ist, werden ins Archiv verschoben

Anzeigeeoptionen für Tabelle

Hier werden die netzausgelösten Stornierungen ODER Änderungen angezeigt. Nach einer Stornierung oder nach Ablauf des letzten Verkehrstags werden die Vorgänge/Verträge ins Archiv verschoben.

Ungespeicherte Filter-Ansicht

Suche ...

TAF/TAP-Ident...	Request-Bezeich...	Status	Ang.	NK	Fehler	Erster VT	VT	Letzter VT	Verkehrstyp	Netzausgelöst
NEZJASTEST1501	NezjasTest15	Vertrag	2			01.12.2024	14	14.12.2024	SPFV	■
NEZJASTEST1401	NezjasTest14	Vertrag	2			01.12.2024	14	14.12.2024		○
NEZJASTEST1001	NezjasTest10	Vertrag	1			01.12.2024	14	14.12.2024		○
NEZJASTEST0901	NezjasTest09	Vertrag	1			01.12.2024	14	14.12.2024		○
TESJASNETZ0801	TesjasNetz08	Vertrag	1			01.12.2024	14	14.12.2024		○
TESJASNETZ0701	TesjasNetz07	Vertrag	2			01.12.2024	14	14.12.2024	SPFV	■
TESJASNETZ0601	TesjasNetz06	Vertrag	3			01.12.2024	14	14.12.2024	SPFV	■
TESJASNETZ0501	TesjasNetz05	Vertrag	2			01.12.2024	14	14.12.2024	SPFV	■
TESJASNETZ0401	TesjasNetz04	Vertrag	3			01.12.2024	14	14.12.2024	SPFV	■
TESJASNETZ0301	TesjasNetz03	Vertrag	2			01.12.2024	14	14.12.2024	SPFV	■

10 Reih

Aufklappen des Menüs

Kennzeichen „Netzausgelöst“ – dargestellt mit schwarzer Flagge

Weitere Details zum Umgang mit netzausgelösten Änderungen und Stornierungen finden Sie in Kapitel 4

Die Vorgangsübersicht.

Netzausgelöste Vorgänge (2 von 2)

Detailansicht eines netzausgelösten Vorgangs

- Die Detailansicht bei netzausgelösten Vorgängen unterscheidet sich im Regelfall von der normalen Ansicht
- Generell werden im oberen Bereich nochmal die ursprünglichen Daten des Vertrags angezeigt
- Im unteren Bereich (in diesem Fall ab der gelbmarkierten Zeile) sieht man die netzausgelösten Änderungen im Detail

Dieser Vorgang ist Teil des Train-Objekts TR 2CBX54BBFX66.00.2025

ReferenceTrainID, zu dem dieser Vorgang gehört

URSPRÜNGLICHE ANFRAGE DES VERTRAGS PA0805UPF3JAMK9R92023

VORGANGSBEZEICHNUNG: ENTWURF BEISPIEL

Path Request Identifier PR: SJ1PFR3AMK9R.22.2025 Kundennummer: OTN 82767

Reference Train ID TR: 2CBX54BBFX66.00.2025 Erstellt am: 11.09.2025 22:08 Uhr

Route ID RO: 2CBX54BBFX66.22.2025 Verwandter Vorgang 1

PRODUKTALSPRÄGUNGEN

ZUGCHARAKTERISTIK BEI ABFAHRT

VERKEHRSZEITRAUM (3 TAGE): 12.09.2025 - 17.09.2025

LAUFWEG: von Frankfurt(M) Hbf via 3 Laufwegspunkte bis Dresden Hbf

Daten des ursprüngl. Vorgangs

ANGEBOTE ZUR NETZAUSGELÖSTEN ÄNDERUNG DES VERTRAGS PA0805UPF3JAMK9R92023

Abweichung als Kretze anzeigen Anzeige Zeiten nach Abfahrt

	Frankfurt(M) Hbf	Leipzig Hbf	Leipzig Hbf	Leipzig Hbf	Dresden Hbf
Abfahrt	10:00:00	flex	flex	flex	14:00:00
✓ 01					ANGENOMMEN (11.09.2025, 22:08 Uhr)
✓ 02					ANGENOMMEN (11.09.2025, 22:08 Uhr)

PREISLISTE

TRASSENTGELT € 2000.00

ANGEBOT	Betroffenheit durch Bau	Bemerkungen	Leistungsbeschreibung	Preis
✓ 01	Keine			€ 1000
✓ 02	Keine			€ 1000

Die Vorgangsübersicht. Verträge

Vorgangsübersicht Verträge

- In diesem Reiter werden alle aktuellen Verträge angezeigt. Nach einer Stornierung oder nach Ablauf des letzten Verkehrstages werden die Verträge ins Archiv geschoben
- Die Ansicht kann auch hier individualisiert werden
- Ein Klick auf einen Vorgang öffnet die Detailansicht (s. rechts), der „Pfeil nach unten“ klappt den Vorgang auf

Detailanzeige eines Vertrags

- Man kann sich jeden Vertrag nochmal mit allen Details anschauen – die erste Ansicht ist eine Übersicht der wichtigsten Inhalte. Im Header sind die wichtigsten Identifikatoren auf einen Blick ersichtlich. Mit Klick auf z.B. den Kalender, den Laufweg oder die Zeiten gelangt man in eine Leseansicht aller Details (orange umrandet)
- Man sieht in dieser Ansicht auch die Historie des Vertrags (z.B. bei Änderungen), den Preis sowie Laufweg und Zeiten
- Verträge lassen aus dieser Ansicht heraus ändern, stornieren und teilstornieren (Detaillierte Anleitung dazu in Kapitel 4)

Startet eine neue, leere Anmeldung

Anzeigeoptionen für Tabelle

Aufklappen des Menüs

TAF/TAP-Identifizier	Gel.VT	OTN	Erster VT	Letzter VT	Offene	Ziel
PA0000-0303030300...	1	51126	08.05.2024	14.11.2024	45	Stuttgart - Celle
PA0000-0815002024...	9		11.04.2024	12.12.2024	27	
PA0000240424122740...	1		09.05.2024	14.11.2024	41	Vertrag Mannheim Hbf - Frankfurt(M) Hbf
PA000058H25134111...	0		15.12.2024	13.12.2025	364	Vertrag Minden (Westf) - Hannover Hbf
PA0000BROWN8AG160...	0	46383	01.07.2024	31.08.2024	44	Vertrag Hanau Hbf - Mannheim Hbf
PA0000-TEST880100...	0	80544	01.08.2024	30.09.2024	44	Vertrag
PA0000-8ROWN8AG01...	0	75111	01.07.2024	30.10.2024	74	Vertrag
PA000035499644488...	1	87898	16.05.2024	14.12.2024	39	Vertrag
PA0000000000000218...	7	82712	04.06.2024	10.12.2024	129	Vertrag
PA0000-ASDASDA01...	0	60837	14.06.2024	08.11.2024	31	Vertrag
PA0000-ADSDASDA01...	0	35164	14.06.2024	08.11.2024	31	Vertrag Lindau-Reutin - Buchloe
PA0000-ADSDASDAN...	0	22370	14.06.2024	08.11.2024	63	Vertrag Lindau-Reutin - Buchloe

Detailangaben Vertrag

Vertrag ändern

Vertrag stornieren

Als Vorlage für neuen Entwurf nehmen

Die Vorgangsübersicht. Archiv

Vorgangsübersicht Archiv

- In diesem Reiter werden alle archivierten Verträge und Vorgänge angezeigt inkl. solchen, die aus netzausgelösten Änderungen resultieren. Archiviert werden generell Stornierungen und Vorgänge, bei denen der letzte Verkehrstag abgelaufen ist (die Archivierung erfolgt im Normalfall erst nach 2 Tagen)
- Die Ansicht kann auch hier individualisiert werden
- Ein Klick auf einen Vorgang öffnet die Detailansicht (s. rechts), der „Pfeil nach unten“ klappt den Vorgang auf

Detailanzeige eines archivierten Vorgangs

- Man kann sich jeden archivierten Vorgang nochmal mit allen Details anschauen – die erste Ansicht ist eine Übersicht der wichtigsten Inhalte. Im Header sind die wichtigsten Identifikatoren auf einen Blick ersichtlich. Mit Klick auf z.B. den Kalender, den Laufweg oder die Zeiten gelangt man in eine Leseansicht aller Details (orange umrandet)
- Man sieht in dieser Ansicht auch die Historie des Vorgangs (im Beispiel unten wurde storniert)

Startet eine neue, leere Anmeldung

Anzeigeoptionen für Tabelle

Aufklappen des Menüs

TAF/TAP-Identifizier	Gel.VT	OTN	Erster VT	Letzter VT	Offene VT	Ziel
PA0000-123XX002023	66	51592	13.06.2023	17.08.2023	0	Hbf
PA0000-123AB0420...		123456	01.12.2021	11.12.2021		Frankfurt
PA0000BERGUNDBUCH...	66	63712	13.06.2023	17.08.2023	0	Frankfurt(M) Hbf
PA0000-PR4012128900...	2	93734	04.03.2023	05.03.2023	0	Weinheim Hbf
PA0000-PR2762093030...	2	25795	04.03.2023	05.03.2023	0	Weinheim Hbf
PA0000BERGUNDBUCH...	66	49153	13.06.2023	17.08.2023	0	Frankfurt(M) Hbf
PA00010000000-5700...	1	65994	11.12.2022	09.12.2023	0	Frankfurt(M) Hbf
PA0000-PR7430652900...	1	48796	16.06.2023	16.06.2023	0	Frankfurt(M) Hbf
PA0000-PR2978797400...	1	123456	29.06.2023	29.06.2023	0	Frankfurt(M) Hbf
PA0000-CTP185045800...	1	27811	30.06.2023	04.07.2023	0	Lützel Nord

Detailangaben Vorgang

Als Vorlage für neuen Entwurf nehmen

Historie

Die Vorgangsübersicht.

Anzeige der Historie in detaillierten Vorgangsansichten

Allgemeine Hinweise zur Anzeige von Historie

- Die Historie zu einem Vorgang wird im Reiter Verträge und im Archiv in der Detailansicht ganz unten angezeigt
- Anzeige nur, wenn auch etwas passiert ist – also „Folgeprozesse“ vorhanden sind. Rechts sind Beispiele zu sehen
- Es werden grundsätzlich das exakte Datum, der Prozessschritt sowie relevante Path ID's und Path Request ID's aufgelistet
- Angezeigt werden folgende Prozessarten:
 - Stornierungen, Teilstornierungen
 - Änderungen nach Vertragsschluss
 - Netzausgelöste Stornierung (nach Vertragsschluss)
 - Netzausgelöste Änderung (nach Vertragsschluss)

HISTORIE		
Zeitstempel	Prozess-Schritt	Anmerkungen
11.12.2025, 23:48 Uhr	Endgultiges_Angebot	Beziehungsart: STORNIERT Kundennummer: Path ID: PA_0080_WZSXC5E51ZNW_00_2026 Path-Detail Message: PA 0080 WZSXC5E51ZNW S1 2026 Path-Request ID: PR_3114_WZSXC5E51ZNW_22_2026

HISTORIE		
Zeitstempel	Prozess-Schritt	Anmerkungen
16.12.2025, 14:53 Uhr	Endgultiges_Angebot	Beziehungsart: NETZAUSGELOESTETEILWEISESTORNIERUNG Kundennummer: B3071 Path ID: PA_0080_594MOA4IBSZT_00_2026 Path-Detail Message: PA 0080 594MOA4IBSZT MT 2026 Path-Request ID: PR_3114_594MOA4IBSZT_22_2026

Case Reference Objekte



Einordnung des Objekts „CaseReference“ – Auszug aus der Schnittstellen-Dokumentation

- Das CaseReference-Objekt beinhaltet Informationen zu einem konkreten Geschäftsfall des EVU oder des EIU (z. B. Taktverkehr), von welchem ein oder mehrere Objekte Zug, Fahrlage oder Trasse betroffen sein können. Es ermöglicht die Bereitstellung zusätzlicher Informationen, die für mehrere Objekte zutreffen und der Zusammenfassung oder Zusammenbehandlung dieser Objekte in bestimmten Prozessphasen dienen
- Das CaseReference-Objekt (Geschäftsfall) wird durch eine CaseReferenceID eindeutig identifiziert. Sofern eine Bündelung bestimmter Objekte und deren gemeinsame Behandlung gewünscht ist oder die ergänzenden Informationen bei der Bearbeitung des Objektes (z. B. für mehrere PathRequestMessages) genutzt werden sollen, kann die CaseReferenceID als referenzierender Identifier in dem Attribut PlannedTransportID oder RelatedPlannedTransportID in einer Nachricht angegeben werden (siehe hierzu auch SST-Dokumentation Anlage 1, Kapitel 3.4)
- Die Verwendung eines CaseReference-Objekts und dessen CaseReferenceID muss vor der erstmaligen Nutzung zwischen den beteiligten Partnern vereinbart werden. Das heißt, das CaseReference-Objekt (der Geschäftsfall), insbesondere die fachlichen Attribute sowie zulässige Werte sind zunächst zu definieren. Der Eigentümer des CaseReference-Objekts muss das Objekt anlegen und mit Daten befüllen. Alle weiteren Nutzer des CaseReference-Objekts müssen dieses Objekt kennen und in der Lage sein, dieses in ihrem eigenen IT-System zu verarbeiten bzw. zu interpretieren. Der Austausch des CaseReference-Objekts erfolgt unter Nutzung der ObjectInfoMessage.
- Mögliche Geschäftsfälle für die Verwendung des CaseReference-Objekts sind: Takte (u. a. mit den Angaben Taktbezeichnung, Takt-Linie, Taktfrequenz), Abstellung, Rahmenvertrag, Mess- und Versuchsfahrtprogramme, Fahrplan- bzw. Betriebsprogrammstudie (Beschreibung des Auftrags und der Inhalte der Fahrplanstudie bzw. des Betriebsprogramms; ggf. auch nur Nutzung der CaseReferenceID zur Bündelung zusammengehöriger Objekte), Dossier-ID aus PCS (hier ist keine Erstellung eines CaseReference-Objekts notwendig, da mit der CaseReferenceID nur auf das in PCS existierende Dossier verwiesen werden soll)
- Die derzeit in der Kommunikation zwischen EVU und DB InfraGO geplanten Geschäftsfälle (CaseReference-Objekte) sind in der Schnittstellen-Dokumentation Anlage 1, Kapitel 3.15 beschrieben und basieren auf der ObjectInfoMessage. Weitere Geschäftsfälle für die Nutzung eines speziellen CaseReference-Objekts können jederzeit bilateral/multilateral vereinbart werden
- Generell können mehrere CaseReference-Objekte mit einem Vorgang verknüpft werden

Wichtig: pathOS unterstützt zum Start die Case Reference Objekte Abstellung, Taktverbund und ETCS-Zugdaten

Quelle: SST-Doku Version 4.6.2 – Hauptdokument

Case Reference Objekte. Anlegen neuer Abstellung und neuer Taktverbund (1 von 2)

Aufrufen der Übersicht aller Case Reference Objekte

Anlage eines neuen Case Reference Objektes

Spaltenkonfiguration der Ansicht
– unterschiedlich je nach Typ CRO

Auswahl der verschiedenen Objekte. Aktuell möglich sind Taktverbund, Abstellung, ETCS-Zugdaten

Anzeige der verfügbaren, bereits angelegten Objekte des ausgewählten Typs

CRO Bezeichnung	Case Reference ID
Abstellung	CR311487AQG8SBHX1002026
Abstellung	CR311445JHVD66GA2I002026
Abstellung	CR31143KXXKLEQ1T012026
Abstellung	CR3114UDPN9I2QBIO012026
Abstellung	CR3114TDV0XFSHIQY002026
Abstellung	CR311496TSD67CC930002026
Abstellung	CR31140GUYVZNF0GU3012026
Abstellung	CR311465EIGNBZ0I71002026
Abstellung	CR311465BGG9D0VY3M002026
Abstellung	CR31147HBCOSZAW20V012026

Hinweise zur Anlage von Taktverbund und Abstellung

- Die Anlage eines Case Reference Objekts ist keine Bestellung oder offizieller „Auftrag“ an die DB InfraGO AG. Es dient lediglich der Verknüpfung bestehender Trassenanmeldungen für EVU
- Es wird ein TAF/TAP-Objekt gemäß der bekannten Logik erstellt: „CR xxxx xxxxxxxxxxxx 01 2025“. Diese können aktuell weder gelöscht noch geändert werden, d.h. bei der Erstellung ist insbesondere auf die Angabe der korrekten Werte zu achten! (Company Code ist immer vorbefüllt)
- In der Übersicht aller Case Reference Objekte wird zunächst das jeweilige Objekt ausgewählt, die Spaltenkonfiguration ist ähnlich zur Vorgangsübersicht individuell anpassbar. In der Übersicht werden nur die Case Reference Objekte angezeigt, nicht direkt die später darauf referenzierenden Trassenanmeldungen
- Wenn man einen Taktverbund anlegt, so kann man später eine Trassenanmeldung darauf referenzieren und somit den Zusammenhang erkennbar bereits in der Trassenanmeldung darstellen. Der Taktverbund gilt für die gesamte Trassenanmeldung.
- Bei der Abstellung ist es ähnlich – auch hierauf kann in Trassenanmeldungen referenziert werden, um der Fahrplankonstruktion diese Information mitzugeben. Die Abstellung ist jedoch laufwegspunkt-spezifisch
- Im Kapitel 3 wird erklärt, wie man Trassenanmeldungen mit (bestehenden) Case Reference Objekten verknüpft (Laufweg: Abstellung. Zugcharakteristik: ETCS-Zugdaten. Identifikatoren: Taktverbund)



Case Reference Objekte.

Anlegen neue Abstellung und neuer Taktverbund (2 von 2)

Anlage eines neuen Taktverbunds

Auswahl des gewünschten Objekttyps

Speichern des Objekts. Erst möglich wenn alle Pflichtfelder befüllt

Definition der gewünschten **TAF/TAP ID** für das CRO
Company Code ist vorbefüllt mit dem zur angemeldeten Kundennr. gehörenden

BEZEICHNUNG DER CASE REFERENCE*
Taktverbund

CASE REFERENCE ID
CR --- 01 2025

COMPANY CODE	CORE	VARIANT	FAHRPLANJAHR
---	-----	01	2025

BEZEICHNUNG DES TAKTFAHRPLANS*
z.B. Verstärkungstakt

BEZEICHNUNG DER TAKTLINIE*
z.B. IC16

DEM TAKT ZUGEORDNETE ZÜGE
1

START-BETRIEBSSTELLE*
-

ZIEL-BETRIEBSSTELLE*
-

TAKTFREQUENZ
0 min

Persönlich ausgewählte **Bezeichnung** von Taktfahrplan (50stellig) und Taktlinie (6stellig)

Auswahl der regulären **Start- und Zielbetriebsstellen** (Ril100-Kürzel, PLC, Klarname) per Dropdown-Menü möglich

Angabe der **Taktfrequenz** (max 999) und der **Anzahl dem Takt zugeordneten Züge** (max 99)

Anlage einer neuen Abstellung

Auswahl des gewünschten Objekttyps

Speichern des Objekts. Erst möglich wenn alle Pflichtfelder befüllt

Definition der gewünschten **TAF/TAP ID** für das CRO
Company Code ist vorbefüllt mit dem zur angemeldeten Kundennr. gehörenden

BEZEICHNUNG DER CASE REFERENCE*
Abstellung

CASE REFERENCE ID
CR --- 01 2025

COMPANY CODE	CORE	VARIANT	FAHRPLANJAHR
---	-----	01	2025

ABSTELLUNG GEWÜNSCHT, ORGANISATION DURCH*
Nutzung durch DB InfraGO AG zu organisieren

ABSTELLZEIT
-- : --

ABSTELLLÄNGE
- m

Abstell Oberleitung

Angabe zur **Organisation der Nutzung** (durch DB InfraGO bzw. Kunde selbst)

Angabe von gewünschter **Abstellzeit, Abstelllänge** und ob eine **Oberleitung** nötig ist (ähnlich zu Angaben die in APN auch bekannt und erforderlich sind)

Case Reference Objekte. Anlegen neuer ETCS-Zugdaten (1 von 3)

Auswahl der verschiedenen Objekte

Anlage eines neuen Case Reference Objektes

Spaltenkonfiguration der Ansicht – unterschiedlich je nach Typ CRO

Anzeige der verfügbaren, bereits angelegten Objekte des ausgewählten Typs

The screenshot displays the 'ETCS-Zugdaten' section of the DB InfraGO system. On the left, a table lists existing objects with columns for 'CRO Bezeichnung' and 'Case Reference ID'. A callout box points to this table, indicating it shows available objects for the selected type. In the center, a configuration panel allows for column management, with a callout box explaining that column configurations vary by CRO type. On the right, a detailed view of a specific object (CR 3114 YXVBZ09B1A4 01 2026) is shown, containing data for 'GAMMA-DATEN', 'BETRIEBSBREMSDATEN', 'NOTBREMSDATEN', and 'GUIDANCE-DATEN'. A callout box points to the top right of the interface, where a button for creating a new object is located.

Hinweise zur Anlage von ETCS-Zugdaten

- Die Anlage eines Case Reference Objekts ist keine Bestellung oder offizieller „Auftrag“ an die DB InfraGO AG. Es dient lediglich der Verknüpfung bestehender Trassenanmeldungen für EVU
- Auch für die Meldung von ETCS-Zugdaten gilt, dass in jeder einzelnen Anmeldung, die dann die Gamma-Kurven-Modelle verwenden soll, auf die entsprechende Case Reference ID referenziert werden muss
- Mit Einführung von pathOS können ETCS-Zugdaten auch für Gammamodelle an die DB InfraGO gemeldet werden. Dies kann ausschließlich über das Webportal von pathOS erfolgen – eine Eingabe/Anmeldung über die Schnittstelle ist nicht möglich
- Die Anlage erfolgt „auf einen Company Code“ und kann dann von allen Personen, die eine Berechtigung auf eine Kundennummer hinter diesem Company Code haben, eingesehen werden
- Es wird ein TAF/TAP-Objekt gemäß der bekannten Logik erstellt: „CR xxxx xxxxxxxxxxxx 01 2025“. Diese können aktuell weder gelöscht noch geändert werden, d.h. bei der Erstellung ist insbesondere auf die Angabe der korrekten Werte zu achten! (Company Code ist immer vorbefüllt)
- Für das Ausfüllen der Daten empfiehlt es sich, dies je ZB durch einen kleinen Personenkreis erledigen zu lassen, da ggfs. Daten bei Fahrzeug-Herstellern anzufordern sind



Case Reference Objekte.

Anlegen neuer ETCS-Zugdaten (2 von 3)

Anlage neuer ETCS-Zugdaten

Abbrechen Speichern

BEZEICHNUNG DER CASE REFERENCE*
ETCS-Zugdaten

CASE REFERENCE ID
COMPANY CODE CORE VARIANT FAHRPLANJAHR CR --- 01 2025

GAMMA-DATEN
ZEITDAUER TRAKTIONSABSCHALTUNG
0

BETRIEBSBREMSDATEN
BREMSAUFBAUZEIT
0

GESCHWINDIGKEITSSTUFE	km/h	VERZÖGERUNG	m/s ²
0		0	

NOTBREMSDATEN
BREMSAUFBAUZEIT
0

GESCHWINDIGKEITSSTUFE	km/h	VERZÖGERUNG	m/s ²
0		0	

SICHERHEITSAKTOR TROCKENE SCHIENE
0

GUIDANCE-DATEN
Guidance-Daten hinzufügen

Definition der CRID für die ETCS-Zugdaten.
WICHTIG: Nutzen Sie ein **sprechendes CORE-Element**, darauf müssen Sie dann später im PR referenzieren (Zugcharakteristik, sonstige Angaben)

GUIDANCE-DATEN
Entfernen von Guidance-Daten

ZUSÄTZLICHE GESCHWINDIGKEITSSTUFEN GUI KN+

GESCHWINDIGKEITSSTUFE	km/h	VERZÖGERUNG	m/s ²
0		0	

KORREKTURFAKTOREN GUI KN+

GESCHWINDIGKEITSSTUFE	km/h	VERZÖGERUNG	m/s ²
0		0	

KORREKTURFAKTOREN GUI KN-

GESCHWINDIGKEITSSTUFE	km/h	VERZÖGERUNG	m/s ²
0		0	

Guidance-Daten entfernen

Ergänzen und Löschen weiterer Einträge im jeweiligen Abschnitt

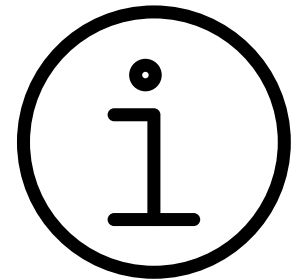
Ergänzen und Löschen weiterer Einträge im jeweiligen Abschnitt

Hinzufügen von Guidance-Daten

Hinweis aus dem TTT-Dialog vom 09.03.2026

Müssen die Case Reference Objekte für ETCS zum Fahrplan 2027 angegeben werden?

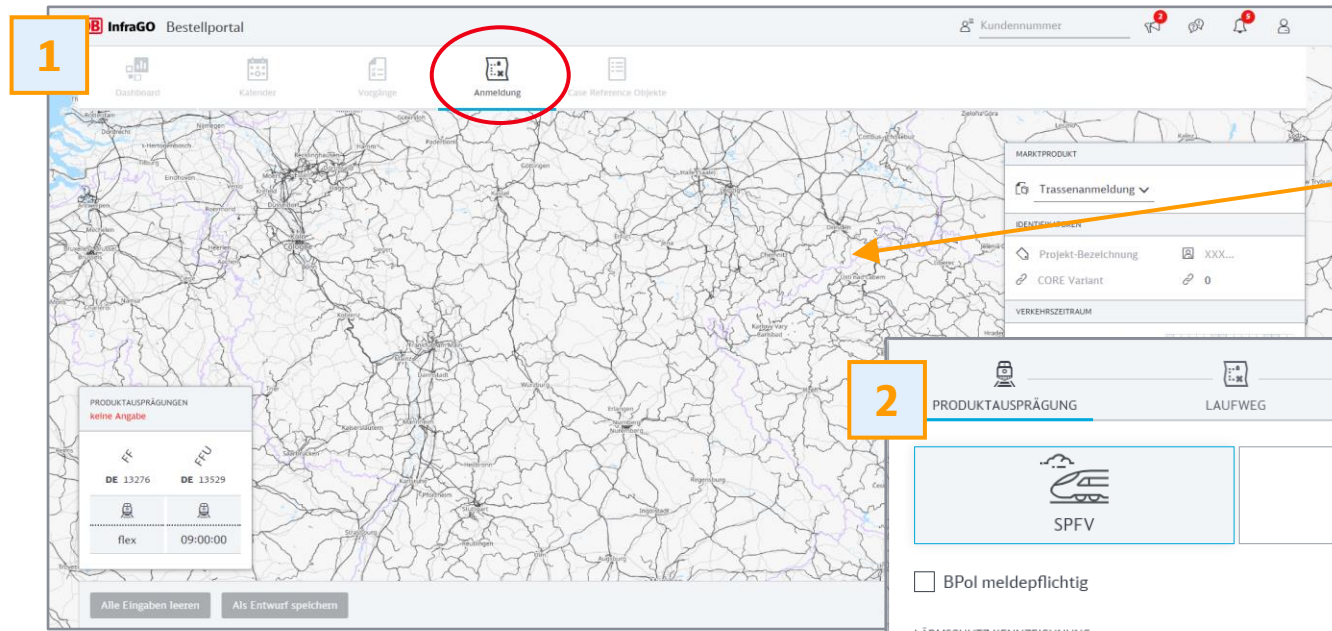
- Das CaseReferenceObject "ETCS-Zugdaten" ist ausschließlich für Züge, die nach dem Gamma-Modell fahren vorgesehen. Das für den "Digitalen Knoten Stuttgart" vorgesehene Fahrplankonzept nutzt die Fahrdynamiken des ETCS-Gamma-Modells. Durch die Verschiebung der Inbetriebnahme des Digitalen Knoten Stuttgarts ist die Verarbeitung der ETCS-Gamma-Parameter für die Fahrplanerstellung im Fahrplanjahr 2027 nicht mehr vorgesehen. Das CaseReferenceObject kann daher für die Trassenanmeldung angelegt und referenziert werden, die Parameter werden aber nicht im Fahrplan oder Betrieb verarbeitet.
- Der bisherige Umgang mit ETCS-Zügen, die nach Lambda-Modell verkehren, bleibt unverändert.
- Für den Fahrplan 2028 ist nach aktuellem Planungsstand vorgesehen, die Gamma-Parameter in der Fahrplanung zu verarbeiten und zu berücksichtigen. Das konkrete Vorgehen für die Fahrlagenberatung für Fahrplan 2028 wird zum geeigneten Zeitpunkt kommuniziert.



Eingabefenster Trassenanmeldung

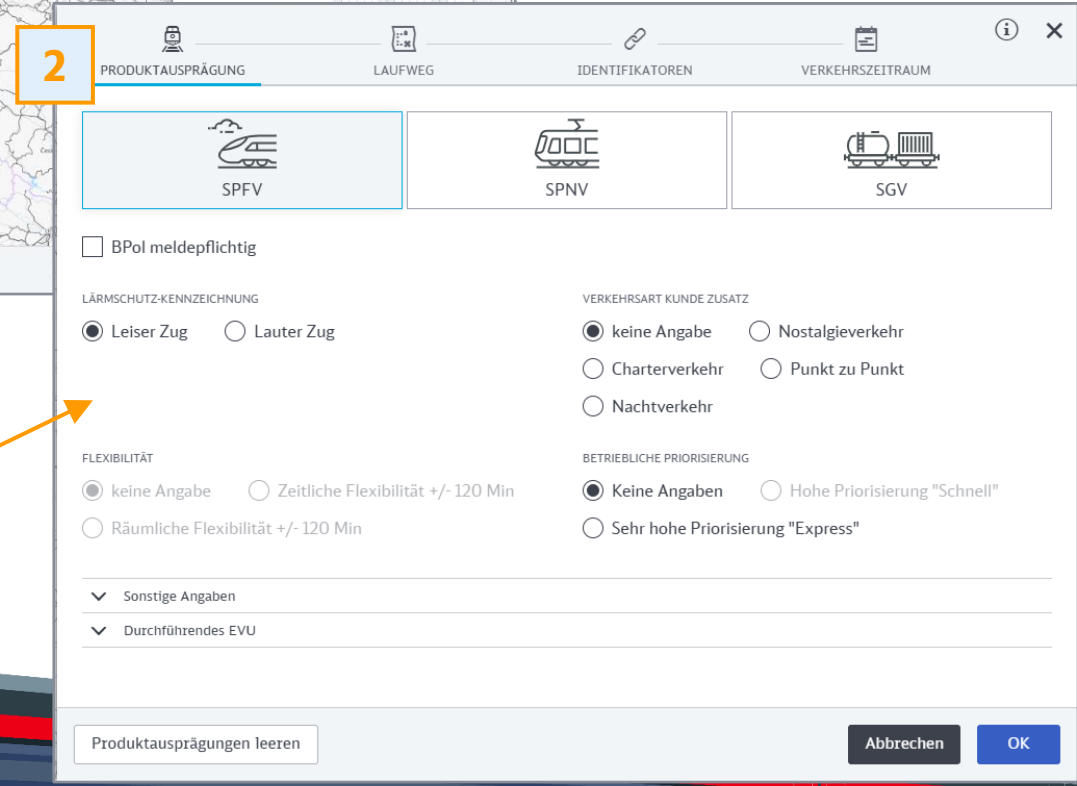


Starten einer neuen Trassenanmeldung. Anlage eines neuen Vorgangs – Hauptseite



– Sobald man einen neuen Vorgang startet, landet man auf der **Hauptseite einer neuen Trassenanmeldung** und sieht auf einen Blick die wesentlichen Eckpunkte (wie Laufweg, Zeiten, Identifikatoren und Verkehrstagekalender)

– Die Kartendarstellung ist aktuell nur ein Bild und noch ohne Funktion – diese ist für später geplant



– Durch Klick in die jeweilige Übersicht gelangt man in das Fenster zur detaillierten Trassenanmeldung (mit Produktausprägungen, Laufweg inkl. Zugcharakteristik, Identifikatoren sowie Verkehrszeitraum)

– **In diesem Fenster muss man alle relevanten und erforderlichen Angaben zur Trassenanmeldung hinterlegen**, mit Klick auf „OK“ gelangt man zurück zur Hauptseite

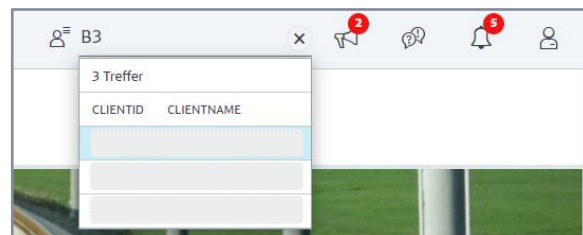
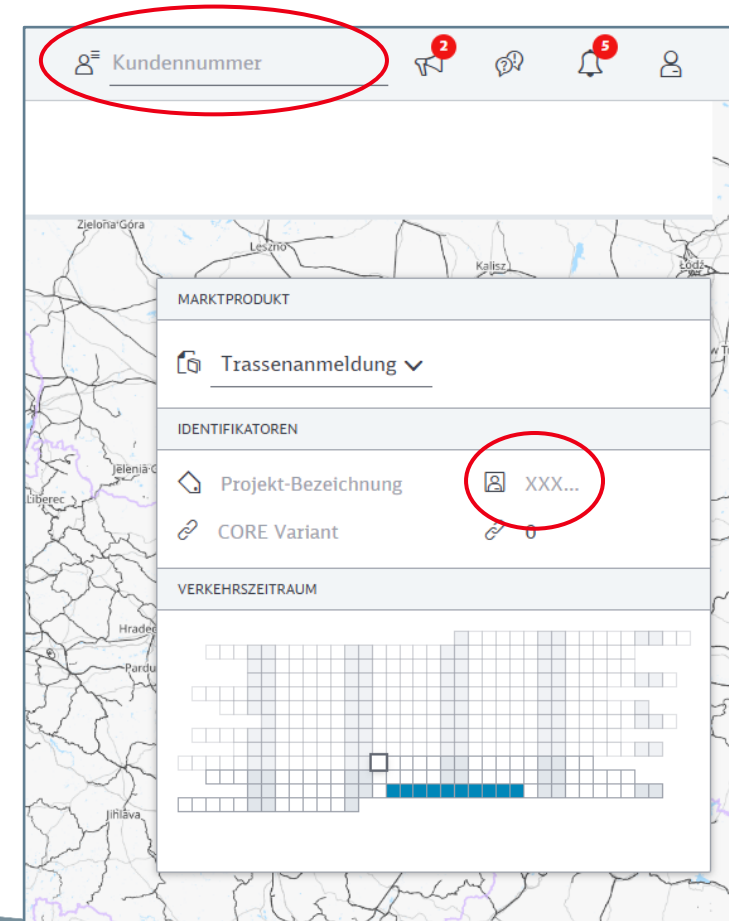


Starten einer neuen Trassenanmeldung.

Auswahl und Wechsel der Kundennummer

Auswahl der Kundennummer erfolgt im Regelfall vor Anlegen einer neuen Anmeldung

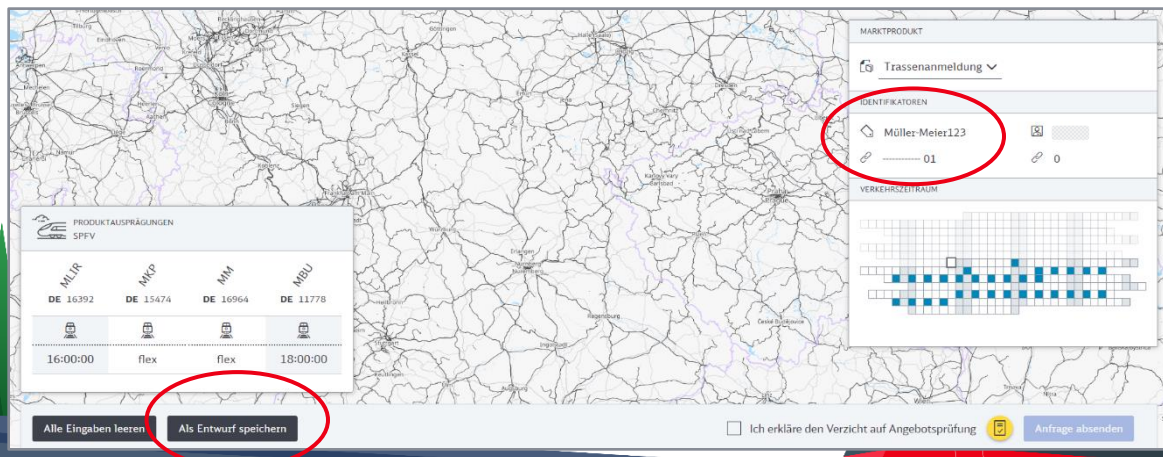
- In pathOS erfolgt eine Trassenanmeldung immer kundennummerscharf. D.h. diese sollte idealerweise VOR dem Start einer neuen Trassenanmeldung ausgewählt sein (vgl. hierzu Kapitel 2 – Übergreifende Navigation)
- Die Kundennummer kann auch nachträglich noch geändert werden (über das Dropdown-Menü oben rechts in der Hauptnavigation) – allerdings werden dann kundennummerspezifische Angaben in der aktiven Trassenanmeldung gelöscht. Dies betrifft u.a. die Identifikatoren, Nachlassnummern, Zugnummern
- Man sieht die aktive Kundennummer jederzeit im Reiter „Identifikatoren“ oder auf der Hauptseite im rechten Kästchen und oben rechts in dem Auswahlfeld zur Kundennummer



Starten einer neuen Trassenanmeldung. Speichern als Entwurf und Fortsetzen eines Entwurfs

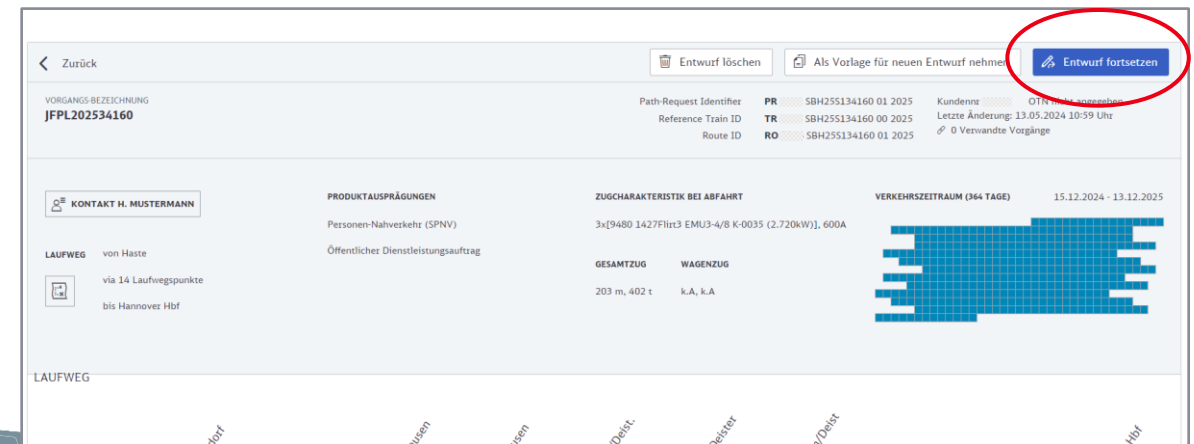
Speichern eines Entwurfs

- Nach Start einer neuen Trassenanmeldung kann diese jederzeit als Entwurf gespeichert werden, sobald eine Vorgangsbezeichnung angegeben wurde (Im Fenster „Identifikatoren“)
- Ein Klick auf „Als Entwurf speichern“ speichert alle getätigten Eingaben unter der gewählten Vorgangsbezeichnung. Wichtig: es muss aktiv gespeichert werden, es gibt kein „auto-save“
- Alle gespeicherten Entwürfe sind solange sie nicht fortgesetzt und abgeschickt wurden, in der Vorgangsübersicht unter „Entwürfe“ zu finden



Fortsetzen eines Entwurfs

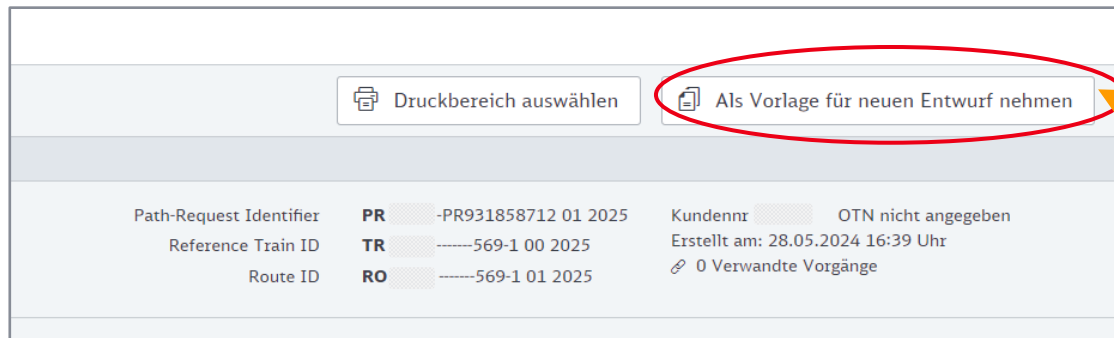
- Um einen gespeicherten Entwurf fortzusetzen, navigiert man in der Vorgangsübersicht zu „Entwürfe“ und wählt in der Übersicht die entsprechende Vorgangsbezeichnung aus
- Mit einem Klick auf den Vorgang öffnet sich zunächst die Detailansicht, in der man wesentliche Daten auf einen Blick sieht
- Durch Klicken auf „Entwurf fortsetzen“ oben rechts gelangt man direkt in das Eingabefenster zur Trassenanmeldung
- Hinweis: wenn ein fortgesetzter Entwurf abgeschickt wurde, ist er nicht mehr unter „Entwürfe“ zu finden



Starten einer neuen Trassenanmeldung. Entwurf aus Vorlage übernehmen

Erstellen eines Entwurfs aus verschiedenen Vorlagen bzw. Vorgängen

- Es kann aus allen Vorgängen eine Vorlage erstellt werden. Sowohl aus Entwürfen, aktiven Vorgängen, Verträgen und archivierten Vorgängen
- Zunächst wählt man dafür den entsprechenden Vorgang aus und per Klick auf „Als Vorlage für neuen Entwurf nehmen“ (immer oben rechts in der Detailansicht eines Vorgangs) gelangt man direkt in das Eingabefenster einer neuen Trassenanmeldung, vorbefüllt mit fast allen Daten der Vorlage (U.a. müssen Vorgangsbezeichnung und TAF/TAP Identifikatoren manuell neu eingegeben werden, Details siehe blaue Textbox)
- Der dafür verwendete Vorgang bleibt unverändert bestehen
- Auch dieser neue Vorgang kann dann wie gewohnt als Entwurf gespeichert oder direkt an die DB InfraGO versandt werden



ACHTUNG: Bei Erstellung eines neuen Entwurfs aus einer Vorlage werden „persönliche“ bzw. „Kundennummernscharfe“ Angaben und individuelle Angaben nicht übernommen.

Dies betrifft u.a. Durchführendes EVU, Freitextfelder, Sonstige Angaben unter Laufweg (z.B. Gleiswünsche), die Zugnummer/OTN, alle Identifikatoren etc.

Es empfiehlt sich also die Anmeldung nochmal „von links nach rechts“ durchzugehen und ggfs. Inhalte zu ergänzen

Starten einer neuen Trassenanmeldung. Datenimport aus TPN

Importieren von alten Verträgen aus TPN

- Mit dem erstmaligen Start von pathOS werden Daten aus TPN importiert. Diese TPN-Importe sollen die Erstellung der ersten Trassenanmeldungen vereinfachen. **WICHTIG: Die Importe können nicht 1-1 so in pathOS bestellt werden, alle Importe müssen manuell geprüft, ergänzt und ggfs. angepasst werden**
- Die Datenmigration erfolgt automatisch systemseitig, Datenstand der Importe ist Anfang Januar 2026. Es wurden **alle Verträge aus dem Fahrplanjahr 2026**, die zu dem Zeitpunkt bekannt waren, importiert
- Die importierten TPN-Verträge finden sich je Kundennummer in der Vorgangsübersicht im Reiter der Entwürfe. In der Requestbezeichnung (=Vorgangsbezeichnung) ist eine Kombination aus Start, Ziel und OTN des TPN-Vertrags enthalten, z.B. XID-KKAK_OTN:43750 (s. Screenshot)
- Gesucht bzw. gefiltert werden kann dementsprechend neben den regulären Attributen auch nach der früheren Zugnummer
- **Wichtig: jeder Import muss durch den Anwendenden individuell geprüft werden** – aus technischen Gründen können nicht alle Daten migriert werden. Durch Differenzen zwischen TAF/TAP TSI und der bisherigen Fahrplananmelde-Logik fehlen teilweise auch Pflichtelemente oder TrainActivities kommen neu dazu. Zudem kann es durch Änderungen an Stammdaten dazu kommen, dass auch für das Fahrplanjahr 2027 falsche Zuggattungen, Baureihen, Betriebsstellen etc. verwendet würden. Diese können nicht automatisch angepasst werden, somit muss die Prüfung manuell durch die EVU/ZB erfolgen

8194 ENTWÜRFE 25677 VORGÄNGE 13579 VERTRÄGE 67857 ARCHIV

Ungespeicherte Filter-Ansicht

8156 FÜR ANWENDER

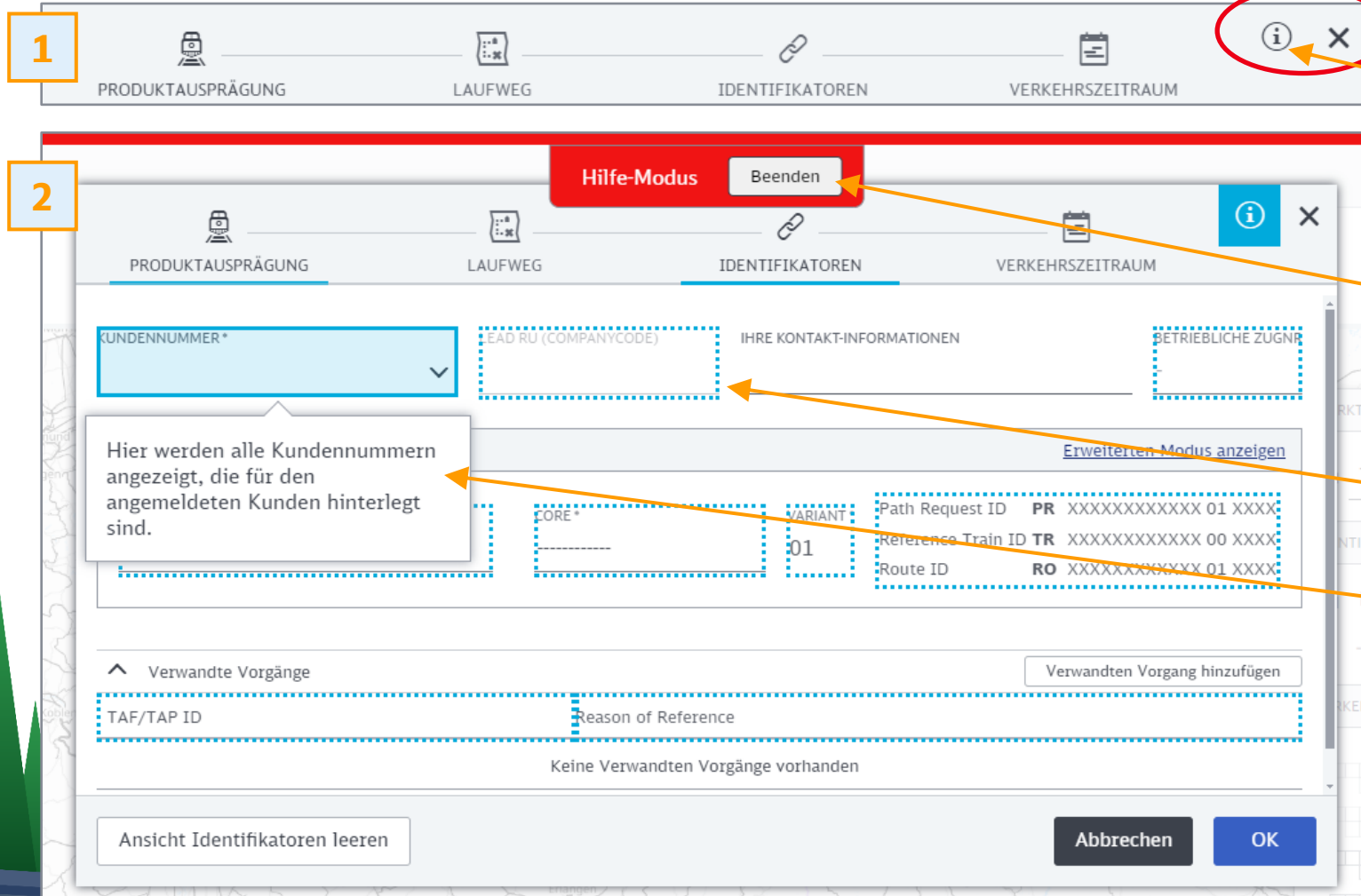
Request Bezeich...	PathRequestID	Start	Via	Ziel	Erster VT	VT	Letzter VT	
103586568908	PR	---11370X...	Hamburg Hbf	5	Bargteheide	10.12.2023	364	14.12.2024
103586568910	PR	---11369X...	Bargteheide	5	Hamburg Hbf	10.12.2023	364	14.12.2024
103586568917	PR	---11367X...	Bargteheide	5	Hamburg Hbf	10.12.2023	364	14.12.2024
103586568922	PR	---11364X...	Hamburg Hbf	5	Bargteheide	10.12.2023	364	14.12.2024
103586571854	PR	---11368X...	Hamburg Hbf	5	Bargteheide	10.12.2023	364	14.12.2024
103586571863	PR	---11365X...	Bargteheide	5	Hamburg Hbf	10.12.2023	364	14.12.2024
103586571867	PR	---11363X...	Bargteheide	5	Hamburg Hbf	10.12.2023	364	14.12.2024
103586571875	PR	---11361X...	Bargteheide	5	Hamburg Hbf	10.12.2023	364	14.12.2024
103586571889	PR	---11360X...	Hamburg Hbf	5				
103586573544	PR	---11362X...	Hamburg Hbf	5				
103586575642	PR	---11359X...	Bargteheide	1				
103586575648	PR	---11359X...	Bargteheide	5				
103586575652	PR	---11358X...	Hamburg Hbf	5				
103586575664	PR	---11357X...	Bargteheide	5				
103587209833	PR	---11359X...	Bargteheide	1				29.07.2024
103587244667	PR	---11362X...	Hamburg Hbf	5	Bargteheide	10.12.2023	364	14.12.2024
103587245460	PR	---11365X...	Bargteheide	5	Hamburg Hbf	10.12.2023	364	14.12.2024

HINWEIS: Es gab einige Fehler im ersten TPN-Import. Wenn Sie ein Update benötigen, kontaktieren Sie bitte aktiv den pathOS-Support

VORGANGSBEZEICHNUNG
XID-KKAK_OTN:43750_X37

Hilfefunktion im Portal.

Ein- und Ausblenden des Hilfemenüs (während Trassenanmeldung)



- Mit Klick auf das „i“ oben rechts, gelangt man direkt in das **Hilfemenü** – was zu jedem Element der Trassenanmeldung verfügbar ist (Produktausprägungen, Laufweg, Identifikatoren, Verkehrszeitraum)
- Während das Hilfemenü aktiv ist, lässt sich die Trassenanmeldung nicht weiterbearbeiten. Durch Klick auf „Beenden“ oder erneut das „i“ schließt sich die Hilfefunktion und die Trassenanmeldung ist wieder aktiv

- **Alle Felder, die ein Hilfemenü bzw. einen Hinweis haben, werden blau umrandet** angezeigt und mit einem Klick ins jeweilige Feld, angezeigt
- Bevor zum nächsten Hinweis zu springen, muss zunächst der angezeigte Hinweis geschlossen werden (entweder per Klick irgendwo anders oder per Klick auf das kleine schwarze „x“ im Hinweis)

Tastatursteuerung.

Aufruf und Funktionalität (während Trassenanmeldung)

- Durch Drücken der „Alt-Taste“ öffnet sich die Anzeige, welche **Tastatursteuerungen** auf der gewählten Seite/Ansicht möglich sind (die Kürzel werden durch orangene Kästchen angezeigt)
- Drücken von „**Alt+Kürzel**“ springt direkt zum jeweiligen Feld auf der aktuellen Seite

- Grundsätzlich springt man mit der „Tab-Taste“ direkt zum nächsten, logischen Feld
- Mit Drücken von „Tab-Taste+Umschalt-Taste“ springt man zurück zum vorherigen Feld
- Die „Enter-Taste“ bestätigt die aktuelle Eingabe
- Feldeingaben erfolgen dann via Pfeiltasten und Buchstaben/Zahlen

! Hinweis: Das pathOS-Webportal ist für die Bedienung mit Maus und Tastatur optimiert, nicht für eine ausschließliche Tastatursteuerung

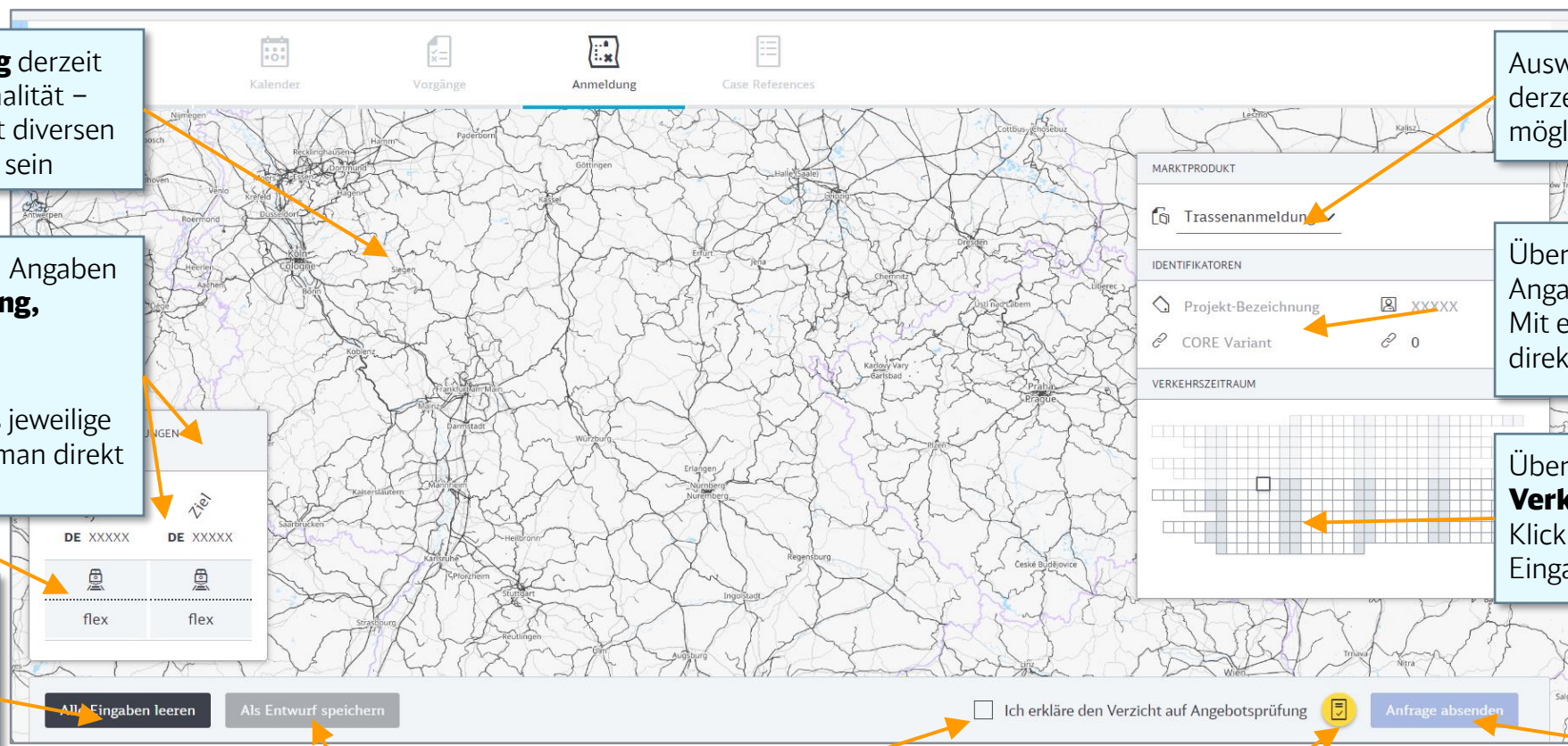
Kapitel 3a:

Anlegen und Abschicken einer neuen Anmeldung

Themenübersicht u.a.:

- Eingabefenster Trassenanmeldung
- Die Checkliste
- Abschicken einer Anmeldung
- Umgang mit Fehlermeldungen vor dem Abschicken

Eingabefenster Trassenanmeldung. Hauptansicht (Kartendarstellung)



Kartendarstellung derzeit noch ohne Funktionalität – diese soll künftig mit diversen Funktionen nutzbar sein

Auswahl des **Marktprodukts**, derzeit nur „Trassenanmeldung“ möglich

– Übersicht zu getätigten Angaben zu **Produktausprägung, Laufweg und Zugcharakteristik**

– Mit einem Klick auf das jeweilige Themengebiet springt man direkt in das Eingabefenster

Übersicht zu getätigten Angaben zu **Identifikatoren**. Mit einem Klick gelangt man direkt zum Eingabefenster

– **Löschen ALLER bisher getätigten Angaben**

– (und damit wie Start einer neuen, leeren Anmeldung)

Übersicht zum hinterlegten **Verkehrszeitraum**. Mit einem Klick gelangt man direkt zum Eingabefenster

– **Speichern** der bisherigen Angaben **als Entwurf** (in der Vorgangsübersicht unter Entwürfe)

– Nur möglich, wenn Vorgangsbezeichnung vorhanden

Verzicht auf Angebotsprüfung – keine Freigabe des Angebots nötig, Konstruktion mündet direkt im Vertrag. Gilt nur im Gelegenheitsfahrplan

Checkliste – gelb = Angaben fehlen | grün = Alle Pflichtangaben im Portal befüllt

Versand Trassenanmeldung an DB InfraGO – nur möglich, wenn Checkliste grün

Eingabefenster Trassenanmeldung. Navigation durch das Eingabefenster

Navigation durch das Eingabefenster – mit einem Klick gelangt man direkt zur jeweiligen Seite

Jeweilige Eingabemaske – Im Bild für die Produktausprägungen

Löschen ALLER bisher in DIESEM Eingabefenster getätigten Angaben

Schließt das Eingabefenster (ohne Eingaben zu speichern, wenn man nicht vorher auf „OK“ geklickt hat)

Mit einem Klick wechselt man in den **Hilfemodus**

Speichert die getätigten Eingaben und schließt das Eingabefenster

Schließt das Eingabefenster (ohne Speichern)

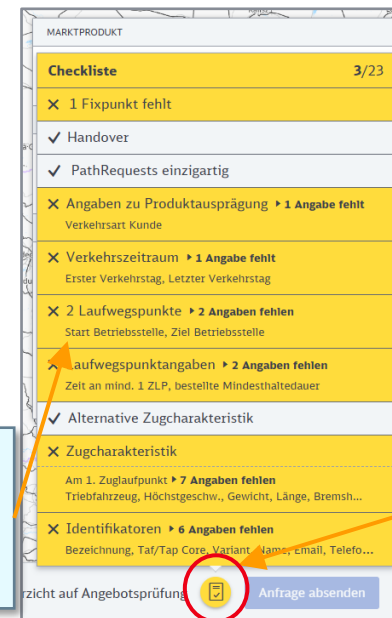
! Aufgrund der Fenstergröße werden nicht alle Inhalte direkt angezeigt – teilweise „verschwinden“ einzelne Punkte nach unten und können mittels Scrollbalken oder Pfeiltasten angezeigt werden

Abschicken einer Anmeldung.

Die Checkliste

Checkliste im Portal prüft erste, einfache Kriterien auf Korrektheit und Vollständigkeit in der Anmeldung

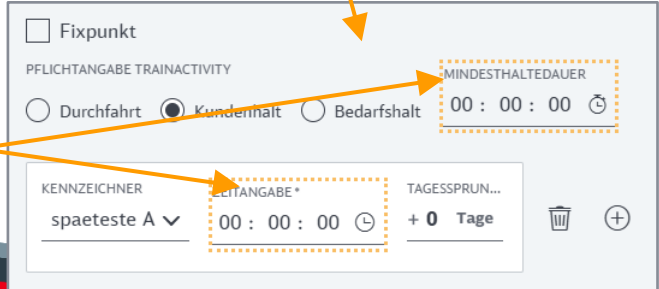
- Bevor eine Anfrage an die DB InfraGO abgesendet werden kann, müssen alle Kriterien der Checkliste im Portal erfüllt sein – die Checkliste wird grün
- Grob gesagt, prüft die Checkliste alle gängigen Pflichtfelder. Allerdings nicht alles, insbesondere werden „bedingte Mussfelder“ nicht geprüft (also Felder, die nur nach Angabe von etwas anderem zu Pflichtfeldern werden). D.h. es kann durchaus sein, dass die Checkliste grün ist und nach Absenden dennoch eine Fehlermeldung kommt. Dies liegt daran, dass einige Prüfungen technisch erst nach Abschicken (also Einspielen der Anmeldung in die IT-Systeme) möglich ist. Zudem folgen die fahrplanerischen Prüfungen erst später im Prozess, so dass auch nach der Fahrplankonstruktion Fehler zurückkommen können
- Solange die Checkliste gelb angezeigt wird, gibt es fehlende Angaben, die nach Themen sortiert angezeigt werden und verlinkt sind. Es ist nicht möglich, eine Trassenanmeldung abzuschicken. Ein reines Speichern als Entwurf ist auch schon vorher möglich, dafür braucht es nur eine Vorgangsbezeichnung
- Mit Klick auf die gelb-markierte Zeile springt man direkt zum jeweiligen Eingabefenster der Trassenanmeldung, wo die fehlenden Angaben zur besseren Übersicht einen gelben Rahmen haben



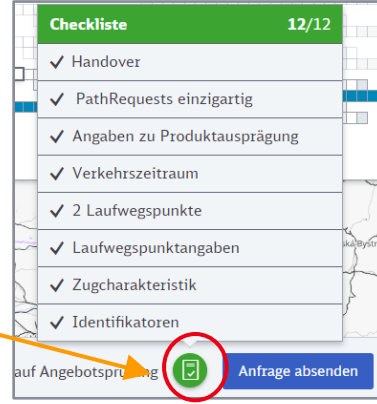
- Checklisten-Icon ist **gelb** – Abschicken nicht möglich

- Checkliste ist **interaktiv**, die einzelnen Zeilen lassen sich anklicken und man landet im Detailfenster

- **Fehlende Angaben** sind gelb umrandet



- Checklisten-Icon ist **grün** – Abschicken möglich



Abschicken einer Anmeldung. Anfrage an DB InfraGO schicken

Ich erkläre den Verzicht auf Angebotsprüfung
(nur Gelegenheitsverkehr)

Anfrage absenden

- Verzicht auf Angebotsprüfung: Wird insbesondere im ad-hoc Verkehr genutzt, um sicherzustellen, dass ein Angebot automatisch angenommen wird
- Bei Auswahl sind zusätzlich die geltenden Nutzungsbedingungen zu bestätigen
- **Option ist im Netzfahrplan nicht zulässig!**

Checkliste muss grün sein, um eine Trassenanmeldung an die DB InfraGO zu schicken

- Mit Klick auf „Anfrage absenden“ wird die Anfrage an DB InfraGO gesendet
- Im Regelfall ohne weitere erforderliche Angaben
- Wenn man „Verzicht auf Angebotsprüfung“ ausgewählt hat, muss man vorm Abschicken noch die aktuell gültigen Nutzungsbedingungen der DB InfraGO bestätigen (mit einer Checkbox). Das erfolgt im Regelfall bei Annahme des Angebots zu einem späteren Zeitpunkt

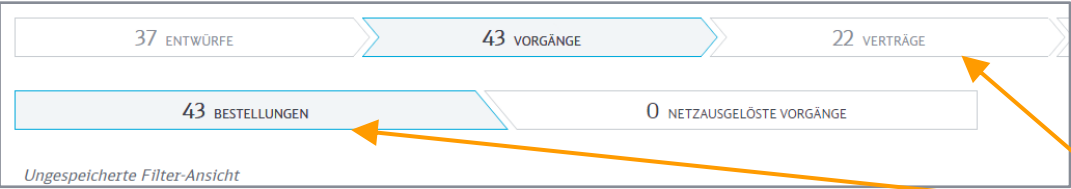
ANFRAGE ABSENDEN

VERTRAGSPARTNER 1
DB InfraGO AG
Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt

VERTRAGSPARTNER 2
REGISTRIERT UNTER DER KUNDENUMMER

Ich bestätige die INB der DB InfraGO AG (Infrastrukturnutzungsbedingungen Netz) in ihrer aktuellen Fassung zu kennen und diese für die Durchführung der hier anzumeldenden Fahrt anzuerkennen.

Abbrechen



- Eine erfolgreich an die DB InfraGO geschickte Trassenanmeldung findet man später im Reiter Vorgänge unter den aktiven Bestellungen wieder
- Bei Verzicht auf Angebotsprüfung landet der Vorgang als Vertrag direkt im Reiter Verträge
- Filterung z.B. über Status oder TAF/TAP Identifikatoren

Erklärungen zu weiteren Prozessen und Bearbeitungen dieses Vorgangs nach Absenden in Kapitel 4

Abschicken einer Anmeldung.

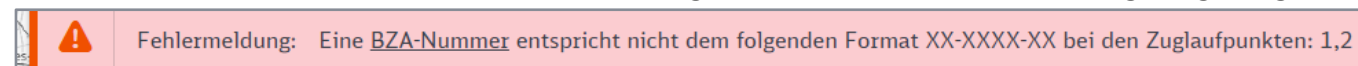
Umgang mit Fehlermeldungen bei „Anfrage absenden“

Nach Abschicken erfolgt direkt eine prozessuale Prüfung innerhalb von pathOS

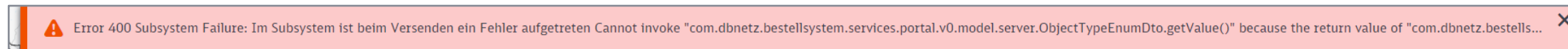
- Die Checkliste prüft primär auf Eingabefehler bzw. fehlende Angaben im Portal selbst. Mit Abschicken der Trassenanmeldung läuft diese dann in eine prozessuale Prüfung noch innerhalb des Bestellportals (genauer gesagt unserer „Steuerung Vertrieb“ – also quasi der Auftragsverwaltung innerhalb von pathOS)
- Man erhält eine Fehlermeldung (im Normalfall eine hellrote Textbox am unteren Bildschirmrand), die einen Fehlercode enthalten sowie einen erklärenden Hinweis. Am rechten Rand gibt es den Button „Fehlerbericht an die DB InfraGO schicken“, hiermit geben Sie unseren Entwicklern den Hinweis, dass hier ein Fehler aufgetaucht ist (der vielleicht bisher unbekannt war – nutzen Sie dies gerne, wenn der Fehler kryptisch und unverständlich ist!)



- Bei einigen Fehlern verlinkt das Hinweisfeld auch direkt auf das entsprechende Eingabefenster, wo eine falsche Eingabe getätigt wurde



- Zu beachten ist, dass in allen Fällen, wo direkt nach „Anfrage Absenden“ eine Fehlermeldung aufpoppt, die Trassenanmeldung in diesem Fall noch NICHT abgeschickt wurde. D.h. man kann die Fehler in der aktiven Anmeldung beheben und erneut versuchen abzuschicken. Auch die PathRequestID ist noch nicht verwendet worden. Somit ist die Textbox zu schließen, die Anmeldung anzupassen und anschließend erneut abzusenden.
- Aktuell gibt es leider noch **„kryptische“ Fehlermeldungen** im Portal – in diesen Fällen liegt in der Regel ein IT-Fehler seitens DB InfraGO vor. Bitte kontaktieren Sie bei Unklarheiten die fachliche Betriebsführung – wir versuchen alle Fehlermeldungen sprechend zu gestalten. Da diese aber teilweise aus Hintergrund-Systemen kommen, haben wir aktuell nicht alle „erwischt“



- Wichtig: Die fachliche Prüfung durch den Fahrplan (Konstrukteur oder Bestelleingangsprüfung) ist hiermit noch nicht erfolgt. Diese erfolgt erst, wenn die Anmeldung aus pathOS rausgegangen ist. Fachliche Fehler, Zurückweisungen oder Konstruktionsfehler tauchen erst in der Vorgangsübersicht im jeweiligen Vorgang auf

Kapitel 3b:

Angabe von Produktausprägungen

Themenübersicht u.a.:

- Die Eingabemasken unter Produktausprägungen
- Angaben zu Lärmschutz, Flexibilität, (betrieblicher) Priorisierung und Verkehrsart Kunde Zusatz
- Auswahl des Marktsegments und Besonderheiten
- Freitextfeld, Nachlassnummern, Baukorridore
- Abweichendes durchführendes EVU

Produktausprägungen. Allgemeine Hinweise

Angaben zur Produktausprägungen sind laufwegsübergreifend

- Es empfiehlt sich in einer neuen Trassenanmeldung im entsprechenden Eingabefenster bei den Produktausprägungen zu starten und von links nach rechts durchzugehen
- Die Produktausprägungen gelten in der Regel laufwegsübergreifend und haben teilweise Einfluss auf weitere Felder – so sollte zunächst das Marktsegment befüllt werden, da anschließend für einzelne Segmente neue Felder dazu kommen bzw. einige ausgegraut werden
- Das übergreifende Freitextfeld (mit z.B. Hinweisen für die Fahrplankonstrukteure) befindet sich ebenfalls unter Produktausprägungen

The screenshot shows the 'PRODUKTAUSPRÄGUNG' (Product Variant) configuration window. It includes tabs for 'LAUFWEG' (Route) and 'IDENTIFIKATOREN' (Identifiers). The main area contains several sections:

- Auswahl Marktsegment / Produktart **SPFV, SPNV, SGV****: A callout box points to the top navigation area where these options are selected.
- Hilfemodus**: A callout box points to the information icon in the top right corner.
- Produktartabhängige Angaben (wie **BPolG, ÖDIA**)**: A callout box points to the 'BPol meldepflichtig' checkbox.
- Wesentliche Angaben für die gesamte Trassenanmeldung – in der Regel abrechnungsrelevant. U.a. **Lärmschutz, Flexibilität, Priorisierung****: A callout box points to the 'LÄRMSCHUTZ-KENNEICHNUNG' (Leiser/Lauter Zug), 'FLEXIBILITÄT' (keine Angabe/Zeitliche Flexibilität), and 'BETRIEBLICHE PRIORISIERUNG' (Keine Angaben/Schnell) sections.
- Sonstige Angaben: **Freitextfeld, Nachlassnummern, Baukorridore****: A callout box points to the 'Sonstige Angaben' and 'Durchführendes EVU' sections.
- Zusätzliche **Angaben zur Verkehrsart** – Auswahlmöglichkeiten abh. vom Marktsegment**: A callout box points to the 'VERKEHRSART KUNDE ZUSATZ' section.
- Angaben zum **durchführenden EVU je Laufwegsabschnitt****: A callout box points to the 'Durchführendes EVU' section.

Buttons for 'Abbrechen' and 'OK' are visible at the bottom right.



Produktausprägungen.

Lärmschutz, Verkehrsart Kunde Zusatz, Flexibilität, Priorisierung

- **Kennzeichnung des Zuges gemäß Schienenlärmschutzgesetz** (künftig TSI Noise) ist in allen Trassenanmeldungen verpflichtend anzugeben
- Im SGV ist keine Vorauswahl getroffen
- Ergänzend sind die in den INB genannten besonderen Bestimmungen zu beachten

LÄRMSCHUTZ-KENNZEICHNUNG <input checked="" type="radio"/> Leiser Zug <input type="radio"/> Lauter Zug	VERKEHRSART KUNDE ZUSATZ <input checked="" type="radio"/> keine Angabe <input type="radio"/> Nostalgieverkehr <input type="radio"/> Charterverkehr <input type="radio"/> Punkt zu Punkt <input type="radio"/> Nachtverkehr <input type="radio"/> Baubedingte Zusatzleistung
FLEXIBILITÄT <input checked="" type="radio"/> keine Angabe <input type="radio"/> Zeitliche Flexibilität +/- 120 Min <input type="radio"/> Räumliche Flexibilität +/- 120 Min	BETRIEBLICHE PRIORISIERUNG <input checked="" type="radio"/> Keine Angaben <input type="radio"/> Hohe Priorisierung "Schnell"

- Ergänzende Angaben zur Ausprägung des Verkehrs: **Nostalgieverkehr, Charterverkehr, Punkt zu Punkt, Nachtverkehr**
- Diese Zusatzangaben sind neben der bestellten Verkehrsart Berechnungsgrundlage für den Trassenpreis
- Auswahl nur dann möglich wenn für das entsprechende Marktsegment zulässig

Hinweis zur „baubedingten Zusatzleistung“: Diese ist im Netzfahrplan in der Regel nicht anzuwenden und wird bei falscher Verwendung im Zweifelsfall zu einer Zurückweisung oder Nachfrage zur Plausibilisierung münden

- **Optionale Auswahl einer gewünschten zeitlichen und/oder räumlichen Flexibilität** bei der Konstruktion durch das bestellende EVU
- Gilt **nur für die Verkehrsart SGV**
- Die Auswahl der räumlichen Flexibilität beinhaltet auch die zeitliche Flexibilität +/- 120 min. Erfolgt keine Angabe gelten die Konstruktionsspielräume gemäß INB
- Bei Auswahl räumliche Flexibilität RF 120 dürfen innerhalb des Zuglaufs auf dem Netz der DB InfraGO AG keine Zwischenbetriebsstellen angegeben werden

- **Optionale Angabe in Trassenbestellungen der Verkehrsarten SGV und SPFV**
- Es sind die Voraussetzungen und Vorgaben gemäß den INB 2027 zu berücksichtigen

Produktausprägungen. Besonderheiten SPFV, SPNV und SGV

SPFV

- Zusätzliches Eingabefeld für BPolG-meldepflichtig – Kennzeichnung als sicherheitsrelevanter Zug gem. §62 BPolG
- Trassenanmeldungen als leiser Zug vorbefüllt
- Angaben zur Flexibilität nicht auswählbar
- Verkehrsart Kunde Zusatz vollständig auswählbar
- Gemäß den Vorgaben in den INB 2027 nur noch „Schnell“ auswählbar

SPNV

- Zusätzliches Eingabefeld für BPolG-meldepflichtig – Kennzeichnung als sicherheitsrelevanter Zug gem. §62 BPolG
- Zusätzliches Eingabefeld für ÖDLA zur Kennzeichnung von Verkehren, die auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDLA) bestellt werden, durch das bestellende EVU
- Trassenanmeldungen als leiser Zug vorbefüllt
- Angaben zur Flexibilität und Priorisierung können nicht ausgewählt werden
- Verkehrsart Kunde Zusatz in Teilen möglich

SGV

- Zusätzliches Eingabefeld für BPolG-meldepflichtig – Kennzeichnung als sicherheitsrelevanter Zug gem. §62 BPolG
- Zusätzliches Eingabefeld zur Kennzeichnung eines Güterzugs ohne nennenswerten Grenzaufenthalt (grob: Zug der einen Grenzbahnhof unverändert und ohne zeitintensive Behandlung passiert)
- Feld Lärmschutz ist standardmäßig leer und MUSS durch aktiv befüllt werden
- Verkehrsart Kunde Zusatz in Teilen möglich
- Räumliche und zeitliche Flexibilität auswählbar
- Gemäß den Vorgaben in den INB 2027 nur noch „Schnell“ auswählbar

<input type="checkbox"/> BPol meldepflichtig		
LÄRMSCHUTZ-KENNZEICHNUNG		
<input checked="" type="radio"/> Leiser Zug	<input type="radio"/> Lauter Zug	
VERKEHRSART KUNDE ZUSATZ		
<input checked="" type="radio"/> keine Angabe	<input type="radio"/> Nostalgieverkehr	
<input type="radio"/> Charterverkehr	<input type="radio"/> Punkt zu Punkt	
<input type="radio"/> Nachtverkehr	<input type="radio"/> Baubedingte Zusatzleistung	
FLEXIBILITÄT		
<input checked="" type="radio"/> keine Angabe	<input type="radio"/> Zeitliche Flexibilität	
BETRIEBLICHE PRIORISIERUNG		
<input checked="" type="radio"/> Keine Angaben	<input type="radio"/> Hohe Priorität "Schnell"	
<input type="radio"/> Schnell		

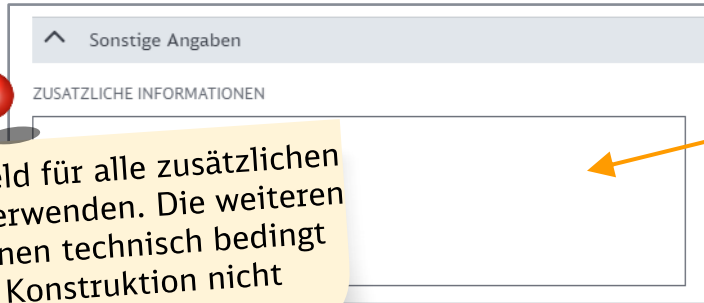
<input type="checkbox"/> BPol meldepflichtig <input type="checkbox"/> Öffentlicher Dienstleistungsauftrag		
LÄRMSCHUTZ-KENNZEICHNUNG		
<input checked="" type="radio"/> Leiser Zug	<input type="radio"/> Lauter Zug	
VERKEHRSART KUNDE ZUSATZ		
<input checked="" type="radio"/> keine Angabe	<input type="radio"/> Nostalgieverkehr	
<input type="radio"/> Charterverkehr	<input type="radio"/> Punkt zu Punkt	
<input type="radio"/> Nachtverkehr	<input type="radio"/> Baubedingte Zusatzleistung	
FLEXIBILITÄT		
<input checked="" type="radio"/> keine Angabe	<input type="radio"/> Zeitliche Flexibilität	
BETRIEBLICHE PRIORISIERUNG		
<input checked="" type="radio"/> Keine Angaben	<input type="radio"/> Hohe Priorität "Schnell"	
<input type="radio"/> Schnell		

<input type="checkbox"/> BPol meldepflichtig <input type="checkbox"/> Güterzug ohne nennenswerten Grenzaufenthalt		
LÄRMSCHUTZ-KENNZEICHNUNG		
<input type="radio"/> Leiser Zug	<input type="radio"/> Lauter Zug	
VERKEHRSART KUNDE ZUSATZ		
<input checked="" type="radio"/> keine Angabe	<input type="radio"/> Nostalgieverkehr	
<input type="radio"/> Charterverkehr	<input type="radio"/> Punkt zu Punkt	
<input type="radio"/> Nachtverkehr	<input type="radio"/> Baubedingte Zusatzleistung	
FLEXIBILITÄT		
<input checked="" type="radio"/> keine Angabe	<input type="radio"/> Zeitliche Flexibilität	
BETRIEBLICHE PRIORISIERUNG		
<input checked="" type="radio"/> Keine Angaben	<input type="radio"/> Hohe Priorität "Schnell"	
<input type="radio"/> Schnell		

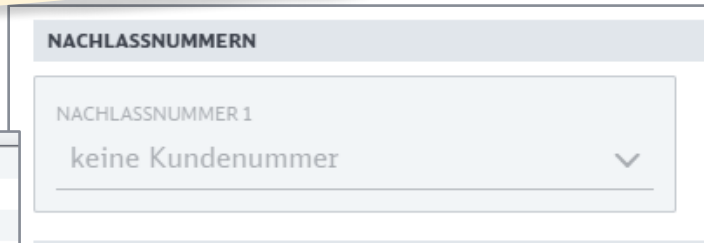
Produktausprägungen.

Sonstige Angaben inkl. Nachlassnummern, Baukorridoren und Freitext

Aktuell ist dieses Feld für alle zusätzlichen Informationen zu verwenden. Die weiteren Freitextfelder können technisch bedingt derzeit bei der Konstruktion nicht berücksichtigt werden

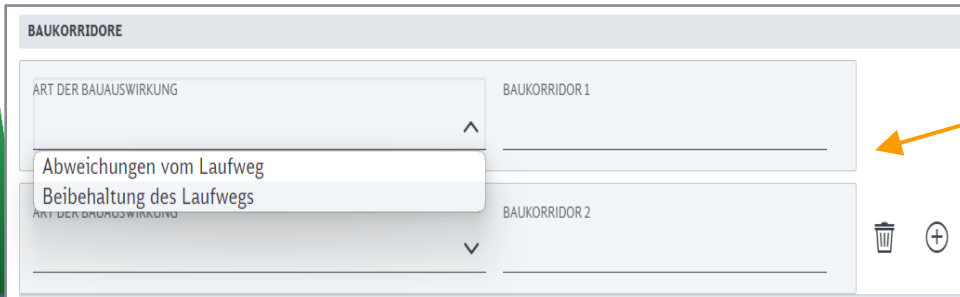


- **Freitextfeld für die gesamte Trassenanmeldung** – gültig für alle ergänzenden, unstrukturierten Informationen für die kein sonstiges, definiertes Feld vorgesehen ist
- Dient auch für zusätzliche Informationen an die Trassenkonstrukteure



- 20228559
- 20228560
- 20228561
- P2022858
- P2022859
- P2022860

- Eingabe von vorab **von DB InfraGO vergebener Nachlassnummern**, wie z.B. den Neuverkehrsnachlass. Diese Nummern sind im Vorfeld durch den Kunden bei der DB InfraGO einzuholen
- Feld kann nur ausgefüllt werden, wenn unter Identifikatoren eine Kundennummer ausgewählt wurde, und zu dieser entsprechende Nummern vorliegen



- Zur Beschreibung der **Art einer Bauauswirkung** ist einer der folgenden Werte anzugeben: A = Abweichung vom Laufweg, B = Beibehaltung des Laufwegs
- Im zweiten Feld können gemäß dem vorgegebenen Muster als unverbindliche Bauinformation die **Nummer des Baukorridors (Nr.) und die Art der Auswirkung des Baukorridors (Art)** angegeben werden, sofern die Trassierung durch einen Baukorridor beeinflusst wird. Die vorgegebene Struktur ist immer mit beiden Angaben vollständig zu befüllen. Die beiden Werte sind durch „," zu trennen. Es ist die Angabe von max. 5 Baukorridoren zulässig.
- Durch Klicken von „+“ können weitere Bauauswirkungen ergänzt werden, durch Klicken des „Papierkorbs“ können einzelne wieder entfernt werden

Produktausprägungen.

Angabe abweichendes durchführendes EVU

Angaben von anderen an der Durchfahrt beteiligten EVU (in TAF/TAP TSI: „ResponsibleRU“)

- Eingabe für alle Zuglaufpunkte im Plannetz der DB InfraGO-Netz möglich, außer dem letzten Laufwegspunkt, sobald Kundennummer & Laufweg hinterlegt sind
- Vgl. auch zusätzliche Informationen zu beteiligten Rollen im Kapitel Allgemeines
- Das „Partner EVU“ bei internationalen Fahrten ist nicht zu verwechseln mit dem durchführenden EVU und separat anzugeben – derzeit noch im Freitextfeld unter Produktausprägungen mit Name und Company Code
- Die angegebene Kundennummer muss dem EVU, welches als ResponsibleRU benannt ist, zugeordnet sein. Der Name des angegebenen EVU wird nur angezeigt, wenn er abweichend vom bestellenden EVU ist und man die Berechtigung hat, diesen anzeigen zu lassen
- Die Angabe gilt so lange, bis sie durch eine andere Angabe ersetzt wird. Am ersten konstruktionsrelevanten ZLP wird standardmäßig die aktive Kundennummer hinterlegt, die damit für den gesamten Laufweg gilt, wenn keine Änderung erfolgt
- Für Laufwegsabschnitte in Fremdnetzanteilen ist die Angabe nicht möglich, auch nicht ab Handoverpunkten (wenn die DB InfraGO dort nicht konstruiert)
- Die Angabe gilt für den Abschnitt des Laufwegspunkt wo sie steht bis zum nächsten. Im Beispiel rechts – A1234: FF-FFU, B5678: FFU-HH, Z9876: HH-KK

Hinweis: Das Durchführende EVU ist nicht zu verwechseln mit dem „Partner EVU“ im Ausland. Dieses muss weiterhin ins Freitextfeld.

Durchführendes EVU	
Frankfurt(M) Hbf	Kundennummer
Fulda	Kundennummer
Kassel Hbf	Kundennummer
Hannover Hbf	Kundennummer
Köln Hbf	Kundennummer

Durchführendes EVU	
Frankfurt(M) Hbf	Kundennummer A1234
Fulda	Kundennummer B5678
Kassel Hbf	Kundennummer B5678
Hannover Hbf	Kundennummer Z9876
Köln Hbf	Kundennummer

Falls es ein durchführendes EVU für einen im Ausland verkehrenden Zug ohne InfraGO-Kundennummer gibt, dieses aber an einem konstruktionsrelevanten Laufwegspunkt genannt werden muss, kontaktieren Sie uns bitte schnellstmöglich an pathOS@deutschebahn.com. Es wird dann eine synthetische Kundennummer angelegt

Umgang mit ausländischen EVU auf ausländischen Netzanteilen

- Falls es ein durchführendes EVU für einen im Ausland verkehrenden Zug ohne InfraGO-Kundennummer gibt, dieses aber an einem konstruktionsrelevanten Laufwegspunkt genannt werden muss, kontaktieren Sie uns bitte schnellstmöglich. Es wird dann eine synthetische Kundennummer angelegt
- In der Grafik rechts gilt das für die Abschnitte ab Venlo und bis Salzburg – um hier den ausländischen Abschnitt korrekt angeben zu können, ist es in diesen Fällen zusätzlich zum Handover nötig die zugehörige Grenzbetriebsstelle zu nennen:
 - Venlo bis Kaldenkirchen Grenze
 - Salzburg Grenze bis Salzburg Hbf
- Anschließend kann dann detailliert angegeben werden, wer auf den einzelnen Abschnitten fährt. Im Beispiel haben wir zwei fiktive Kundennummern verwendet, einmal die Firma „yyyyy“, die nur in Holland verkehren darf und die Firma „xxxxx“, die nur in Österreich fahren darf. Die Angabe ist dann wie folgt zu lesen, das Durchführende EVU ist jeweils:
 - Amsterdam C – Venlo: nicht anzugeben
 - Venlo - Kaldenkirchen Grenze: yyyyy
 - Kaldenkirchen Grenze - Salzburg Grenze: Z9999
 - Salzburg Grenze – Salzburg Hbf: xxxxx
 - Salzburg Hbf – Wien Hbf: nicht anzugeben

Durchführendes EVU			
	Amsterdam C		
	Venlo		> Kundennummer yyyyy
	Kaldenkirchen Gr		> Kundennummer Z9999
	Regensburg Hbf		> Kundennummer Z9999
	Salzburg Grenze		> Kundennummer xxxxx
	Salzburg Hbf		
	Wien Hbf		

Kapitel 3c:

Angabe des Laufwegs & Anwendungsfälle TrainActivity

Themenübersicht u.a.:

- Die Eingabemasken unter Laufweg
- Handover und Fixpunkt
- Halte und Zeiten
- TrainActivity inkl. Übersicht und Anwendungsfällen

Laufweg.

Allgemeine Hinweise zum Laufweg

Angaben zu Laufweg sind laufwegspunktspezifisch

- Im Eingabefenster sind **Angaben zu Laufweg und Zugcharakteristik vereint**
 - in der XXL-Fensterdarstellung sind beide nebeneinander sichtbar (in allen kleineren Ansichten sieht man immer nur Laufweg oder Zugcharakteristik und kann per Klick zwischen den Ansichten wechseln)
- **Alle Angaben zu Laufweg und Zugcharakteristik beziehen sich immer auf exakt einen Laufwegpunkt** (bzw. die Strecke bis zum nächsten) – dieser ist grau hervorgehoben und in der obersten Zeile nochmal genannt.
- Solange am ersten Laufwegpunkt (=Start) keine Angaben zur Zugcharakteristik hinterlegt sind, können auch die nachfolgenden Punkte nicht befüllt werden. Am letzten Laufwegpunkt können keine Angaben zur Zugcharakteristik mehr getätigt werden
- **Bei der Eingabe vom Laufweg können auch Betriebsstellen von Fremdnetzen angegeben werden** (z.B. für internationale/interoperable Fahrten) – diese werden mit einer Flagge angezeigt. **Handoverpunkte müssen manuell durch den Anwendenden gesetzt werden**
- Wichtiger Hinweis dazu: Die **DB InfraGO konstruiert nicht in Fremdnetzen** (bis auf die heute schon bekannten Ausnahmen) – die Fremdnetzanteile müssen auch unter TAF/TAP als separate Trassenanmeldung an die weiteren relevanten EIU versandt werden

Ansicht bei kleineren Monitoren/Fenstern

Hilfemodus

Eingabe Laufweg

Angaben zum Laufwegpunkt

Laden von **Abstellinformationen (CRO)**

Angaben zur Zugcharakteristik

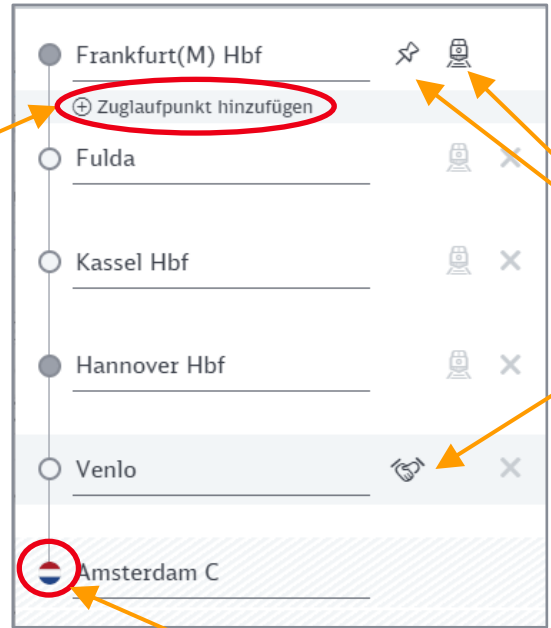
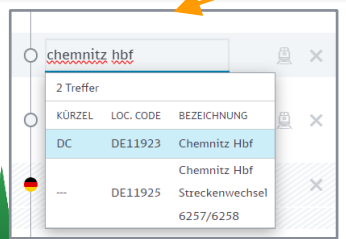
Alle Inhalte am ausgewählten Laufwegpunkt werden **gelöscht**

Laufweg.

Anlegen des gesamten Laufwegs

- Eine **neue Anmeldung hat zunächst nur 2 Laufwegspunkte** (mindestens Start und Ziel erforderlich)
- Um weitere **Laufwegspunkte hinzuzufügen**, muss man mit der Maus zwischen zwei Laufwegspunkte gehen, dann wird der Hinweis „Zuglaufpunkt hinzufügen“ sichtbar
- Neue Zwischenlaufwegspunkte sind zunächst als „Durchfahrt“ angelegt, können aber jederzeit geändert werden

- Laufwegspunkte können im Eingabefeld hinterlegt werden.
- **Eingabe** möglich durch **Langnamen, Ril100-Code** oder **Primary Location Code (PLC)**
- Sobald man 2 Zeichen getippt hat, erscheint ein Dropdown-Menü mit maximal 10 Treffern. Wenn die benötigte Betriebsstelle nicht dabei ist, muss die Suche verfeinert werden. Bei Betriebsstellen die zwei Leerzeichen beinhalten, z.B. „HL G“ müssen in der Suche auch zwei Leerzeichen angegeben werden analog Ril100



- Mit Klick auf eines der **grauen Icons** rechts neben dem Laufweg gelangt man direkt zum jeweiligen Fenster
- Mit dem „x“ löscht man den gesamten Laufwegspunkt inkl. aller Angaben
- **Bedeutung der Icons**
 - **Zug:** Zugcharakteristik befüllt (wenn dunkelgrau)
 - **Hände:** Handover-Punkt (wenn sichtbar)
 - **Nadel:** Fixpunkt (wenn sichtbar)

- Angabe und Anzeige der Laufwegspunkte in **tabellarischer Darstellung** (Startbahnhof oben, Zielbahnhof unten)
- Ausländische Betriebsstellen werden mit der jeweiligen Landesflagge dargestellt
- Betriebsstellen in Deutschland, die in einem Fremdnetz liegen und wo nicht von der DB InfraGO konstruiert wird, werden mit einer Deutschlandflagge dargestellt

Hinweis: der erste und letzte Laufwegspunkt kann aktuell nicht gelöscht werden. Als Workaround müsste man diese mit dem neuen gewünschten überschreiben und dann den 2. oder vorletzten löschen

Laufweg.

Eingabefenster Laufwegsdetails – Überblick

Eingabe Laufweg – aktuell ausgewählt im Bild ist der Handover, dieser ist grau hervorgehoben

Anzeige **derzeit ausgewählter Laufwegspunkt**

Angabe, ob Laufwegspunkt ein **Handover** oder **Fixpunkt** ist

- **Auswahl Halteart:** Durchfahrt, Kundenhalt, Bedarfshalt (eine Angabe ist Pflicht)
 - Bei Zwischenlaufwegspunkten und dem Ziel ist standardmäßig „Durchfahrt“ hinterlegt. Ist ein Kundenhalt gewünscht, muss dies aktiv ausgewählt werden
- (Details s. Folgefolien)

- Eingabe **gewünschter Mindesthaltedauer** im Format hh:mm:ss (Stunden, Minuten, Sekunden)
 - Notwendige **Rüstzeiten am Start- bzw. Zielbahnhof** werden als normale Mindesthaltedauer beschrieben
 - Ausprägungen 00:00:00 bis max 20:00:00 Stunden
- (Details s. Folgefolien)

- Angaben zu **Abfahrts- und Ankunftszeiten** (s. Folgefolien)
- Mit dem Feld „**Tagessprung**“ wird angegeben, wenn innerhalb dieser Trasse der Tag gewechselt, sprich Mitternacht überschritten wird (dies muss für jeden Laufwegspunkt, wo es nötig ist, individuell angegeben werden. Im Beispiel „+1“)
- **Jede Trassenanmeldung muss mindestens eine Zeit beinhalten**

Bedeutung der Kreise im Laufweg:

- Leerer Kreis = Durchfahrt
- Grauer Kreis = Halt

Allgemeine Angaben
(Gleiswunsch etc.)

Laden von **Abstellinformationen** (CRO)

Löschen der Inhalte dieses Laufwegspunkts

Angaben zur **TrainActivity**, also der „Zugbehandlung“ an diesem Laufwegspunkt (s. Folgefolien)

- Unverbindliche Angabe **gewünschtes Gleis** (Eingabe: Zahlen & Buchstaben)
- Für Gleisgruppe Einfahrt/ Ausfahrt, wenn nicht durch die Angabe einer eigenständigen Betriebsstelle beschreibbar

Angaben zur **Richtung des Zugs** (Eingabe: Zahlen & Buchstaben), z.B. als PLC, RiL100-Code (RWE-FD), „Ausf. Dr.-Neust.“

^ Allgemeine Angaben

ANGABE GLEISNUMMER

ANGABE DER RICHTUNG DES ZUGES

RICHTUNG DES ZUGES BEI ABFAHRT RICHTUNG DES ZUGES BEI ANKUNFT

WICHTIGER HINWEIS: Das in TAF/TAP eigentlich vorgesehen laufwegspunkt-spezifische Freitextfeld wird aktuell in den Fahrplankonstruktionssystemen NICHT ausgelesen, daher ist es aktuell auch nicht mehr in pathOS sichtbar. Bitte verwenden Sie also für alle wichtigen Informationen an die Konstruktion das Freitextfeld unter Produktausprägungen

Hinweis: gewünschte Richtungswechsel müssen als TrainActivity angegeben werden – ein reines Befüllen der allgemeinen Angaben ist nicht ausreichend

– **Hier kann auf das Case Reference Objekt (CRO) „Abstellung“ verwiesen werden**

- Option 1: Eingabe der CR-ID eines zuvor angelegten Objekts
- Option 2: Über den Button „Neue Abstellinformation hinzufügen“ kann ein CRO angelegt werden. Anschließend muss dieses hinzugefügt werden

Eingabe der CR-ID im korrekten Format, z.B. „CR 1234 CORELEMENT1 01 2027“

- Über diesen Button gelangen Sie direkt ins Menü der **Neuanlage** eines Case Reference Objekts
- Anschließend muss es dann trotzdem nochmal explizit hinzugefügt werden

Laufweg.

Angabe von Handover und Fixpunkt

WÜRZBURG HBF / LAUFWEGSPUNKT-ANGABEN

Handover Fixpunkt

PFLICHTANGABE TRAINACTIVITY

Durchfahrt Kundenhalt Bedarfshalt

Zusätzliche Angaben an Laufwegspunkten

Kennzeichnung als Handover

- Mit einem Handover setzt man die Fahrplankonstruktionsgrenze zwischen zwei verschiedenen Netzen, z.B. von Deutschland ins Nachbarland. Handoverpunkte können an allen Haltearten gesetzt werden
- Die Handover sind in der Regel je Grenzübergang explizit vorgegeben (es gibt für die meisten Grenzen ja sogar konkrete Richtlinien und Bestellvorgaben) und müssen korrekt vom Trassenbestellenden ausgewählt und markiert werden pro Laufwegspunkt wo relevant. Eine Liste der Handoverpunkte wurde durch den Bereich Fahrplan mittlerweile veröffentlicht – diese ist auf der TAF/TAP-Informationenplattform im Bereich „Fahrplan: EVU-Schnittstelle“ zu finden: www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi
- Zusätzlich gelten für gesetzte Handoverpunkte im Normalfall weitere Pflichtfelder (vgl. Mindestbestellkriterien an TOP-Grenzübergängen)
- In welchen Anwendungsfällen Handoverpunkte wie gesetzt werden müssen, ist den Folien zu internationalen und interoperablen Trassenanmeldungen zu entnehmen. Wichtig hierbei: Es gibt konkrete Vorgaben, die für die Einführung von TAF/TAP TSI und pathOS zunächst gelten werden!

Kennzeichnung als Fixpunkt

- Es ist immer genau ein Fixpunkt anzugeben, standardmäßig ist es der erste Zuglaufpunkt. Wenn der Fixpunkt außerhalb des Plannetzes der DB InfraGO liegt, so muss am nächsten Handoverpunkt eine Zeitangabe erfolgen, unabhängig davon ob dieser ein Fixpunkt ist
- Mit einem Fixpunkt signalisiert man der Fahrplan-Konstruktion, dass um diesen Punkt herum zeitlich konstruiert wird, also nicht wie in der Regel von Start- oder Zielbahnhof geplant. Die hier angegebene Zeit hat also für den Trassenbestellenden die höchste Priorität.

Ergänzende Hinweise zur Mindesthaltezeit

- Die Mindesthaltezeit kann an jedem Laufwegspunkt mit einem Halt angegeben werden und hat eine Länge von 00:00:00 bis maximal 20:00:00 Stunden. Alles darüber hinausgehende muss in einer separaten, disjunkten Trassenanmeldung eingereicht werden
- Die Mindesthaltezeit gilt in der Fahrplanung und kann auch nach Abschluss des Vertrags durch eine Änderungsbestellung geändert werden. Sie wird in der Fahrplanung derart berücksichtigt, dass die Haltedauer auch bei Anwendung von Konstruktionsspielräumen die angegebene Zeit hält oder überschreitet. Darüber hinaus ergibt sich keine Verbindlichkeit
- Das EVU muss alle relevanten (betrieblichen) Prozesse in die Berechnung der gewünschten Mindesthaltezeit eigenständig einfließen lassen, dies beinhaltet Rüstzeiten, Fahrgastwechsel, Anfahrten von weiteren Tzf oder Wagen etc.
- Die Mindesthaltedauer ist aktuell im Portal nicht immer vorbefüllt, aber an jedem Halt ein Pflichtfeld. Alle 6 Zeichen müssen befüllt werden, z.B. mit „00:02:00“ für 2 Minuten
- An Start und Ziel sowie allen Zwischenlaufwegspunkten wird abhängig von gewähltem Marktsegment die Standard-Mindesthaltedauer vorbefüllt. SPNV: 30 Sekunden, SGV und SPFV: 2 Minuten
- Auswahl der Mindesthaltezeit ist per Eingabe über die Tastatur möglich, sowie mit Ziffern als auch mit Pfeiltasten. Ergänzend öffnet sich mit einem Klick auf das Uhr-Symbol das rechts sichtbare Feld, wo man auch mit Maus und Mausrad die Zeit auswählen kann
- Ist der eigene Computer auf eine Uhranzeige mit AM/PM angezeigt, ändert sich die Darstellung. Sollte es hier noch zu Fehlern kommen, z.B. dass eine Mindesthaltedauer statt 00:20:00 plötzlich 12:20:00 anzeigt (ähnliches bei Ankunfts- und Abfahrtszeiten), ändern Sie bitte die Einstellung bei sich auf eine 24-Stunden-Anzeige

MINDESTHALTEDAUER

-- : -- : -- 🕒

Aktuell kann bei der Zeitangabe (Ankunft, Abfahrt) noch der „Datepicker“ als zweite Option, um die Zeitangabe zu hinterlegen, verwendet werden (dieser hat als Standard immer „00:00:00“). Dieser kann mit Klick auf das kleine „Uhr-Symbol“ geöffnet werden

00	10	00
01	11	01
02	12	02
03	13	03
04	14	04
05	15	05
06	16	06

MINDESTHALTEDAUER

00 : 18 AM 🕒

Kundenhalt

- Ein vom Kunden bestellter Halt (verschiedene Gründe) – Grundsätzlich an jedem Laufwegpunkt auswählbar
- Entspricht gemäß der TAF/TAP-Schnittstellen-Dokumentation der TrainActivity „0001“
- Bei einem Kundenhalt am Start können neben der flexiblen Zeitangabe nur (zu veröffentlichende) Abfahrtszeiten angegeben werden. Am Ziel entsprechend nur (zu veröffentlichende) Ankunftszeiten
- Bei Zwischenlaufwegpunkten stehen alle Möglichkeiten zur Verfügung
- Alle TrainActivities stehen grundsätzlich zur Verfügung

Durchfahrt

- Ein Laufwegpunkt, an dem nicht gehalten wird – Grundsätzlich an jedem Laufwegpunkt auswählbar
- Entspricht gemäß der TAF/TAP-Schnittstellen-Dokumentation der TrainActivity „0040“
- Bei einer Durchfahrt kann neben der flexiblen Zeitangabe auch genau eine Durchfahrtszeit angegeben werden. Im Portal geschieht dies aktuell noch mit der fehlerhaften Bezeichnung „früheste/späteste Abfahrtszeit“
- Bei einer Durchfahrt sind ausgewählte zusätzliche TrainActivities auswählbar: „0004“, „0011“, „DE05“, z.B. um ungekuppelte Schiebeloks hinzuzufügen oder Traktionsarten zu wechseln

Bedarfshalt

- Ein Halt, an dem nur bei Bedarf gehalten wird – Grundsätzlich an jedem Laufwegpunkt auswählbar
- Entspricht gemäß der TAF/TAP-Schnittstellen-Dokumentation der TrainActivity „0030“
- Bei einem Bedarfshalt am Start können neben der flexiblen Zeitangabe nur (zu veröffentlichende) Abfahrtszeiten angegeben werden. Am Ziel entsprechend nur (zu veröffentlichende) Ankunftszeiten
- Bei Zwischenlaufwegpunkten stehen alle Möglichkeiten zur Verfügung
- Alle TrainActivities stehen zur Verfügung



Hinweis: Betriebshalte können zunächst nur durch den Konstrukteur angelegt werden. Diese sind im Angebot sichtbar und können anschließend bearbeitet werden

- Abhängig von Halteart und Betriebsstelle: flexible Zeitangabe oder Früheste/späteste Ankunfts- bzw. Abfahrtszeit
- Es **kann jeweils nur eine Abfahrts- und eine Ankunfts-kennzeichnung angegeben** werden
- Die Eingabe einer abweichenden zu veröffentlichenden Abfahrts- oder Ankunftszeit kann in eine weitere Kennzeichnung eingetragen werden, sobald eine erste Zeit hinterlegt wurde
- Insgesamt sind damit maximal 4 Zeitangaben möglich. Genaue Auswahloptionen nach Haltegrund s. Folgefolien

KENNZEICHNER	ZEITANGABE*	TAGESSPRUN...		
Früheste Abf: ▾	-- : -- : --	+ 0 Tage	🗑️	+

- **Angaben zu Abfahrts- und Ankunftszeiten** im Format (hh:mm:ss) mit den Ausprägungen 00:00:00 bis 23:59:54. Bei Ankunftszeit am letzten Zug- bzw. Trassenlaufpunkt entspricht die Angabe 00:00:00 der fachlich identischen Darstellung 24:00:00 am Vortag.
- Standardmäßig mit „--:--:--“ vorbefüllt, muss für Ankunfts- und Abfahrtszeiten immer befüllt werden
- Sobald „flexibel“ ausgewählt wird, ist kein 2. Kennzeichner auswählbar, das Feld mit der Zeit wird ausgegraut

- Mit **Tagessprung** gibt man an, ob die genannte Zeit am selben oder späteren Tag erfolgt im Verhältnis zu vorher angegebenen Zeiten (z.B. relevant bei langlaufenden Zügen mit mehreren angegebenen Zeiten)
- Im Regelfall nur „0“ oder „1“ möglich
- Die Zeitangabe 00:00:00 stellt einen Zeitpunkt des Folgetags dar, was zu einem Tagessprung = 1 führt. In bestimmten Darstellungen (z.B.: Bfpl) wird dies in diesem Fall nicht als Tageswechsel gewertet
- Bei ZLP/TLP im Konstruktionsbereich der DB InfraGO in der Oberstruktur „PathInformation“ sind nur die Werte "0" und "1" zulässig. Ausnahme: Bei interoperablen Zügen darf am letzten konstruktionsrelevanten ZLP/TLP bei der Zeit auch der Wert „2“ stehen

- Mit Klick auf das „Plus“ kann eine **weitere Kennzeichnung** hinzugefügt werden
- Mit Klick auf den **„Papierkorb“** wird die Eingabe bzw. Zeile **gelöscht**
- **Maximal vier Angaben** (s. Folgefolien)

PFLICHTANGABE TRAINACTIVITY MINDESTHALTEDAUER

Durchfahrt Kundenhalt Bedarfshalt -- : -- : -- ⌚

KENNZEICHER	ZEITANGABE*	TAGESSPRUN...
flexible Zeit: ^	00 : 00 : 00 ⌚	+ 0 Tage
flexible Zeitangabe		
frueheste Ankunftszeit		
spaeeteste Ankunftszeit		
frueheste Abfahrtszeit		
spaeeteste Abfahrtszeit		

- Beim ersten Kennzeichner hat man noch die Möglichkeit aus allen 5 Optionen auszuwählen
- Zeitangabe ist bei allen außer „flexibler Zeitangabe“ danach ein Pflichtfeld
- Ein zu veröffentlichender Halt kann nicht als einziger Kennzeichner gewählt werden

KENNZEICHER	ZEITANGABE*	TAGESSPRUN...
frueheste An v	00 : 00 : 00 ⌚	+ 0 Tage
frueheste Ab: ^	00 : 00 : 00 ⌚	+ 0 Tage
frueheste Abfahrtszeit		
spaeeteste Abfahrtszeit		
Zu veroeffentlichende Anku:tszeit		

- Der 2. Kennzeichner kann nach Auswahl von Ankunft nur noch Abfahrt sein (und andersherum)
- Alternativ kann auch als 2. Kennzeichner eine zu veröffentlichende Zeit eingetragen werden
- Wichtig: um 2 zu veröffentlichende Zeiten zu erreichen s. Workaround auf der Folgefolie

KENNZEICHER	ZEITANGABE*	TAGESSPRUN...
frueheste A v	00 : 00 : 00 ⌚	+ 0 Tage
spaeeteste A v	00 : 00 : 00 ⌚	+ 0 Tage
Zu veroeffe: ^	00 : 00 : 00 ⌚	+ 0 Tage
Zu veroeffentlichende Abfahrtszeit		

- Beim dritten Kennzeichner hat man vorher dann schon eine Zeit für Ankunft, eine für Abfahrt eingetragen – es ist nur noch eine zu veröffentlichende Abfahrtszeit möglich

PFLICHTANGABE TRAINACTIVITY MINDESTHALTEDAUER

Durchfahrt Kundenhalt Bedarfshalt -- : -- : -- ⌚

KENNZEICHER	ZEITANGABE*	TAGESSPRUN...
flexible Zeit: v	00 : 00 : 00 ⌚	+ 0 Tage

- Bei Auswahl einer flexiblen Zeitangabe ist kein zusätzlicher Kennzeichner mehr möglich. Bereits hinterlegte werden gelöscht. Eine Zeitangabe ist nicht möglich

An Start und Ziel lässt sich aktuell nur eine Abfahrts- bzw. Ankunftszeit eingeben

Workaround für 2 zu veröffentlichende Zeiten

- Um zu veröffentlichende Zeiten für Ankunft und Abfahrt angeben zu können, muss aktuell im Portal mit einem kleinen Trick gearbeitet werden:
- 1.) als ersten Kennzeichner eine Ankunftszeit wählen
- 2.) als zweiten Kennzeichner eine zu veröffentlichende Ankunftszeit wählen
- 3.) als dritten Kennzeichner eine Abfahrtszeit wählen
- 4.) als vierten Kennzeichner dann die zu veröffentlichende Abfahrtszeit wählen

Hinweis: die eingegebenen Zeiten müssen hier plausibel sein, z.B. kann eine zu veröffentlichende Ankunftszeit nicht vor der bestellten Ankunftszeit liegen

1.) Ankunftszeit (früheste oder späteste)

2.) zu veröffentlichende Ankunftszeit

3.) Abfahrtszeit (früheste oder späteste)

4.) zu veröffentlichende Abfahrtszeit

FULDA / LAUFWEGSPUNKT-ANGABEN

Fixpunkt

PFLICHTANGABE TRAINACTIVITY MINDESTHALTEDAUER

Durchfahrt Kundenhalt Bedarfshalt -- : -- : -- ⌚

KENNZEICHNER	ZEITANGABE*	TAGESSPRUN...	
Früheste A <input type="checkbox"/>	12 : 00 : 00 ⌚	+ 0 Tage	
Zu veröffentlich <input type="checkbox"/>	-- : -- : --	+ 0 Tage	
Früheste Abf <input type="checkbox"/>	-- : -- : --	+ 0 Tage	
Zu veröffentlich <input type="checkbox"/>	-- : -- : --	+ 0 Tage	

Laufweg.

Angaben zu Abfahrts- und Ankunftszeiten – verschiedene Kennzeichner

Durchfahrt Kundenhalt Bedarfshalt

KENNZEICHNER	ZEITANGABE*	TAGESSPRUN...
flexible Zeit: ^	00 : 00 : 00 ⌚	+ 0 Tage

flexible Zeitangabe
frueheste Abfahrtszeit
spaeeteste Abfahrtszeit

Durchfahrt Kundenhalt Bedarfshalt

KENNZEICHNER	ZEITANGABE*	TAGESSPRUN...
spaeeteste At v	00 : 00 : 00 ⌚	+ 0 Tage

Durchfahrt Kundenhalt Bedarfshalt

KENNZEICHNER	ZEITANGABE*	TAGESSPRUN...
flexible Zeit: v	00 : 00 : 00 ⌚	+ 0 Tage

- Beim Kennzeichner hat man noch die Möglichkeit aus allen 3 Optionen auszuwählen
- Zeitangabe ist bei allen außer „flexibler Zeitangabe“ danach ein Pflichtfeld
- Eine zu veröffentlichende Zeit gibt es bei Durchfahrten nicht

Bei einer Durchfahrt ist nur ein Kennzeichner möglich – es gibt keine Option einen 2. hinzuzufügen

Auch bei einer Durchfahrt erfordert eine flexible Zeitangabe keine Eingabe einer konkreten Zeit

Eigentlich kann man bei Durchfahrten eine „Durchfahrtszeit“ angeben – aktuell muss dies per Workaround in pathOS über die fehlerhafte Bezeichnung „früheste/späteste Abfahrtszeit“ erfolgen

Wunschzeitenverschiebung im Laufweg

- Um das Anmelden von mehreren Trassen von z.B. eines Takts zu vereinfachen, gibt es im Portal die Funktion, dass man im Laufweg die Zeiten verschieben kann
- Wenn man z.B. mit einer Vorlage aus einem alten Entwurf startet und die Zeiten aller Laufwegpunkte übernommen wurden, lässt sich mit einem Klick auf „Alle Zeiten verschieben“ eine Zeit in Minuten auswählen und auf alle obigen Laufwegpunkte anwenden lassen (wo Zeiten angegeben waren)
- Wenn die Zeit an einem Unterwegshalt oder am Ziel vorher 23:55 Uhr war und wir z.B. um 10 Minuten verschieben, so setzt pathOS sogar den Tagessprung dann auf +1 bei der neuen Zeit 00:05 Uhr.
ACHTUNG – dies geht nicht am Startbahnhof, da sich hier der Verkehrstag ändern würde. Das MUSS manuell durch den Anwender angepasst werden
- Einen Offset to Reference ändert das System nicht automatisch – dieser ist immer manuell zu setzen
- Daher empfehlen wir nochmal eine gesamthafte Prüfung, insbesondere sobald Tagessprünge und ggfs. sogar Offset To References im Spiel sind

Ein Klick hier verschiebt sofort alle Zeiten an allen obigen Laufwegpunkten

Angabe der gewünschten Verschiebung in Minuten

Anwendungsfälle TrainActivity

Laufweg.

Eingabe von weiteren TrainActivities

Mit TAF/TAP wird die TrainActivity eingeführt, entspricht in etwa der heutigen Zugbehandlung am Laufwegpunkt

- Die TrainActivities sind ein Element der TAF/TAP TSI und man findet diese immer aktuell in der gültigen Schnittstellendokumentation in Anlage 1 (Stand 09.2025: Version 4.6.2) – <https://www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi>. In der passenden Anlage 8 sind ausgewählte fachliche Anwendungsfälle erklärt.
- TrainActivities sind laufwegpunktspezifisch und müssen immer dort hinterlegt werden, wo sie relevant sind (kein Limit vorhanden). Wenn es keinen passenden, bei der DB InfraGO genutzten Code gibt, sind die erforderlichen Informationen ins laufwegpunktspezifische Freitextfeld einzutragen
- Wichtiger Hinweis: Zusätzlich gibt es im Eingabefenster unter Identifikatoren noch den „Reason of Reference“ – dort müssen (!) einige Verknüpfungen ebenfalls eingetragen werden (s. entsprechendes Kapitel unter Identifikatoren) – es handelt sich dabei um die sogenannten „RelatedPlannedTransportIdentifier“ der TAF/TAP
- Die TrainActivities 0001 (Kundenhalt), 0030 (Bedarfhalt) und 0040 (Durchfahrt) sind im Portal explizit ausgewiesen und nicht in unten erklärtem Menü. Die TrainActivity 0002 (Betriebshalt) kann im ersten Schritt nur von der Fahrplankonstruktion gesetzt werden

Mit einem Klick in das leere Feld werden alle Optionen angezeigt

Mit einem Klick auf den **Papierkorb** entfernt man diese eine TrainActivity

Bei manchen TrainActivities müssen **zusätzliche Angaben** gemacht werden, für „0045“ z.B. die TRID oder OTN des betroffenen Zugs

Bei manchen TrainActivities müssen **zusätzliche Angaben** gemacht werden, für „0005“ die Begründung des Richtungswechsels

Mit einem Klick auf das „Plus“ **fügt man eine weitere TrainActivity hinzu**

Sobald man mindestens 2 Zeichen eingetippt hat, werden die „besten 10 Treffer“ angezeigt

Eingabe von Freitext und/oder Wert/Code möglich

WERT	BESCHREIBUNG
0005	Richtungswechsel (ohne Wechsel Tfz)
0006	Fahrtrichtungswechsel / Führerstandswechsel (mit Wechsel Tfz am anderen Ende und Fahrerwechsel)
0008	Technische Wagenuntersuchung

WERT	BESCHREIBUNG
0016	Zusammenführung von Zugteilen
0010	Triebfahrzeug beistellen
0011	Triebfahrzeug absetzen
0015	Wagen ab- und zusetzen
0017	Trennung von Zugteilen

OBJE...	COM...	CORE	VAR	YEAR
TR	---	-----	--	---

Laufweg.

Übersicht TrainActivities (1 von 3)

! Quelle: SST-Doku Version 4.6.2 – Anlage 1, Stand 09.2025
 bM = bedingtes Mussfeld. K = Kann. n/a = Nicht in DB InfraGO



Wert	Beschreibung	Bemerkungen / Regeln	Train / Path in PR	Path in PD
0001	Verkehrshalt	Bestellter Kundenhalt 1. Darf bei ZLP nur vom Kunden vorgegeben werden, wird auch im zugeordneten TLP angegeben 2. Für jeden in der Struktur PathInformation enthaltenen ZLP/TLP muss immer genau ein <TrainActivityType> angegeben werden, der den Wert 0001 oder 0002 oder 0030 oder 0040 für eine Haltart enthält. Diese Angabe darf nicht im Widerspruch zu einer in der Struktur TrainInformation zum gleichen ZLP/TLP enthaltenen Angabe mit einem der genannten Werte des TrainActivityTypes stehen.	bM	bM
0002	Betriebshalt	Betriebshalte entstehen im Rahmen der Trassenkonstruktion, und werden in der PathDetailsMessage (sofern fachlich begründet) vom EIU angegeben. Sie können aber auch vom Kunden z. B. in Folgegeschäftsvorfällen angegeben werden, wenn die Angabe im referenzierten Objekt vorhanden ist. Für jeden in der Struktur TrainInformation oder PathInformation enthaltenen ZLP/TLP muss immer genau ein <TrainActivityType> angegeben werden, der den Wert 0001 oder 0002 oder 0030 oder 0040 für eine Haltart enthält.	K	bM
0003	Servicehalt	Nicht veröffentlichter Halt; Nutzung auch für Angabe „Keine Kursbuchveröffentlichung“; z. B: Halt für Bewirtschaftung. Darf als zusätzliche Information nur in Verbindung mit TypeCode 0001 angegeben werden.	K	K
0004	Systemwechsel(-halt)	Darf als zusätzliche Information in Verbindung mit TypeCode 0001, 0002 oder 0040 angegeben werden. Ist für den Wechsel der Antriebsart bei Hybrid-Tfz anzugeben. (weitere Details siehe Anlage 3)	K	K
0005	Richtungswechsel (ohne Wechsel Tfz)	In PathRequestMessage: Vom EVU bestellter Richtungswechsel; PD: Vom EVU bestellter oder zusätzlicher konstruktiv bedingter Richtungswechsel; jeweils ohne Tfz-Wechsel, aber mit Führerstandswechsel. TypeCode darf nur bei Wendezugfähigkeit verwendet werden.	K	K
0006	Fahrtrichtungswechsel / Führerstandswechsel (mit Wechsel Tfz am anderen Ende und Fahrerwechsel)	Vom EVU bestellter Richtungswechsel mit Tfz-Wechsel (neues Tfz am anderen Ende des Zuges)	K	K
0007	Richtungswechsel (mit Nutzung des gleichen Tfz am anderen Ende)	In PathRequestMessage: Vom EVU bestellter Richtungswechsel; PD: Vom EVU bestellter oder zusätzlicher konstruktiv bedingter Richtungswechsel; jeweils mit Umsetzen des vorhandenen Tfz an das andere Ende des Zuges	K	K
0008	Technische Wagenuntersuchung		K	K
0009	Wechsel der Spurweite		n/a	n/a
0010	Triebfahrzeug beistellen	Hinzufügen eines weiteren Tfz; nur in Verbindung mit der Änderung der Bespannungsangaben (TractionDetails) in der Zugcharakteristik).	K	K
0011	Triebfahrzeug absetzen	Absetzen eines Tfz; nur in Verbindung mit der Änderung der Bespannungsangaben (TractionDetails) in der Zugcharakteristik).	K	K
0012	Triebfahrzeugwechsel	Wechsel des Tfz. nur in Verbindung mit der Änderung der Bespannungsangaben (TractionDetails) in der Zugcharakteristik).	K	K
0013	Wagen zusetzen		K	K
0014	Wagen absetzen		K	K
0015	Wagen ab- und zusetzen		K	K
0016	Zusammenführung von Zugteilen	Nutzung für Zusammenführung von 2 Zügen zu einem Zug (z. B. ICE Triebzug Zusammenführung, Zusammenführung eines Y-Zugverbundes); es ist der Zug, der hinzugefügt werden soll, anzugeben.	K	K
0017	Trennung von Zugteilen	Nutzung für die Trennung eines Zuges in 2 Züge (z. B. ICE Triebzug Trennung, Trennung eines Y-Zugverbundes); es ist der Zug anzugeben, der separiert werden soll.	K	K
0018	Zwischenabstellung		K	K
0019	Behandlung Post und Expressgut		n/a	n/a
0020	Rangieren	Angabe des konkreten Haltegrundes kann im Textfeld „haltabwText“ erfolgen (vgl. Kapitel 3.14.6, kann zusätzlich als Begründung für den Verkehrshalt angegeben werden, wenn innerhalb des ZLP/TLP zwischen Ankunft und Abfahrt rangiert wird.	K	K
0021	Rangierdienstliche Behandlung		K	K
0022	Abschlussdienst (am Zielbahnhof)	Information, dass Aktivitäten zur Zugauflösung am Zielbf. geplant sind.	n/a	n/a
0023	Triebfahrzeugführerwechsel		K	K
0024	Lokführererholungshalt		K	K
0025	Personalwechsel		K	K

Laufweg.

Übersicht TrainActivities (2 von 3)

! Quelle: SST-Doku Version 4.6.2 – Anlage 1, Stand 09.2025
 bM = bedingtes Mussfeld. K = Kann. n/a = Nicht in DB InfraGO

Wert	Beschreibung	Bemerkungen / Regeln	Train / Path in PR	Path in PD
0025	Personalwechsel		K	K
0026	Zoll- und Grenzabfertigung		K	K
0027	Andere Haltegründe (Verschiedenes)	Angabe des konkreten Haltegrundes kann im NSP „haltabwText“ auf Location-Ebene erfolgen (vgl. Kapitel 3.14.6)	K	K
0028	Nur zum Einsteigen		K	K
0029	Nur zum Aussteigen		K	K
0030	Bedarfshalt	Bestellter Kundenbedarfshalt 1. Darf bei ZLP nur vom Kunden vorgegeben werden, wird auch im zugeordneten TLP angegeben. 2. Für jeden in der Struktur TrainInformation oder PathInformation enthaltenen ZLP/TLP muss immer genau ein <TrainActivityType> angegeben werden, der den Wert 0001 oder 0002 oder 0030 oder 0040 für eine Haltart enthält.	bM	bM
0031	Ankunftszeit gleich Abfahrtszeit		n/a	n/a
0032	Abfahrt nach Aussteigen		n/a	n/a
0033	Kein Warten auf Anschlusszüge		n/a	n/a
0034	Bewässern		n/a	n/a
0035	Heizen		n/a	n/a
0036	Reinigen / Desinfizieren		n/a	n/a
0037	Behandlung von Pflanzen oder lebenden Tieren		n/a	n/a
0038	Behandlung verderblicher Güter		n/a	n/a
0039	Verwaltungsaufgaben (z. B. Zoll)		n/a	n/a
0040	Durchfahrt	Für jeden in der Struktur TrainInformation oder PathInformation enthaltenen ZLP/TLP muss immer genau ein <TrainActivityType> angegeben werden, der den Wert 0001 oder 0002 oder 0030 oder 0040 für eine Haltart enthält.	bM	bM
0041	Fotohalt		K	K
0042	Zug wartet	Zug wartet auf der Grundlage EIU-spezifischer Regeln	n/a	n/a
0043	Zug fährt mit einem anderen Zug	Doppelführung von Zügen im verkehrlichen Sinn.	n/a	n/a
0044	Übergang auf Zug	Übergang des Zuges auf den genannten nachfolgenden Zug (z. B: Darstellung von Umläufen und Zugverknüpfungen am Zielbahnhof)	K	K
0045	Übergang von Zug	Übergang des Zuges aus einem genannten vorherigen Zug (z. B: Darstellung von Umläufen und Zugverknüpfungen am Startbahnhof)	K	K
0046	Anschlussbeziehung zu einem anderen Zug	Anschlussbeziehung des Zuges; Übergang von Reisenden/Wagen zu dem angegebenen Zug	K	K
0047	Anschlussbeziehung von einem anderen Zug	Anschlussbeziehung des Zuges; Übernahme von Reisenden/Wagen von dem angegebenen Zug	K	K
0048	OTN bei Übergang an einer Grenze	OTN der an einer Infrastrukturgrenze endenden Trasse, wenn der Zuglauf auf der anschließenden fremden Infrastruktur fortgesetzt wird und die ReferenceTRID nicht vorhanden ist oder nicht durchgehend verwendet wird. Ist als Interimslösung bis zur vollständigen Umsetzung von TAF/TAP-TSI zur Versorgung ausgewählter abnehmender Systeme (z. B. TIS) vorgesehen. Wird nur in betrieblichen Nachrichten verwendet.	n/a	n/a
0049	Ladehalt für Akku-Triebfahrzeug		K	K

Laufweg.

Übersicht TrainActivities (3 von 3)

! Quelle: SST-Doku Version 4.6.2 – Anlage 1, Stand 09.2025
 bM = bedingtes Mussfeld. K = Kann. n/a = Nicht in DB InfraGO

Wert	Beschreibung	Bemerkungen / Regeln	Train / Path in PR	Path in PD
DE01	Verzicht auf Bremsberechnung	Die Aussage gilt ab der Betriebsstelle (PLC), in welcher sie angegeben ist, bis zur nächsten Betriebsstelle und muss dort ggf. wiederholt werden. Wenn der Code angegeben ist, wird auf die Bremsberechnung verzichtet. Wenn mindestens 80% der Bremsen eines Zuges aktiv sind, kann auf die Bremsberechnung verzichtet werden.	K	K
DE02	Weitere konstruktivbedingte Richtungswechsel nicht zugelassen	An dem Zuglaufpunkt bis zum nächsten, sind ausschließlich bestellte Richtungswechsel zugelassen. Richtungswechsel in Kopfbahnhöfen sind immer möglich.	K	n/a
DE03	Notbremsüberbrückung erforderlich (Aktivierungspunkt)	1. Ab dem TLP, an welchem dieser Code angegeben ist, muss eine NBÜ vorhanden sein und eingeschaltet werden. 2. Dieser TLP im Konstruktionsbereich der DB InfraGO muss ein vom Kunden bestellter Halt sein.	n/a	K
DE04	Notbremsüberbrückung erforderlich (Deaktivierungspunkt)	1. Bis zu dem TLP, an welchem dieser Code angegeben ist, muss eine NBÜ vorhanden sein und eingeschaltet werden. 2. Dieser TLP im Konstruktionsbereich der DB InfraGO muss ein vom Kunden bestellter Halt sein.	n/a	K
DE05	Gesicherte Durchfahrt	Wird der Code in einem Trassenlaufpunkt angegeben, ist die Durchfahrt an einem oder mehreren Signalen innerhalb dieses Trassenlaufpunktes gesichert. Erfolgt keine Angabe des Codes, besteht keine gesicherte Durchfahrt (Standard)	K	K
DE06	Beheizte Dampflokomotive im Wagenzug (Ölfeuerung)	Dieser Code ist anzugeben, wenn sich ab dem Zuglaufpunkt eine beheizte, nicht an der Traktion beteiligte Dampflokomotive im Wagenzug befindet und diese über eine Ölfeuerung verfügt. Der Code ist nur bei Geschäftsvorfällen für das Produkt „Trasse“ zulässig.	K	K
DE07	Beheizte Dampflokomotive im Wagenzug (Rost-/Kohlefeuerung)	Dieser Code ist anzugeben, wenn sich ab dem Zuglaufpunkt eine beheizte, nicht an der Traktion beteiligte Dampflokomotive im Wagenzug befindet und diese über eine Rostfeuerung (Kohlefeuerung) verfügt. Der Code ist nur bei Geschäftsvorfällen für das Produkt „Trasse“ zulässig.	K	K
DE08	KZ Rangierfahrt	Kennzeichen Rangierfahrt. Zug fährt bis zum nächsten angegebenen ZLP/TLP als Rangierfahrt	n/a	K
DE09	KZ Fährfahrt	Kennzeichen Fährfahrt. Zug fährt bis zum nächsten angegebenen ZLP/TLP als Fährfahrt	K	K
DE10	KZ Sperrfahrt	Kennzeichen Sperrfahrt. Zug fährt bis zum nächsten angegebenen ZLP/TLP als Sperrfahrt	n/a	K
DE11	Ausfall	Angabe erfolgt für den TLP bei mittigem Teilausfall der Trasse im GPE (Verwendung nur im Prozess u/Bau)	n/a	K
DE12	Zeitliche Inkonsistenz	Angabe erfolgt an dem TLP, wenn die angegebenen Timings (ALA und ALD) nicht konsistent zueinander konstruiert werden konnten	K	K
DE13	Räumliche Inkonsistenz	Angabe erfolgt, wenn die Abfolge der TLP an diesem TLP nicht zueinander passen Verwendung ausschließlich im u/Bau Prozess nach Anlage 10.	K	K

Servicehalt

- TrainActivity „0003“ – kann nur zusätzlich zu einem regulär bestellten Kundenhalt genutzt werden
- Der Servicehalt ist immer ein nicht veröffentlichter Halt, z.B. als Halt für Bewirtschaftung o.ä.
- Wenn Fahrgäste ein- und/oder aussteigen können sollen, darf der Servicehalt nicht mitverwendet werden. Wichtig wenn zusätzlich zum Bewirtschaften auch Fahrgäste ein- und aussteigen, so kann die TA „0003“ nicht verwendet werden!
- Die Mindesthaltdauer ist hier entsprechend anzugeben. Nutzung auch für Angabe „Keine Kursbuchveröffentlichung“

TRAINACTIVITY
0003 Servicehalt

Halte nur zum Aussteigen oder Einsteigen

- Für diese Fälle gibt es die TrainActivity Codes „0028“ (Einsteigen) und „0029“ (Aussteigen), die in Verbindung mit einem bestellten Kundenhalt verwendet werden müssen
- Falls zusätzliche Angaben benötigt werden, können die auch in das Freitextfeld des Laufwegpunkts eingetragen werden

TRAINACTIVITY
0028 Nur zum Einsteigen

TRAINACTIVITY
0029 Nur zum Aussteigen

Zusätzliches Tfz für Laufwegsanteil

- Beispielhaft für die Strecke Frankfurt-Fulda-Göttingen-Hannover soll auf dem Abschnitt Fulda-Göttingen ein zusätzliches Triebfahrzeug vorgestellt werden
- Zunächst Angabe der Zugcharakteristik ab Frankfurt ganz regulär
- **In Fulda wird die TrainActivity „0010“ ausgewählt** – gilt nur in Verbindung mit Bespannungsänderung in Zugcharakteristik – es muss ein zusätzliches Tfz hinzugefügt werden. *Falls das Tfz mit einer eigenen Zugfahrt erst nach Fulda kommt, sollte zusätzlich ein ReasonOfReference verwendet werden, in diesem Beispiel sinnvollerweise „DE01“*
- **In Göttingen wird die TrainActivity „0011“ ausgewählt** – nur in Verbindung mit Bespannungsänderung in Zugcharakteristik – es muss das zweite Tfz entfernt werden

Wagen zu- bzw. absetzen

- Um an einer Betriebsstelle Teile des Wagenzugs ab- bzw. zuzusetzen, sind die jeweiligen **TrainActivities „0014“ bzw. „0013“** an der betroffenen Betriebsstelle anzugeben
- Zusätzlich muss in der Zugcharakteristik beim **Wagenzug das Gewicht und die Länge**, die dann ab diesem Laufwegspunkt gilt, **angepasst** werden
- Wenn beides an einem Laufwegspunkt erfolgt, so kann man auch die **TrainActivity „0015“ Wagen ab- und zusetzen** auswählen

TRAINACTIVITY
0010 Triebfahrzeug beistellen

TRAINACTIVITY
0011 Triebfahrzeug absetzen

Gesamtzug: Angaben fehlen Zuglok Angaben fehlen Zuglok Angaben fehlen Wagenzug Deaktiviert

ROLLE DES TFZ*
Zuglok

TRIEBFahrZEUG*

GEWICHT DES TFZ LÄNGE DES TFZ
- t - m

TRAINACTIVITY
0013 Wagen zusetzen

TRAINACTIVITY
0014 Wagen absetzen

WAGENZUG

GEWICHT NUR WAGENZUG... 1000 t

LÄNGE NUR WAGENZUG 300 m

KV-PROFIL P2	KV-PROFIL C2	KV-PROFIL P3	KV-PROFIL C3
N	N	N	N

Wechsel der Traktionsart

- Das Trassen-anmeldende EVU legt fest, an welchen Betriebsstellen die Traktionsart gewechselt werden soll
- Der **Traktionsartwechsel** kann mit Einführung von TAF/TAP nun auch in der Anmeldung **sowohl an einer Durchfahrt als auch einem Kundenhalt** erfolgen – für einen Bedarfshalt gilt dies nicht
- Es ist an der Betriebsstelle, wo die Traktionsart gewechselt werden soll, die **TrainActivity „0004“ (Systemwechselhalt)** auszuwählen. Die Befüllung eines zusätzlichen Freitextfelds ist nicht mehr erforderlich (der entsprechende Hinweis wird automatisch durch das System erzeugt)
- Zusätzlich muss die Zugcharakteristik ab diesem Laufwegspunkt angepasst werden – dabei ist zu beachten, dass Hybridfahrzeuge in unseren Stammdaten als zwei separate Baureihen geführt werden. Hinweis: Die Baureihe des Mehrkrafttriebfahrzeugs wird in der bekannten Schreibweise nach UIC-Merkblatt 438-3 und unter Berücksichtigung der gewünschten Traktionsart angegeben, z. B. 80 2159 für Oberleitungsbetrieb bzw. 80 9991 für Betrieb ohne Oberleitung

TRAINACTIVITY
0004 Systemwechselhalt

Andere Systemwechsel (z.B. Wechsel ETCS/LZB) dürfen aktuell NICHT über die TrainActivity „0004“ angegeben werden. Einzige Möglichkeit hierfür ist derzeit die TrainActivity „0027“ („Andere Haltegründe“), die zusätzlich die Angabe eines speziellen Haltegrunds erlaubt

Akku laden

- Das Trassen-anmeldende EVU legt fest, an welchen Betriebsstellen der Akku geladen wird. Es muss sichergestellt werden, dass das an der gewählten Betriebsstelle möglich ist
- Das **Akkuladen kann nur an einem Kundenhalt** erfolgen – achten Sie auf die korrekte Angabe der Mindesthaltedauer
- Es ist an der Betriebsstelle, wo der Akku geladen wird, die **TrainActivity „0049“** zu verwenden. Die Befüllung eines zusätzlichen Freitextfelds ist nicht mehr erforderlich (der entsprechende Hinweis wird automatisch durch das System erzeugt)

TRAINACTIVITY
0049 Ladehalt für Akku-Triebfahrzeug

Zusammenführen von Zugteilen

- Selbes Beispiel mit Zug A, in Fulda wird ein anderer Zug (B) angehängt, beide fahren gemeinsam als neuer Zug A nach Hannover
- **Bei Anmeldung A wird in Fulda die TrainActivity „0016“ ausgewählt** und die TRID oder OTN von Zug B genannt. Die Zugcharakteristik wird angepasst auf Zug „A plus B“. In Anmeldung A ist der ReasonOfReference „1004“ unter Angabe der TRID oder PRID von B zu nennen
- **Bei Anmeldung B wird in Fulda ebenfalls die TrainActivity „0016“ ausgewählt** und die ReferenceTrainID oder OTN von A genannt. Zudem ist der ReasonOfReference „1005“ mit Angabe TRID/PRID von A zu nennen.
- Eine Zeitangabe für den anderen Zug kann mit den bekannten Kennzeichnern ergänzt werden – hierfür ist der Schieberegler nach rechts zu setzen
- Bei der Referenzierung in der TrainActivity kann statt einer TAF/TAP ID auch die OTN angegeben werden

Trennen von Zugteilen

- Selbes Beispiel, diesmal soll allerdings der Zug A nicht bis Hannover gemeinsam verkehren, sondern in Göttingen getrennt werden (in A und C)
- **Bei Anmeldung A wird nun in Göttingen die TrainActivity „0017“ ausgewählt** und die TRID/OTN des neuen Zuges C genannt. Die Zugcharakteristik ist wieder anzupassen auf „A minus C“. In Anmeldung A ist ein ReasonOfReference „1004“ anzugeben, um auf Zug C zu referenzieren
- **In Anmeldung C muss in Göttingen ebenfalls die TrainActivity „0017“ ausgewählt** und auf Zug A referenziert werden (TRID/OTN). Hier ist nur die Zugcharakteristik von Zug C zu hinterlegen. Es ist ergänzend der ReasonOfReference „1005“ anzugeben, mit dem auf Zug A referenziert wird
- Eine Zeitangabe kann mit den bekannten Kennzeichnern ergänzt werden – hierfür ist der Schieberegler nach rechts zu setzen

TRAINACTIVITY
0016 Zusammenführung von Zugteilen

BETROFFENER ZUG

OBJECT	COMPA...	CORE	VAR	YEAR
TR	---	-----	--	---

OTN (OPTIONAL)

ZEITANGABE

KENNZEICHNER ZEITANGABE* TAGESSPRUN...

▼ -- : -- : -- + 0 Tage

Verwandte Vorgänge Verwandten Vorgang hinzufügen

TAF/TAP ID	Reason of Reference
PR [REDACTED]-JASFJAKDJF 02 2024	1004 Referenz auf den Nebenlauf eines Y-Zugverbundes

Verwandte Vorgänge Verwandten Vorgang hinzufügen

TAF/TAP ID	Reason of Reference
TR [REDACTED]AASFASFEAFAE 00 2024	1005 Referenz auf den Hauptlauf eines Y-Zugverbundes

TRAINACTIVITY
0017 Trennung von Zugteilen

BETROFFENER ZUG

OBJECT	COMPA...	CORE	VAR	YEAR
TR	---	-----	--	---

OTN (OPTIONAL)

ZEITANGABE

KENNZEICHNER ZEITANGABE* TAGESSPRUN...

▼ -- : -- : -- + 0 Tage

(Bestellte) Anschlussbeziehungen zu einem anderen Zug

- Ein Zug A fährt von Hamburg nach Bremen und ein weiterer Zug B fährt von Bremen nach Bremerhaven. Zug B ist der Anschlusszug von A und soll generell warten, damit Fahrgäste umsteigen können. Es handelt sich nicht um dasselbe Zugmaterial (physisch verschiedene Züge)
- **In Anmeldung A muss nun in Bremen die TrainActivity „0046“ gewählt** und mit der TRID oder OTN auf Zug B referenziert werden – es können ergänzende Informationen angegeben werden. Zudem ist der ReasonOfReference „DE02“ anzugeben und als Referenz die TRID von Zug B
- **In Anmeldung B muss in Bremen die TrainActivity „0047“ gewählt** und mit der TRID/OTN auf Zug A referenziert werden – es können ergänzende Informationen angegeben werden. Zudem ist der ReasonOfReference „DE02“ anzugeben und als Referenz die TRID von Zug A
- Bei der Referenzierung in der TrainActivity kann statt einer TAF/TAP ID auch die OTN angegeben werden
- Eine Zeitangabe für den anderen Zug kann mit den bekannten Kennzeichnern ergänzt werden – hierfür ist der Schieberegler nach rechts zu setzen
- Die Liniennummer der anderen Trassenanmeldung kann angegeben sowie ggfs. eine referenzierte Betriebsstelle wenn zusätzlich gewünscht
- Es können natürlich mehrere bestellte Anschlüsse je Laufwegspunkt angegeben werden – diese sind jeweils mit einer eigenen TrainActivity zu nennen
- Hinweis: Wenn Wagen auf einen anderen Zug übergehen, sind ebenfalls diese beiden TrainActivities zu wählen

TRAINACTIVITY
0047 Anschlussbeziehung von einem anderen ...

BETROFFENER ZUG

OBJECT	COMPA...	CORE	VAR	YEAR
TR	---	-----		

OTN (OPTIONAL)

LINIENNUMMER

VERKEHRSLINIEN-NUMMER
--

ZEITANGABE

REFERENZIERTE BETRIEBSSTELLE

ZUGLAUFPUNKT
--

TRAINACTIVITY
0046 Anschlussbeziehung zu einem anderen Zug

BETROFFENER ZUG

OBJECT	COMPA...	CORE	VAR	YEAR
TR	---	-----	--	---

OTN (OPTIONAL)

LINIENNUMMER

VERKEHRSLINIEN-NUMMER
--

ZEITANGABE

REFERENZIERTE BETRIEBSSTELLE

ZUGLAUFPUNKT
--

TAF/TAP ID	Reason of Reference
TR 4711 TESTZUGABC11 00 2024	DE02 Referenz auf einen Vollzug

Laufweg.

Anwendungsfälle TrainActivity: Umläufe

Darstellung von Umläufen

- Ein Zug fährt von Dortmund nach Bielefeld (Zug A) und soll anschließend nach einem Aufenthalt wieder zurück fahren nach Dortmund (Zug B). Es handelt sich um denselben physischen Zug, allerdings um 2 Anmeldungen. Diese beiden TrainActivities sind explizit anzugeben, wenn im Start- bzw. Zielbahnhof Zugverknüpfungen vorliegen (z.B. Bahnsteigwende)
- **In Anmeldung A muss in Bielefeld die TrainActivity „0044“ gewählt** und mit TRID oder OTN auf den Zug B referenziert werden. Zudem ist der ReasonOfReference „DE02“ anzugeben und als Referenz die TRID/PRID von Zug B
- **In Anmeldung B muss in Bielefeld die TrainActivity „0045“ gewählt** und damit mit TRID/OTN auf Zug A referenziert werden. Zudem ist der ReasonOfReference „DE02“ anzugeben und als Referenz die TRID/PRID von Zug A
- Bei der Referenzierung in der TrainActivity kann statt einer TAF/TAP ID auch die OTN angegeben werden
- Eine Zeitangabe für den anderen Zug kann mit den bekannten Kennzeichnern ergänzt werden – hierfür ist der Schieberegler nach rechts zu setzen
- Die Liniennummer der anderen Trassenanmeldung sowie die Referenzierte Betriebsstelle können angegeben werden

TRAINACTIVITY
0044 Übergang auf Zug

BETROFFENER ZUG

OBJECT	COMPA...	CORE	VAR	YEAR
TR	---	-----	--	---

OTN (OPTIONAL)

LINIENNUMMER

VERKEHRSLINIEN-NUMMER
--

ZEITANGABE

REFERENZIERTE BETRIEBSSTELLE

ZUGLAUFPUNKT
--

TRAINACTIVITY
0045 Übergang von Zug

BETROFFENER ZUG

OBJECT	COMPA...	CORE	VAR	YEAR
TR	---	-----	--	---

OTN (OPTIONAL)

LINIENNUMMER

VERKEHRSLINIEN-NUMMER
--

ZEITANGABE

REFERENZIERTE BETRIEBSSTELLE

ZUGLAUFPUNKT
--

KENNZEICHNER ZEITANGABE* TAGESSPRUN...

▼ -- : -- : -- ⌚ + 0 Tage

TAF/TAP ID	Reason of Reference
TR 4711 TESTZUGABC11 00 2024	DE02 Referenz auf einen Vollzug

Berücksichtigung von Rangierfahrten

- Ein Zug fährt von Frankfurt über Hanau nach Fulda – in Hanau soll er 60 Minuten Aufenthalt haben und in dieser einen Stunde wird, vom Kunden gewünscht, rangiert. Wichtig: es handelt sich um Rangieren innerhalb einer Betriebsstelle
- **In der Anmeldung muss in Hanau die TrainActivity „0020“** gewählt werden, im Textfeld können zusätzliche Angaben getätigt werden. Mit der **„0021“** wird eine rangierdienstliche Behandlung am Bahnhof vermerkt, um die Mindesthaltezeit besser einschätzen zu können
- Notwendig ist es, die Änderungen in der Zugcharakteristik nachzuziehen, wenn solche vorliegen. Ändern sich Länge und Gewicht des Wagenzugs, so müssen diese zwingend angegeben werden
- Eine Rangierfahrt vor oder nach der eigentlichen Zugfahrt ist in der Trassenanmeldung nicht anzugeben. Das KZ Rangierfahrt („DE08“) wird nur von der DB InfraGO vergeben

TRAINACTIVITY
0020 Rangieren

SPEZIELLER HALTEGRUND

[Empty text box for special stop reason]

Richtungswechsel

- Richtungswechsel werden grundsätzlich an dem Laufwegpunkt angegeben, wo sie anfallen und als Kundenhalt markiert. Standardmäßig sind diese konstruktivbedingt zugelassen
- An Kopfbahnhöfen wo zwingend die Richtung gewechselt werden muss, müssen diese nicht genannt werden. Die DE02 ist hier nicht zulässig
- Etwaige Begründungen sind in das zugehörige Textfeld einzutragen (s. rechts)
- **„0005“:** Richtungswechsel ohne das Tfz zu wechseln
- **„0006“:** Fahrtrichtungswechsel/ Führerstandswechsel mit Wechsel auf Tfz am anderen Ende und Fahrerwechsel, also z.B. ein Triebzug mit zwei Tfz, wenn der Lokführer ans andere Ende wechseln muss
- **„0007“:** Richtungswechsel mit Nutzung des gleichen Tfz am anderen Ende, also wenn das Tfz auf die andere Seite bewegt werden muss
- **„DE02“:** weitere konstruktivbedingte Richtungswechsel nicht zugelassen – wenn von diesem bis zum nächsten Zuglaufpunkt nur bestellte Richtungswechsel zulässig sind

TRAINACTIVITY
0005 Richtungswechsel (ohne Wechsel Tfz)

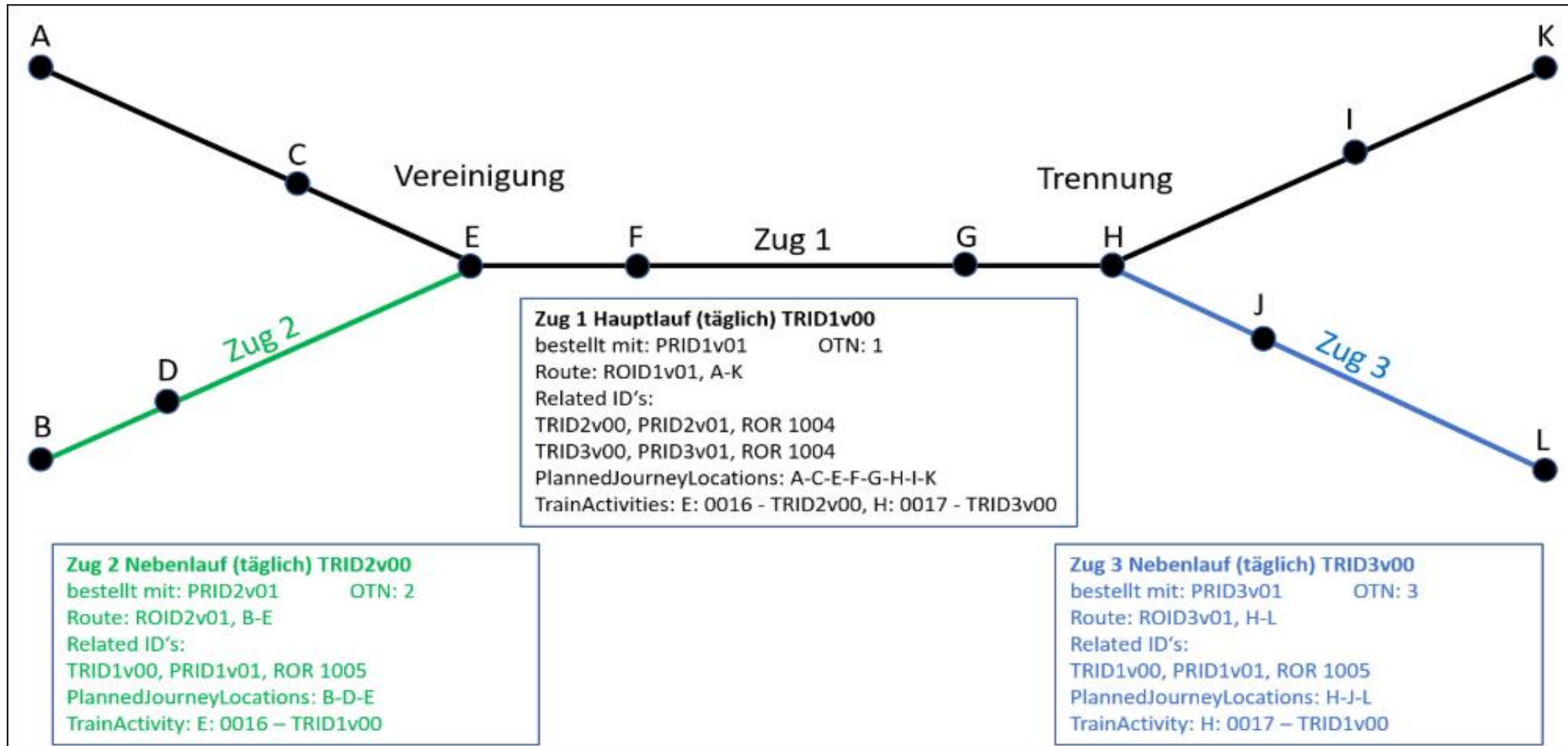
TRAINACTIVITY
0007 Richtungswechsel (mit Nutzung des gleic...

TRAINACTIVITY
0006 Fahrtrichtungswechsel / Führerstandswe...

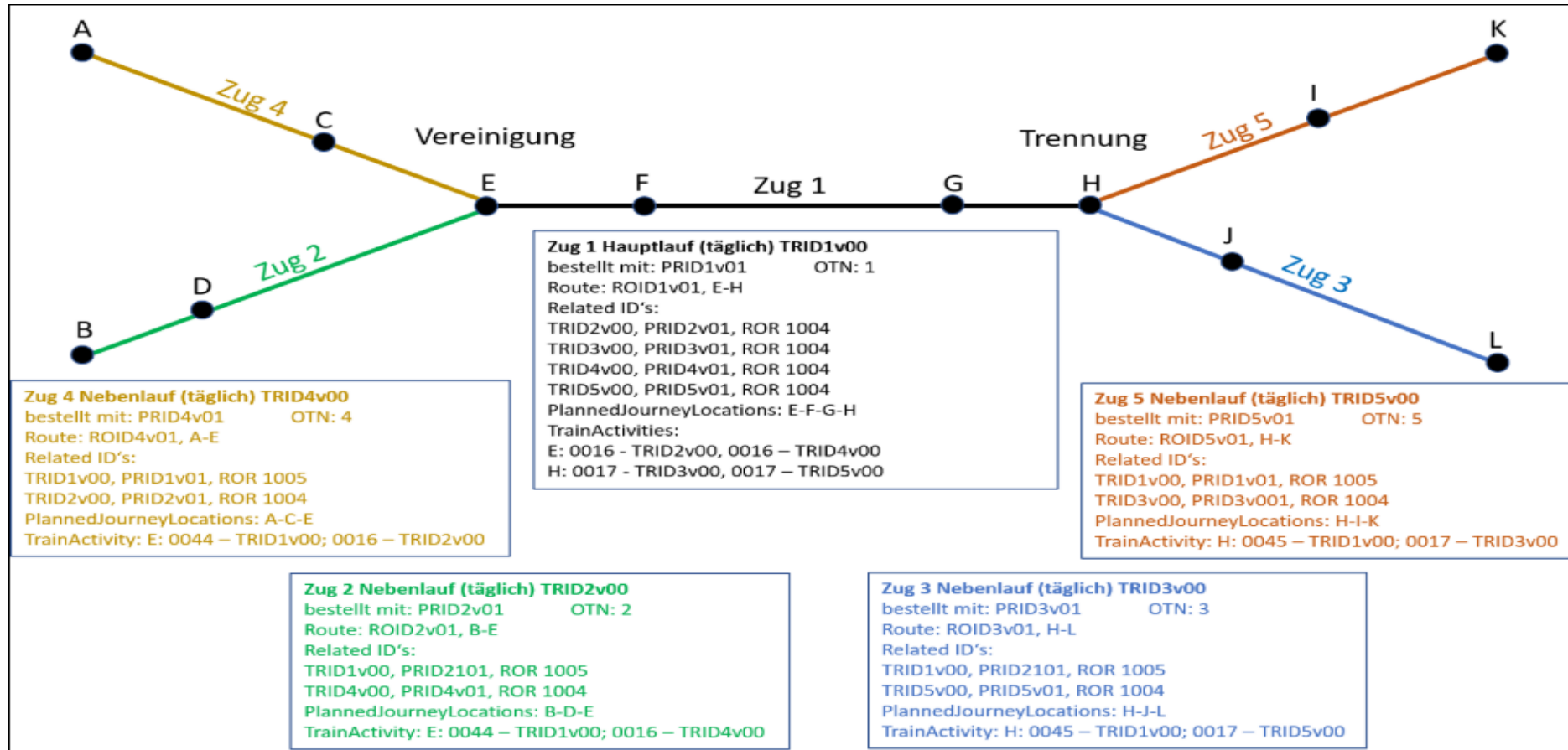
TRAINACTIVITY
DE02 Weitere konstruktivbedingte Richtungswe...

BEGRÜNDUNG FÜR RICHTUNGSWECHSEL

[Empty text box for justification]



! Quelle: SST-Doku Version 4.4.2. – Anlage 8, Stand 10.06.2024
Auszug Anlage 8: „Y-Zug mit Festlegung maximierter Hauptlauf“



! Quelle: SST-Doku Version 4.4.2. – Anlage 8, Stand 10.06.2024
 Auszug Anlage 8: „Y-Zug mit Festlegung Hauptlauf in der Mitte“

Bestellung einer gesicherten Durchfahrt

- Mit der TrainActivity „DE05“ kann eine gesicherte Durchfahrt bestellt werden – diese ist entsprechend auswählbar an einer Durchfahrt
- Auch wenn in der EGB (die in der Zugcharakteristik anzugeben ist) eine gesicherte Durchfahrt gefordert ist, so ist die Betriebsstelle entsprechend im Laufweg zu hinterlegen und die TA „DE05“ anzugeben

FRANKFURT(M) HBF / LAUFWEGSPUNKT-ANGABEN

Fixpunkt

PFLICHTANGABE TRAINACTIVITY

Durchfahrt Kundenhalt Bedarfshalt

KENNZEICHNER: Flexible Zei TAGESSPRUN...: + 0 Tage

TRAINACTIVITY: DE05 Gesicherte Durchfahrt

Kapitel 3d: Besonderheiten von grenzüberschreitenden Trassenanmeldungen

Themenübersicht u.a.:

- Allgemeine Hinweise zu grenzüberschreitenden Trassenanmeldungen
- Betrachtung verschiedener Anwendungsfälle - International
 - Übersicht der Grenzübergänge (Handover und Grenzen)
 - Mindestbestellkriterien an Grenzübergängen
 - Beispiele
 - Differenzierung nach Lage der Fahrplanbearbeitungsgrenze
- Nationale Dritt EIU: Betrachtung verschiedener Anwendungsfälle & beispielhafte Anmeldungen

Übergreifende Informationen zum Umgang mit interoperablen Laufwegen

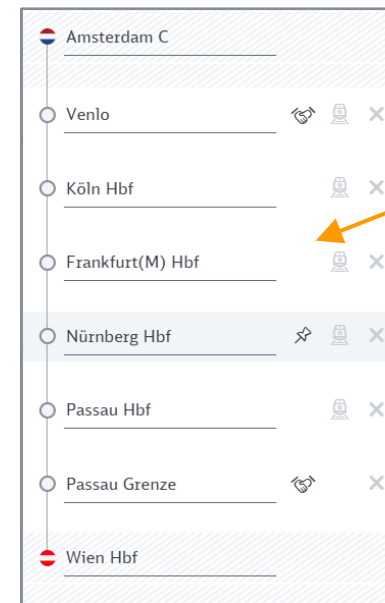
- Mit Einführung von TAF/TAP gibt es das Objekt Route (vgl. Kapitel 1b) welches den gesamten Laufweg der Zugfahrt inkl. Fremdnetzanteilen darstellt. Bei Trassenanmeldung im neuen Webportal muss die Route angegeben werden. Dafür sind erforderlich: Start- und Zielbahnhof (egal welches EIU); alle Handover-Punkte zwischen verschiedenen EIU; alle gewünschten Zwischenlaufwegspunkte im DB InfraGO Netz
- Für die konkreten Anmeldungen gibt es verschiedene Fälle zu differenzieren – der Grundgedanke ist zwischen internationalen und nationalen grenzüberschreitenden Trassenanmeldungen jedoch gleich. Auf den Folgeseiten gehen wir alle auftretenden Fälle durch
- Die Informationen hierzu sind veröffentlicht auf der Webseite zur EVU-Schnittstelle im Menü „Informationen zu Fahrplanbearbeitungsgrenzen (Planning Handovers)“ – Link: [Webseite TTT - EVU Schnittstelle \(pathOS\)](#)
- Analog zu TPN gilt auch in pathOS unter TAF/TAP TSI: Die DB InfraGO konstruiert nur im eigenen Netz und einzelnen Fremdnetzen, wo DB InfraGO konstruktionsführend ist. Trassenanmeldungen für EIU, für die die DB InfraGO konstruiert, werden wie normale reine InfraGO-Netz-Anmeldungen behandelt
- Bei Fremdnetzanteilen muss eine Trassenanmeldung auch unter TAF/TAP im Regelfall individuell an jedes betroffene EIU geschickt werden (mit dem in dem EIU geltenden Anmeldeverfahren). Details und Ausnahmen dazu auf den folgenden Folien
- Grenzüberschreitende Trassen sind entsprechend mit den beteiligten EVU und EIU abzustimmen und im Normalfall sind mehrere individuelle PathRequests zu stellen
- Zudem gelten im internationalen Kontext auch die heutigen Regeln für internationale Zugnummern weiterhin, genau wie alle UIC-Merkblätter dazu. Auch die Mindestbestellkriterien an internationalen Grenzübergängen bleiben gültig (Ril. 302)
- Zusätzlich ist bei u.a. langläufigen interoperablen Zügen, die im Fremdnetz den Verkehrstag wechseln (also z.B. um 20:00 im Ausland losfahren und um 02:00 am Folgetag im InfraGO-Netz sind) der korrekte „Offset to Reference“ anzugeben

Internationale & interoperable Laufwege.

Angabe von Laufwegspunkten in Fremdnetzen (Allgemein)

Hinweise zur Eingabe von interoperablen Laufwegen in pathOS

- Schon im Laufweg ist bei einer internationalen Fahrt die Route gesamthaft anzugeben. Dies bedeutet im Detail:
 - Start und Ziel
 - Alle Handover-Punkte (durch EVU/ZB selbst anzugeben und im Regelfall auch als „Handover“ zu markieren)
 - Alle Zwischenlaufwegspunkte im DB InfraGO Netz
- Darstellung von Laufwegspunkten auf Fremdnetzen:
 - Internationale Laufwegspunkte sind mit einer Landesflagge im kleinen Kreis ganz links gekennzeichnet (im Beispiel Niederlande und Österreich)
 - Innerdeutsche Laufwegspunkte in einem Fremdnetz bekommen eine Deutschlandflagge
 - InfraGO-Laufwegspunkte haben keine Landesflagge (weißer oder grauer Kreis)
 - Laufwegspunkte in einem Fremdnetz, bei denen die DB InfraGO konstruktionsführend ist, werden dargestellt wie InfraGO-eigene Laufwegspunkte („Handoverpunkte“, im Beispiel Venlo)
- An ausländischen Laufwegspunkten kann im Normalfall keine Angabe von Laufwegsdetails und Zugcharakteristik erfolgen (s. Screenshot rechts)
- Allerdings MUSS am 1. Laufwegspunkt im Plannetz der DB InfraGO eine Zugcharakteristik angegeben werden (im Beispiel rechts: Venlo)
- Endet eine Zugfahrt im Handover (z.B. Salzburg Hbf), so ist diese Betriebsstelle nicht als Handover zu markieren



Route ist in diesem Beispiel:

1. Amsterdam (Start)
2. Venlo (Handover)
3. Passau Grenze (Handover)
4. Wien (Ziel)

Internationale & interoperable Laufwege.

Hinweise zu durchführenden EVU's, Partner EVU's und Identifikatoren

Zusammenarbeit zwischen beteiligten EVU

- Bei grenzüberschreitenden Trassen gibt es immer ein „LeadRU“ (sprich das koordinierende EVU). Dieses kann auch der Besteller sein. Im Reiter Identifikatoren (vgl. Kapitel 3e) kann dieses überschrieben werden. Das LeadRU ist verantwortlich für die Definition von TRID, ROID und OTN. Diese Identifikatoren müssen auch bei Anmeldungen zum selben Zug in anderen EIU einheitlich verwendet werden
- Die Angabe des Partner EVU erfolgt (zunächst) weiterhin über das Freitextfeld unter Produktausprägungen
- Ebenfalls im Bereich Produktausprägungen kann das durchführende EVU je Laufwegsabschnitt hinterlegt werden. Diese Angabe ist allerdings nur für Laufwegspunkte im DB InfraGO-Plannetz zulässig (in TTT: „Responsible RU“)

Lead RU per Company Code zu definieren

Angabe der int'l OTN

Angabe vom Partner EVU im Freitextfeld

- Pro Laufwegsabschnitt ist das **durchführende EVU** mit Kundennummer anzugeben
- Weitere Details im Kapitel Allgemeines unter Rollen EVU

OTR am Beispiel eines internationalen Zugs mit Tagessprung vor Einbruch ins deutsche Netz

- Zusätzlich ist international die Behandlung von Tagessprüngen VOR Einbruch ins DB InfraGO-Netz zu beachten. Dies ist in TAF/TAP durch den Offset to Reference abgebildet (vgl. Kap. 3f)
- Im Beispiel fährt der Zug am 30.1. im Ausland los (= Abfahrt des Zuges), überquert in der Nacht die Grenze und ist erst nach Mitternacht auf deutschem Netz, also am 31.1. – in diesem Beispiel ist der Verkehrstag der Trassenanmeldung (also in pathOS anzugeben) der 31.1. Im Laufweg ist am 1. Laufwegspunkt in Deutschland kein Tagessprung zu markieren (denn der Start ist per Definition =0)
- Zusätzlich ist allerdings unter Identifikatoren der Offset to Reference um die Anzahl der Tage zwischen Verkehrstag des Referenzkalenders und tatsächlicher Abfahrt des Zuges (hier =1) anzugeben. Bei mehreren Nachtsprüngen im Ausland erhöht sich diese Zahl entsprechend (Faustregel: x Nachtsprünge im Ausland → OTR = x)
- Anmerkung: Wenn der Zug Montags um 10:00 Uhr im Ausland losfährt und nach 8 Stunden Fahrtzeit am Ziel auf InfraGO-Netz ankommt, so bleibt der OTR = 0, da es hier keinen Nachtsprung im Ausland gibt

1. Hinweis: für die OTN gelten weiterhin die definierten Regeln, u.a. die Eindeutigkeit je Verkehrstag

2. Hinweis: Wenn der Nachtsprung im deutschen Fremdnetz vor DB InfraGO-Netz war, so gilt dieselbe Regelung. Auch hier ist der Verkehrstag der erste auf InfraGO-Netz mit OTR = 1. Hier ist dann übergangsweise auf die Angabe von konkreten Zeiten im Fremdnetz zu verzichten (wenn diese genannt werden sollen, so müssten die ins Freitextfeld)

Internationale & interoperable Laufwege.

Betrachtung verschiedener Anwendungsfälle - International

Bei internationalen Zugläufen ist im 1. Schritt die Differenzierung nach Art und Menge der Grenzübergänge nötig

Anwendungsfall (international)	Individuelle Trassenanmeldungen & Hinweise
Zug beginnt im Ausland und endet im Netz der DB InfraGO	1. PR an Ausland, 2. PR an DB InfraGO (mit einer TRID) - Angabe Planning Handover Pflicht (1x). Vollständige Angabe Route auch bei DB InfraGO nötig, Zugcharakteristik am 1. Laufwegpunkt auf InfraGO-Netz Pflicht
Zug beginnt im Netz der DB InfraGO und endet im Ausland	1. PR an DB InfraGO, 2. PR an Ausland (mit einer TRID) - Angabe Planning Handover Pflicht (1x). Vollständige Angabe Route auch bei DB InfraGO nötig, Zugcharakteristik am 1. Laufwegpunkt auf InfraGO-Netz Pflicht
Zug beginnt im Ausland, durchfährt Netz der DB InfraGO und endet im Ausland	1. PR an Ausland, 2. PR an DB InfraGO, 3. PR an Ausland (mit einer TRID) - Angabe Planning Handover Pflicht (2x). Vollständige Angabe Route auch bei DB InfraGO nötig, Zugcharakteristik am 1. Laufwegpunkt auf InfraGO-Netz Pflicht
Zug beginnt im Netz der DB InfraGO, durchfährt das Ausland und endet im Netz der DB InfraGO	<ul style="list-style-type: none"> - Bei gleichbleibender OTN: nur 1 PR an DB InfraGO (mit dem gesamten Laufweg). Bei Bestellung ausschließlich mit 1 PR an DB InfraGO dürfen KEINE planning Handover gesetzt werden, die Betriebsstelle ist aber zu nennen (entgegen der TTT-Logik). Im Ausland ist mind. 1 „Stütz-Betriebsstelle“ nötig – diese MUSS in das allgemeine Freitextfeld geschrieben werden, die Betriebsstelle kann aktuell NICHT im Laufweg genannt werden, Angaben von Zugcharakteristik sind im Ausland nicht erforderlich – diese müssen direkt an das Fremd-EIU gehen (denn auch dort MUSS der ausländische Teil noch bestellt werden!) - Bei gesplitteter Anmeldung (1. PR InfraGO, 2. PR Ausland, 3. PR InfraGO) gibt es im Netz der DB InfraGO 2 einzeln zu verschickende PR mit jeweils einer eigenen OTN. Es handelt sich um 2 eigene PR und TR, die im Ausland gebrochen werden müssen (und jeweils eine eigene OTN haben). Angabe der Handover in jeder Anmeldung Pflicht (je 1x)

- Kombinationen der oben genannten Ausprägungen – auch in Teilen – möglich
- Ausprägungen bei Anzahl der betroffenen Länder vereinfacht auf direkte Nachbarländer
- Bei gleichbleibender OTN an einem Verkehrstag erlaubt DB InfraGO vorläufig nur 1 PR

Quelle: https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/netzzugang-und-regulierung/taf-tap-tsi/evu_schnittstelle-11089208#

Internationale & interoperable Laufwege.

International: Übersicht der Grenzübergänge (Handover und Grenzen)

Für alle internationalen Grenzübergänge sind Grenzen und Handover in einem Excel-Dokument veröffentlicht

- Die Übersicht ist veröffentlicht auf der Webseite zur EVU-Schnittstelle im Menü „Informationen zu Fahrplanbearbeitungsgrenzen (Planning Handovers)“
- Link: [Webseite TTT - EVU Schnittstelle \(pathOS\)](#)



1

In den Spalten A bis C ist zunächst der betroffene Grenzschnitt zu suchen

2

In Spalten E bis H ist dann die Betriebsstelle benannt, an der die Fahrplanerstellung von einem EIU aufs andere EIU übergeht

3

In Spalten J bis M ist je Grenzübergang definiert welche Betriebsstelle (ggfs. abweichend der Logik) im PR als Handover anzugeben ist

4

Falls zusätzlich zum Handover noch eine Grenz-Betriebsstelle anzugeben ist, so ist diese in Spalte R („State Border“)

Grenzübergänge nach EU-BG				Abgrenzung der für die Fahrplanbearbeitung der DB InfraGO relevanten europäischen EIU-Grenzen				Handoverübergänge in Teilbereich ausgewählter Handoverpunkte für die Steuerung von TTT				Handoverübergänge in Teilbereich ausgewählter Handoverpunkte für die Steuerung von TTT				Handoverübergänge in Teilbereich ausgewählter Handoverpunkte für die Steuerung von TTT			
Land	Station	Station	Station	Land	Station	Station	Station	Land	Station	Station	Station	Land	Station	Station	Station	Land	Station	Station	Station
Deutschland	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt

Beispielhaft für Kehl:

- Grenzschnitt = Kehl / Straßbourg-Neudorf
- Übergang Fahrplanbearbeitung = DE15464 Kehl (gehört DB InfraGO)
- In PR anzugebener Handover = DE15465 Kehl Grenze als State Border (zusätzlich nötig: der „eigentliche Handover“ Kehl. Für Details hierzu siehe Folgefolien zur Lage der Fahrplanbearbeitungsgrenze)

Land	Station	Station	Station	Land	Station	Station	Station	Land	Station	Station	Station	Land	Station	Station	Station	Land	Station	Station	Station
Deutschland	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt

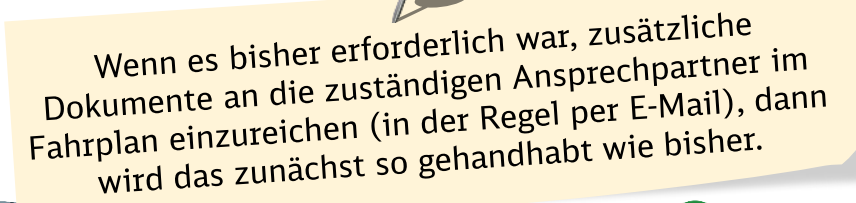
Quelle: https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/netzzugang-und-regulierung/taf-tap-tsi/evu_schnittstelle-11089208#

Mindestbestellkriterien bei internationalen grenzüberschreitenden Laufwegen

- In den INB sind in Anlage 3.2.1.2.3 alle wesentlichen betrieblich-technischen Regelwerke zusammengefasst. Auf der Internetseite http://www.dbinfrago.com/regelwerke_betrieblich-technisch sind die aktuell geltenden Regelwerke hinterlegt (jeweils zur passenden INB-Version)
- Ril 302 „grenzüberschreitende Bahnstrecken“ ist sowohl in seiner Gesamtfassung als auch separat für die jeweiligen Landesgrenzen zu einem Land verfügbar, darin enthalten sind dann jeweils alle allgemein gültigen und zusätzlichen Bestimmungen für die jeweiligen Grenzübergänge
- Die Mindestbestellkriterien (an den „deutschen Top-Grenzen“) der Richtlinie 302 sind auch unter TAF/TAP einzuhalten
- Zusätzlich zu den allgemein gültigen Kriterien sind ebenfalls die heute geltenden spezifischen Regelungen zu den einzelnen Grenzübergängen zu beachten
- Die Angabe erfolgt wenn relevant im DB InfraGO-Netz in der Regel über die TrainActivities an den einzelnen Laufwegspunkten, beim ReasonOfReference unter Identifikatoren oder im Freitextfeld (im allgemeinen unter Produktausprägungen oder individuell je Laufwegspunkt möglich)

Definierte Mindestbestellkriterien:

- Internationale Zugnummer (Kein Wechsel der Zugnummer beim Grenzübertritt)
- Start- und Zielbetriebsstelle im jeweiligen Land (Grenzbahnhöfe sind oft keine plausiblen Start- und Zielbetriebsstellen)
- Partner-EVU im anderen Land (Abstimmung und Harmonisierung der EVU muss vorab stattfinden) – im Freitextfeld unter Produktausprägungen einzutragen
- Angabe der Grenzstandzeit + Haltegrund und Betriebstechnologie (z.B. Lokwechsel, Personalwechsel, WTU – Plausibilisierung der Grenzstandzeiten nebst Definition von Maximalwerten)
- Benennung etwaiger Vor- und Nachleistungen bei beginnenden und endenden Zügen (Transparenz über Prozesse für Fahrdienstleister und Grenzkordinator)



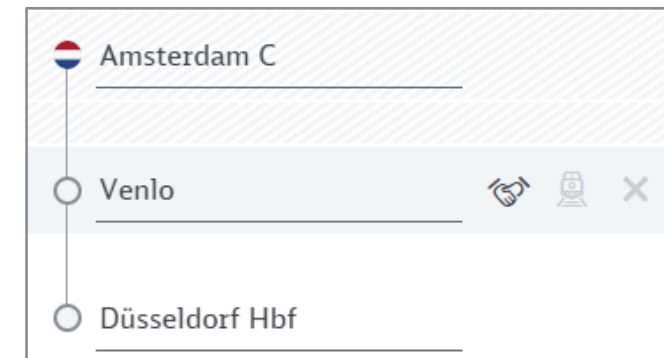
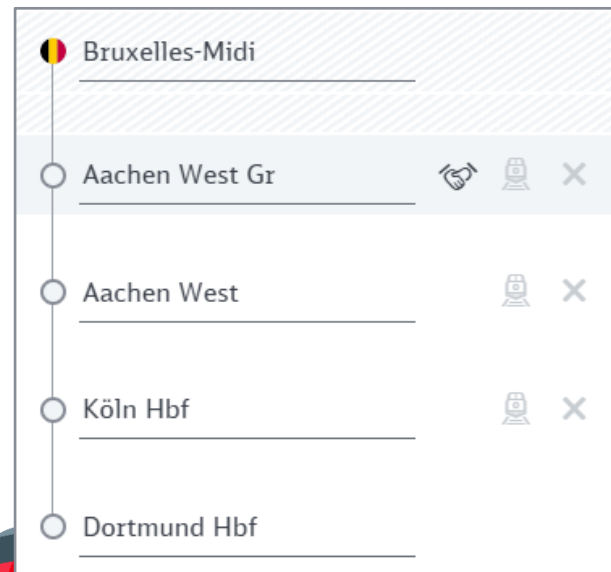
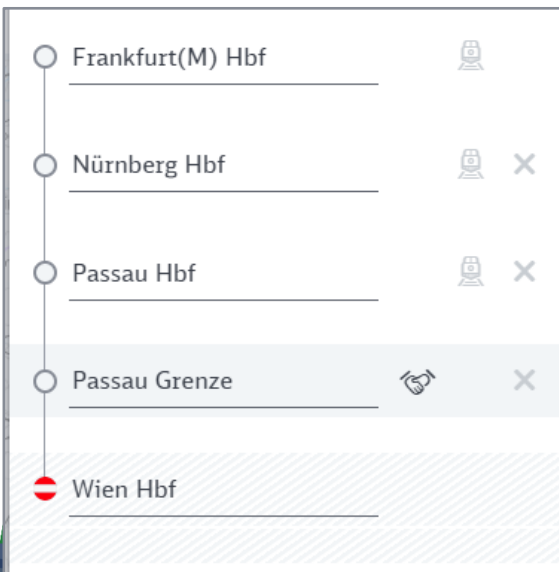
Wenn es bisher erforderlich war, zusätzliche Dokumente an die zuständigen Ansprechpartner im Fahrplan einzureichen (in der Regel per E-Mail), dann wird das zunächst so gehandhabt wie bisher.

Internationale & interoperable Laufwege.

International: Inland → Ausland bzw. Ausland → Inland

Beispiele für internationale Trassenanmeldungen

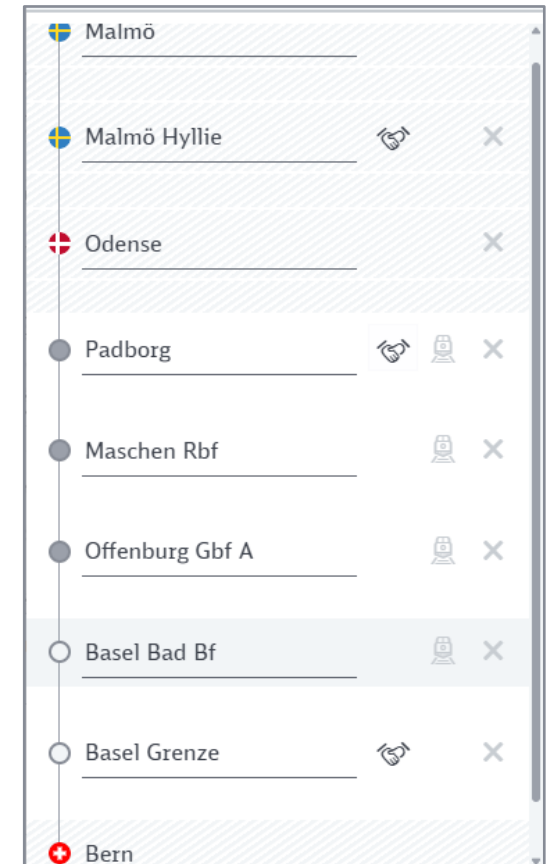
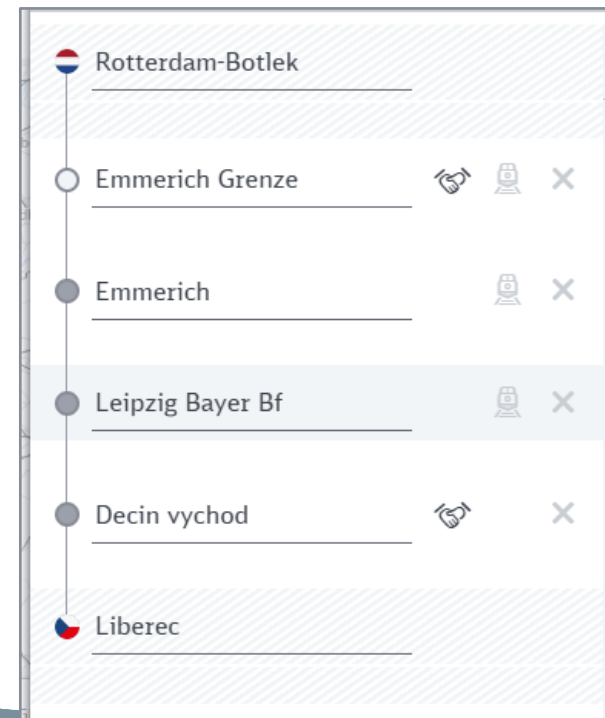
- 3 Beispiele aus dem Personenverkehr
- Frankfurt → Wien mit Grenzübergang in Passau. Hier ist der Handover bei Passau Grenze zu setzen (s. Folgefolien) obwohl ab Passau Hbf/Gbf von der ÖBB konstruiert wird
- Brüssel → Dortmund mit Grenzübergang in Aachen West. Hier ist der Handover in Aachen West Grenze zu setzen (s. Folgefolien) – die Konstruktionsbearbeitungsgrenze ist genau auf der Grenze
- Amsterdam → Düsseldorf mit Grenzübergang in Venlo. Fahrplanbearbeitungsgrenze ist hier Venlo, ab dort konstruieren die Niederländer bzw. andersrum die InfraGO
- DB InfraGO konstruiert in allen drei Fällen den Teil auf InfraGO-Netz (also bis/vom Handover)



Internationale & interoperable Laufwege. International: Ausland → Inland → Ausland

Beispiele für internationale Trassenanmeldungen

- 2 fiktive Beispiele aus dem langläufigen Güterverkehr, um einige Anwendungsfälle zu erklären
- Rotterdam → Liberec mit Grenzübergang in Emmerich (Handover ist Emmerich Grenze) sowie in Decin Vychod (ist auch Handover)
- Malmö → Bern mit Grenzübergang zwischen Schweden und Dänemark (der Handover muss auch angegeben werden als Teil der Route!). Die für uns konstruktionsrelevanten Grenzübergänge sind Padborg (ist auch Handover) sowie Basel Bad (hier ist der Handover Basel Grenze)
- DB InfraGO konstruiert in beiden Fällen den Teil auf InfraGO-Netz (also vom Handover bis zum Handover)



Internationale & interoperable Laufwege.

International: Inland → Ausland → Inland (Sonderfall!)

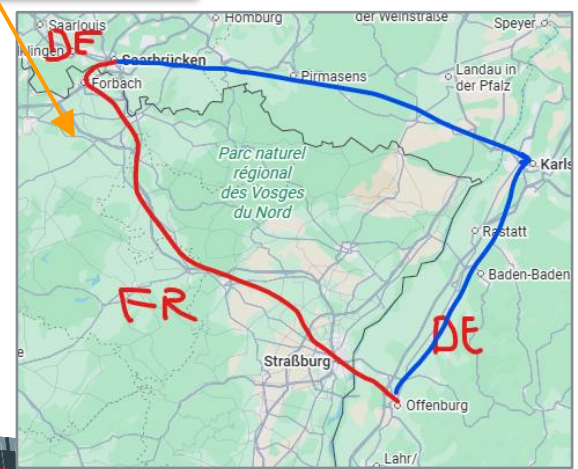
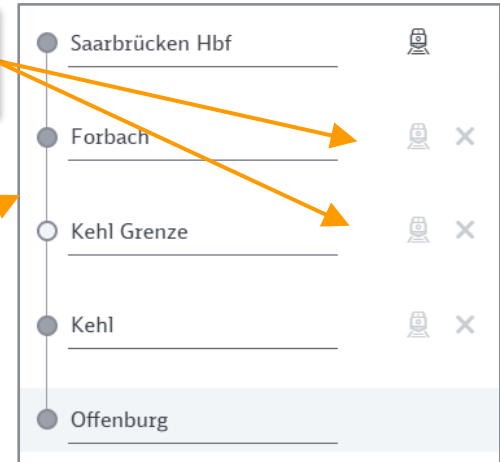
Beispiele für internationale Trassenanmeldungen

- Für diesen Fall nehmen wir eine Strecke, die im InfraGO-Netz startet, dann durchs Ausland fährt und wieder ins InfraGO-Netz einbricht und **die durchgängig unter derselben OTN** verkehren soll
- Problem ist hier, dass nach regulärer TTT Bestell-Logik zwei PR an einem Verkehrstag mit 1 OTN unterwegs wären, was aktuell nicht möglich ist
- Im Beispiel möchten wir von Saarbrücken über Forbach, durch Frankreich inkl. Straßburg und über Kehl nach Offenburg
- Geografisch möchten wir die rote Strecke in der Grafik rechts konstruiert bekommen – nicht die blaue. Dafür ist es wichtig, dass Sie in der Bestellung mindestens eine „**Stützbetriebsstelle**“ in Frankreich angeben. **Diese darf allerdings NICHT im Laufweg angegeben werden, sondern MUSS in das allgemeine Freitextfeld.** Die Angabe der ausländischen Stützbetriebsstellen im Laufweg ist momentan nicht zulässig!!
- **Bestellt wird dann in EINEM PathRequest an DB InfraGO und es dürfen KEINE Handover in der Anmeldung als solche benannt werden.** Die zugehörigen, korrekten Betriebsstellen müssen Sie jedoch angeben (in unserem Beispiel Forbach und Kehl + Kehl Grenze)
- Wichtig: Natürlich muss hier auch in Frankreich beim dortigen EIU noch eine Trassenbestellung für den ausländischen Teil eingereicht werden

Keine Handover als solche hinterlegt

Stützbetriebsstelle in Frankreich ist nicht im Laufweg angegeben (in diesem Fall wird „Straßbourg“ nur ins Freitextfeld geschrieben!)

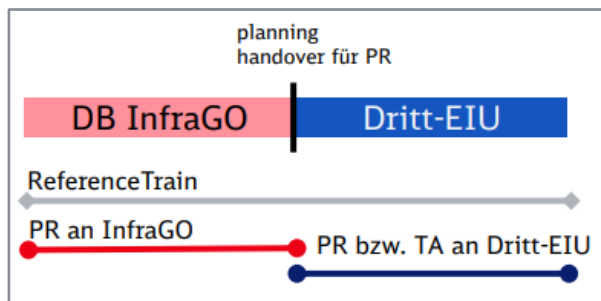
Die rote Trasse ist gewünscht (DE-FR-DE)



Wenn Sie so einen Sonderfall haben, kommen Sie gerne auf uns zu, damit wir das Vorgehen individuell besprechen können

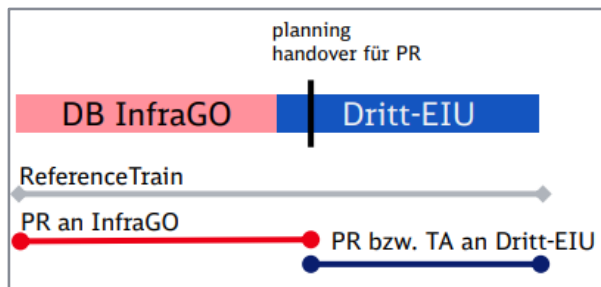
Lage auf Netzgrenze

- PR an DB InfraGO ab/bis Fahrplanbearbeitungsgrenze/Netzgrenze



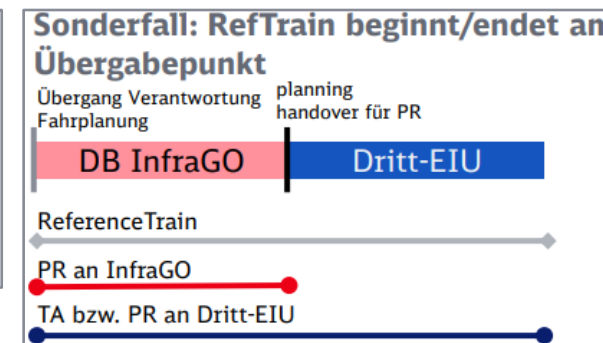
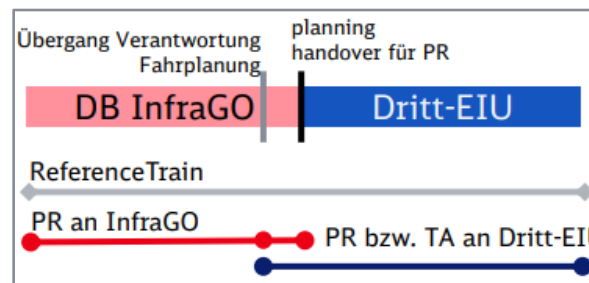
Lage auf Dritt-Infrastruktur

- PR an DB InfraGO ab/bis Fahrplanbearbeitungsgrenze. Besonderheiten der Trassenanmeldung beim Dritt-EIU sind mit dem betroffenen EIU abzustimmen



Übergabepunkt im InfraGO-Netz (temporäres Vorgehen)

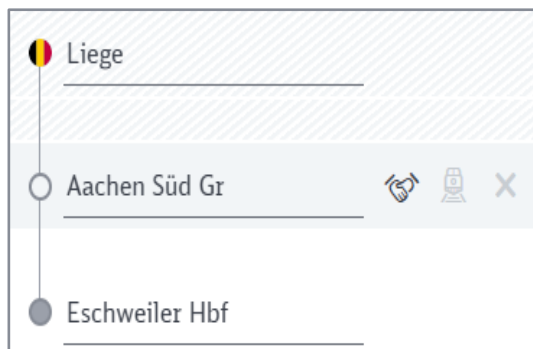
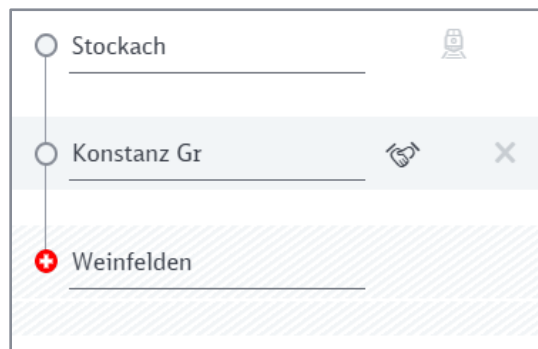
- Im PR an DB InfraGO ist der Handoverpoint aktuell an der Netzgrenze anzugeben. Die Betriebsstelle, an der die Verantwortung zur Fahrplanerstellung übergeht, ist im PR als Laufwegspunkt mit anzugeben, um eine internationale Absprache der Grenzzeiten zu ermöglichen
- Die Trassenanmeldung an das ausländische EIU muss bis/ab der Betriebsstelle, an der die Verantwortung zur Fahrplanerstellung übergeht, erfolgen
- Für den Sonderfall, wo der Zug am Handover beginnt/endet, ist nur der kleine Abschnitt auf InfraGO-Netz anzumelden (also Handover bis Netzgrenze oder umgekehrt) – im Webportal kann keine Betriebsstelle als Handover markiert werden



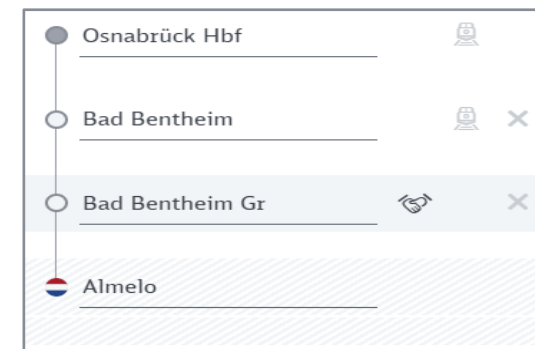
Internationale & interoperable Laufwege.

International: Beispiele für versch. Lagen der Fahrplanbearbeitungsgrenze

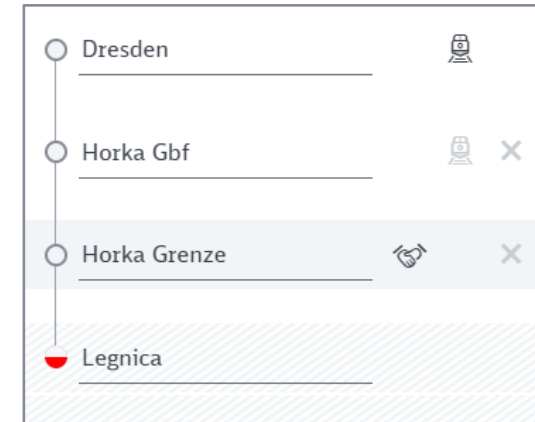
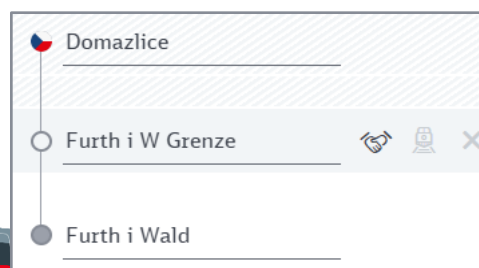
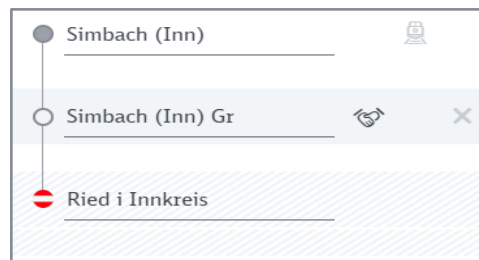
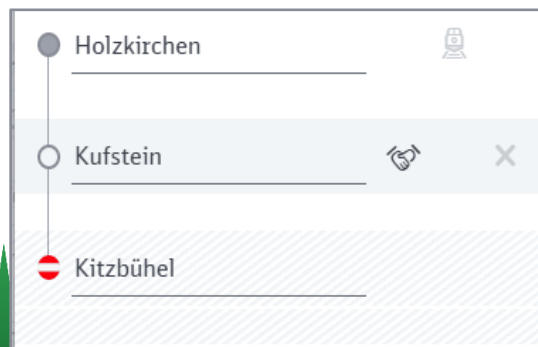
Lage auf Netzgrenze



Übergabepunkt im InfraGO-Netz (temporäres Vorgehen)



Lage auf Dritt-Infrastruktur



Individuelle Trassenanmeldung an alle beteiligten EIU

Anwendungsfall (innerdeutsch)	Hinweise zu Trassenanmeldungen
Zug beginnt im Dritt-EIU und endet im Netz der DB InfraGO	1. PR an Dritt-EIU, 2. PR an DB InfraGO (mit einer TRID) – Detailangaben für Anteil beim Dritt-EIU im PR an InfraGO nicht nötig. Angabe Planning Handover optional. Am 1. Laufwegspunkt muss eine Zugcharakteristik angegeben werden
Zug beginnt im Netz der DB InfraGO und endet im Dritt-EIU	1. PR an DB InfraGO, 2. PR an Dritt-EIU (mit einer TRID) – Detailangaben für Anteil beim Dritt-EIU im PR an InfraGO nicht nötig. Angabe Planning Handover optional. Am 1. Laufwegspunkt muss eine Zugcharakteristik angegeben werden
Zug beginnt im Dritt-EIU, durchfährt Netz der DB InfraGO und endet im Dritt-EIU	1. PR an Dritt-EIU, 2. PR an DB InfraGO, 3. PR an Dritt-EIU (mit einer TRID) – Detailangaben für Anteil beim Dritt-EIU im PR an InfraGO nicht nötig. Angabe Planning Handover optional. Am 1. Laufwegspunkt muss eine Zugcharakteristik angegeben werden
Zug beginnt im Netz der DB InfraGO, durchfährt ein Dritt-EIU und endet im Netz der DB InfraGO	<p>Achtung: Wenn eine durchgängige OTN gewünscht ist, muss dieser Sonderfall in EINEM PR an DB InfraGO gehen (analog zur internationalen Bestellung). Bei Bestellung ausschließlich mit 1 PR an DB InfraGO dürfen KEINE planning Handover gesetzt werden (entgegen der TTT-Logik). Im Dritt EIU ist mind. 1 „Stütz-Betriebsstelle“ nötig – diese MUSS im Laufweg angegeben werden, Angaben von Zugcharakteristik sind im Fremdnetz nicht erforderlich – diese müssen direkt an das Fremd-EIU gehen (Ausnahme: Zug startet sogar noch in einem deutschen Dritt EIU, denn am 1. Laufwegspunkt muss eine Zugcharakteristik angegeben werden)</p> <p>Bei gesplitteter Anmeldung (1. PR InfraGO, 2. PR Dritt-EIU, 3. PR InfraGO) gibt es im Netz der DB InfraGO 2 einzeln zu verschickende PR mit jeweils einer eigenen OTN. Detailangaben für Anteil beim Dritt-EIU im PR an InfraGO nicht nötig. Es handelt sich um 2 eigene PR und TR, die im Dritt EIU gebrochen werden müssen (und jeweils eine eigene OTN haben). Angabe der Handover in jeder Anmeldung Pflicht (je 1x).</p>

! SONDERFALL mit Workaround !

Für die innerdeutschen Grenzübergänge gibt es keine Übersicht wie im internationalen Verkehr. Hier sind die bekannten Grenzen/Handover zu verwenden

Trassenanmeldung NUR an DB InfraGO gemäß ERegG § 51 (InfraGO koordiniert dann die Anmeldung mit anderen EIU)

Anwendungsfall (innerdeutsch)	Hinweise zu Trassenanmeldungen
Zug beginnt im Dritt-EIU und endet im Netz der DB InfraGO	1 PR an DB InfraGO (1 TRID) – für den Laufwegsanteil, wo DB InfraGO fahrplanbildend (konstruierend) ist, müssen alle Angaben getätigt werden (Laufweg, Zugcharakteristik etc.). Die Angabe der Planning Handover ist optional, allerdings müssen die Grenzübergänge benannt werden – hier sind erstmal die bekannten zu verwenden, eine vollständige und eindeutige Übersicht gibt es aktuell nicht. Am 1. Laufwegspunkt muss eine Zugcharakteristik angegeben werden.
Zug beginnt im Netz der DB InfraGO und endet im Dritt-EIU	Für den Streckenanteil auf Dritt-EIU gilt, dass Mindestangaben nötig sind (Start, Ziel, Grenzübergänge), weitere Laufwegspunkte können angegeben werden, die Zugcharakteristik kann detailliert angegeben werden. Allerdings kann die Angabe nur nach den InfraGO-Anforderungen erfolgen – etwaige Sonderregelungen je Dritt-EIU sind nur in direkter Bestellung beim Dritt-EIU möglich. Wichtig ist, dass am 1. Laufwegspunkt auf DB InfraGO-Plannetz alles vollständig angegeben ist.
Zug beginnt im Dritt-EIU, durchfährt Netz der DB InfraGO und endet im Dritt-EIU	DB InfraGO übernimmt anschließend die Koordination mit den Dritt-EIU (was aber auch in den regulären Anmeldungen nötig ist für die Abstimmung an Grenzübergängen).
Zug beginnt im Netz der DB InfraGO, durchfährt ein Dritt-EIU und endet im Netz der DB InfraGO	Achtung: Wenn eine durchgängige OTN gewünscht ist, muss dieser Sonderfall in EINEM PR an DB InfraGO gehen (analog zur internationalen Bestellung). Bei Bestellung ausschließlich mit 1 PR an DB InfraGO dürfen KEINE Planning Handover gesetzt werden (entgegen der TTT-Logik). Im Dritt EIU ist mind. 1 „Stütz-Betriebsstelle“ nötig, diese MUSS im Laufweg angegeben werden , Angaben von Zugcharakteristik sind im Fremdnetz nicht erforderlich – diese müssen direkt an das Fremd-EIU gehen (Ausnahme: Zug startet in einem deutschen Dritt-EIU, denn am 1. Laufwegspunkt muss eine Zugcharakteristik angegeben werden)

Internationale & interoperable Laufwege.

Nationale Dritt EIU: Beispielhafte Anmeldungen (1 von 2)

Hamburg Hbf

Buxtehude

Buxtehude DB-Gr

Bremervörde

Ahrensfelde/Brm

- Zugcharakteristik von Hamburg bis Buxtehude DB-Gr anzugeben
- Handover an Buxtehude DB-Gr optional, die Betriebsstelle selbst ist anzugeben
- Start und Ziel sind Pflicht – im Beispiel ist Bremervörde eine optionale Angabe

Kar. Albtalbf.

Kar Rheinbergstr

Wörth (Rhein)

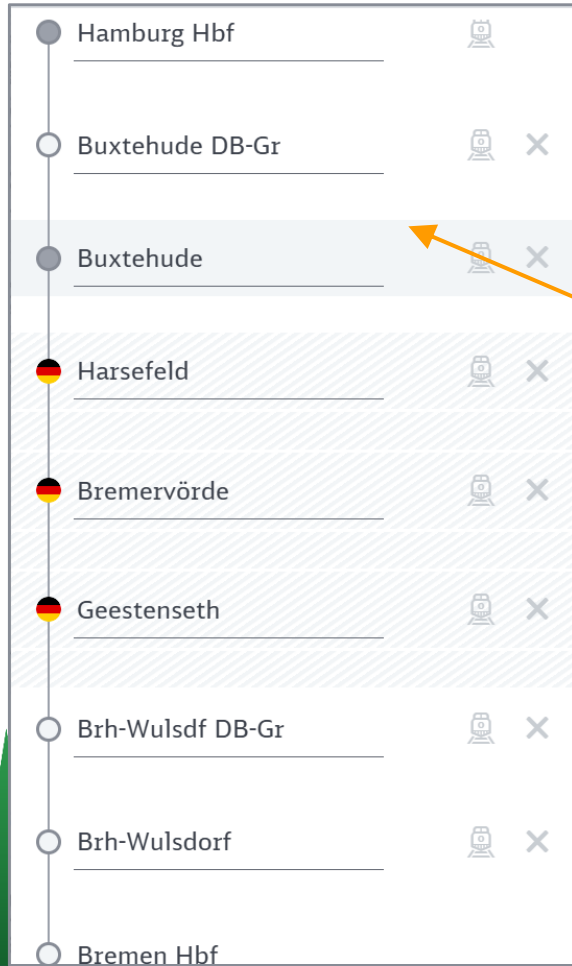
Germersheim

Mannheim Hbf

- Zugcharakteristik muss bereits in Karlsruhe Albtalbahnhof angegeben werden (bis Mannheim)
- Handover ist hier weggelassen
- Start und Ziel sind Pflicht – im Beispiel ist Rheinbergstraße eine optionale Angabe

Internationale & interoperable Laufwege.

Nationale Dritt EIU: Beispielhafte Anmeldungen (2 von 2)



- Sonderfall einer Strecke, die mehrfach in einer Trassenanmeldung durch das DB InfraGO-Netz fährt. Die Strecke ist fiktiv und dient nur der Veranschaulichung des Beispiels
- Wichtigster Hinweis: Wenn hier eine gleichbleibende Zugnummer (OTN) von Hamburg Hbf bis Bremen Hbf gewünscht ist, dann kann dieses Beispiel nur so wie links dargestellt, bestellt werden:
- Es muss EIN PathRequest an DB InfraGO gestellt werden und es dürfen KEINE Handoverpunkte gesetzt werden (das „Handschlag-Symbol“ in pathOS). Die Grenzübergänge müssen jedoch als Laufwegspunkt genannt werden
- Es ist mindestens eine Stützbetriebsstelle im Dritt-EIU notwendig. Im Beispiel haben wir 3 genommen. Das ist nicht zwingend nötig, es hätte z.B. auch Bremervörde gereicht
- Die Zugcharakteristik wird zunächst in Hamburg Hbf vollständig angegeben und vererbt sich bis zum Ziel durch. Alle Änderungen auf dem Netz der DB InfraGO müssen angegeben werden, also z.B. Triebfahrzeugwechsel. Im Fremdnetz ist dies nicht erforderlich – diese Informationen müssen im direkten Kontakt mit dem Dritt EIU ausgetauscht werden (gilt auch für Unterwegshalte, Zeiten etc.)
- DB InfraGO koordiniert in diesem Fall dann (wie bisher auch) mit dem Dritt EIU die Trassenanmeldung, primär an den Grenzübergängen

Kapitel 3e:

Angabe der Zugcharakteristik

Themenübersicht, u.a.:

- Allgemeine Hinweise zur Zugcharakteristik
- Gesamtzug, Zuglok, Wagenzug
- Mehrfachtraktionen und Umgang mit Schlepploks
- Tfz-Fahrten, Lokzüge, Leerreisezüge
- Detailsingaben zum Wagenzug
- Detailsingaben zum Gesamtzug
- Angabe einer alternativen Zugcharakteristik
- Angaben zu Beförderungsbesonderheiten (inkl. BZA-Nummern)
- Angabe von Einzelgrenzlastberechnungen (EGB-Nummern)

Laufweg & Zugcharakteristik.

Allgemeine Hinweise zur Zugcharakteristik

Auch Angaben zu Zugcharakteristik sind laufwegspunkt-spezifisch

- Im Eingabefenster sind **Angaben zu Laufweg und Zugcharakteristik vereint** – in der XXL-Fensterdarstellung sind beide nebeneinander sichtbar (in allen kleineren Ansichten sieht man immer nur Laufweg oder Zugcharakteristik und kann per Klick zwischen den Ansichten wechseln)
- **Alle Angaben zu Laufweg und Zugcharakteristik beziehen sich immer auf exakt einen Laufwegspunkt** (bzw. die Strecke bis zum nächsten) – dieser ist grau hervorgehoben und in der obersten Zeile nochmal genannt. Eingegebene Werte werden auf nachfolgende Laufwegpunkte „vererbt“ (bis sie an einem späteren Laufwegpunkt verändert werden – jede „Kleinigkeit“ reicht, sobald einmal eine Änderung stattgefunden hat). Hinweis: Wenn die Vererbung nicht so funktioniert wie gewünscht, dann muss man als Workaround die Zugcharakteristik an dem Laufwegspunkt leeren, damit wird sie auf die vorherige Charakteristik zurückgesetzt
- Ist das kleine Zugsymbol neben dem Laufweg hellgrau, so ist hier keine individuelle Zugcharakteristik angegeben worden. Ist das Icon dunkelgrau, so sind an diesem Laufwegspunkt Werte angegeben
- Solange am ersten Laufwegspunkt auf InfraGO-Plannetz keine Angaben zur Zugcharakteristik hinterlegt sind, können auch die nachfolgenden Punkte nicht befüllt werden. Am letzten Laufwegspunkt können keine Angaben zur Zugcharakteristik mehr getätigt werden
- Unter TAF/TAP wird zwischen **Gesamtzug, Zuglok und Wagenzug** getrennt – diese 3 Elemente müssen befüllt werden (im Menü der obere weiß hinterlegte Teil)
- Zusätzlich gibt es die Option eine alternative Zugcharakteristik anzulegen (bzw. zu löschen), Sonstige Angaben zu tätigen und im SGV zusätzlich Gefahrgutangaben zu hinterlegen

Ansicht bei kleineren Monitoren/Fenstern

Hilfemodus

Eingabe Laufweg

Zuglok-Icon:

- **Dunkelgrau:** indiv. Zugchar. definiert
- **Hellgrau:** keine indiv. Zugchar. definiert

Angaben zur primären Zugcharakteristik

Angaben zum Laufwegspunkt

Alternative Zugcharakteristik anlegen

Gefahrgutangaben (nur im SGV)

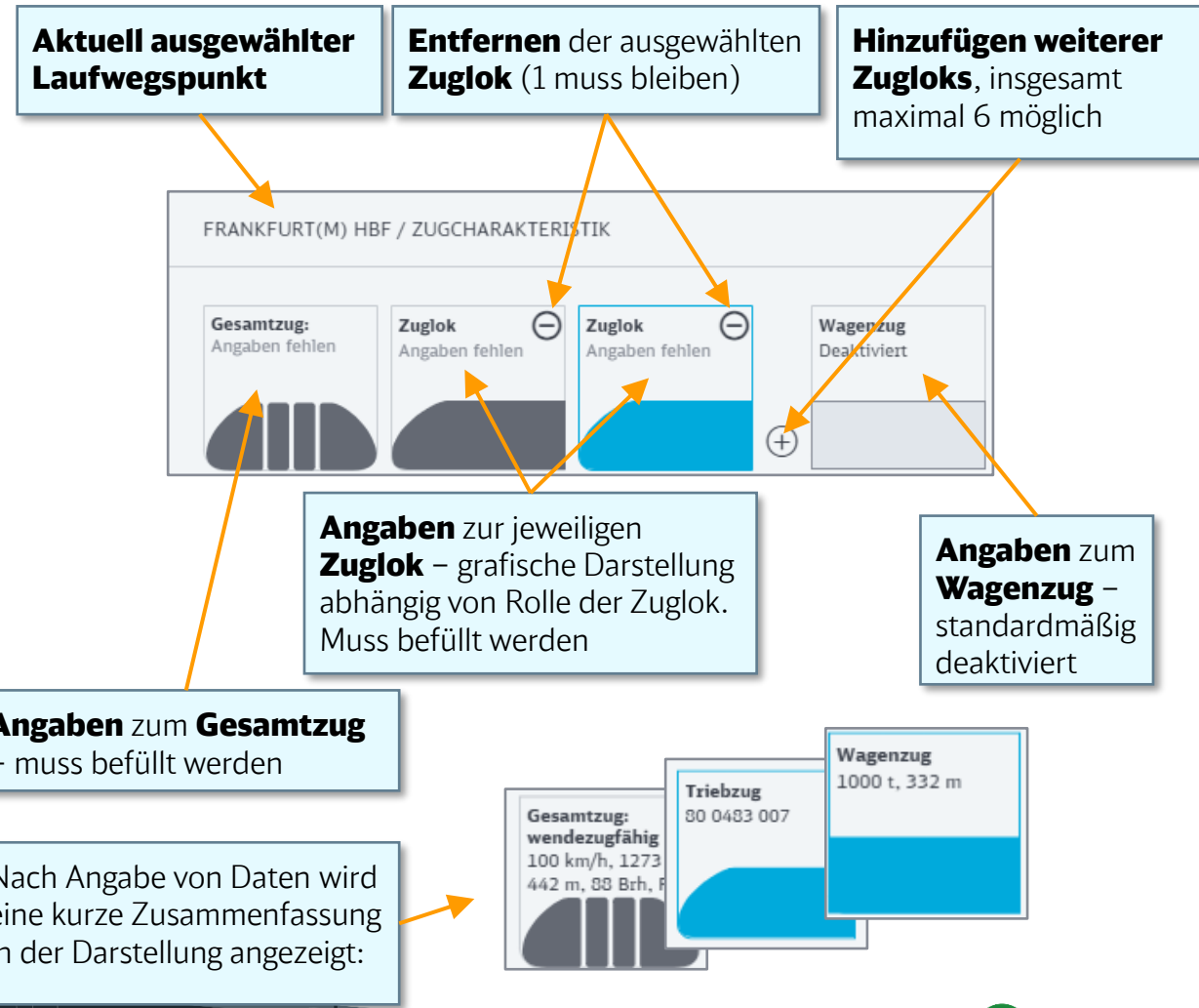
Leeren der gesamten Zugcharakteristik an diesem Laufwegspunkt

Laufweg & Zugcharakteristik.

Abgrenzung Gesamtzug, Zuglok, Wagenzug

Grundlogik unter TAF/TAP: Zugloks + Wagenzug = Gesamtzug

- Die Zugcharakteristik muss zunächst am 1. Laufwegspunkt im DB InfraGO Netz getätigt werden – an welchem Laufwegspunkt man sich aktuell in der Eingabe befindet, sieht man oben über der grafischen Darstellung
- Generell müssen in pathOS Angaben zu 3 Elementen getätigt werden und zwar im weiß hinterlegten Menü direkt unter den kleinen Symbolen:
 - **Zuglok:** Detaillierte Angaben zum verwendeten Tzf inkl. Baureihe, dessen Rolle und Daten. **Unter TAF/TAP TSI nur 3 gekuppelte Tzf zulässig.** Im Webportal von pathOS sind fälschlicherweise noch 6 möglich, das wird noch angepasst. Abhängig von der Rolle der Zuglok passt sich die Grafik an (z.B. Zuglok, Mittellok, Schiebelok)
 - **Wagenzug:** standardmäßig deaktiviert, muss manuell aktiviert werden. Ist auszufüllen, wenn Wagen von einer Zuglok gezogen werden, inkl. spezifischer Daten für den Wagenzug. Hier sind auch KV-Profile anzugeben wenn relevant
 - **Gesamtzug:** Bezieht sich stets auf den gesamten Zug, einzelne Aspekte werden automatisch berechnet, Detailangaben zum gesamten Zug sind hier zwingend anzugeben und konstruktionsrelevant



Laufweg & Zugcharakteristik.

Detaileingaben zur Zuglok

Gesamtzug: Angaben fehlen

Zuglok: Angaben fehlen

Wagenzug: Angaben fehlen

ROLLE DES TFZ*
Zuglok

TRIEBFahrZEUG*
-

GEWICHT DES TFZ: t

LÄNGE DES TFZ: m

Auswahlmenü **Rolle des Tfiz** (solange kein Tfiz ausgewählt ist)

Auswahlmenü **Rolle des Tfiz** (wenn Mittellok / Lok am Zugende ausgewählt)

Auswahlmenü **Rolle des Tfiz** ausgegraut, wenn ausgewähltes Tfiz nur eine Option zulässt

- **Rolle des Tfiz**, abhängig von gewähltem Tfiz

- Teilweise vorgegeben und automatisch befüllt

ROLLE DES TFZ*

Zuglok

- Zuglok
- Mittellok
- Zuglok am Zugende
- Wendezug Tfiz voraus / Triebzug

ROLLE DES TFZ*

Zuglok am Zugende

- Zuglok
- Mittellok
- Schiebelok gekuppelt
- Schiebelok ungekuppelt
- Wendezug Tfiz voraus / Triebzug
- Zuglok am Zugende

ROLLE DES TFZ*

Wendezug Tfiz voraus / T

Unter TAF/TAP erfolgt keine direkte Unterscheidung mehr zwischen Zuglok/Doppeltraktion und Zuglok mit Vorspannlok, in beiden Fällen erfolgt zusätzlich zur Regelbespannung die Angabe eines weiteren Tfiz der gleichen Rolle.

- Angabe von **verwendetem Tfiz als Baureihe** aus entsprechendem Dropdown-Menü

- Angabe von **Gewicht** (in Tonnen) und **Länge** des Tfiz (in Meter) – wird nach Eingabe Tfiz aus Dropdown automatisch befüllt. Daten können manuell überschrieben/angepasst werden

- In Zuglok kein Pflichtfeld – im Gesamtzug jedoch schon

- **Suchfunktion Tfiz** zeigt bis zu 10 Treffer aus, sobald mindestens 2 Zeichen eingegeben sind. Wenn das gewünschte Ergebnis nicht enthalten ist, muss die Suche verfeinert werden

- Suche greift auf Code, BR-Nr., VAR und Bezeichnung, muss aber in dargestellter Reihenfolge eingegeben werden

TRIEBFahrZEUG

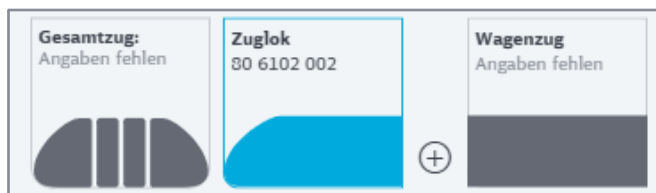
12

10 Treffer

CODE	BR-NR	VAR	BEZEICHNUNG
81	2016	002	NE EuroR, 2MW, 0-150kW Heizleistung
81	2143	001	OeBB 2143 (VBG-Lok), DH, Pm=1115kW
80	1218	005	MTU 4000 R40/41 Sg (Hzi=400kW traktionsleistungsunabhängig)
80	1275	005	NE Mak, BB, Pm=1500kW, Streckenklasse

Laufweg & Zugcharakteristik.

Darstellung verschiedener Konstellationen/Rollen von Loks



„Standardfall“ – **eine vorgespannte Zuglok**



Darstellung von **einer Zuglok und einer Mittellok**. Hier ist zu beachten, dass sich der Wagenzug nur optisch in zwei Teile „aufteilt“



Zwei Zugloks in **Doppeltraktion**



Darstellung von **einer Zuglok, einer Mittellok und einer Zuglok am Zugende**. Hier ist zu beachten, dass sich der Wagenzug nur optisch in zwei Teile „aufteilt“



Eine Zuglok am Zugende

WICHTIGER HINWEIS: Der Zugangsberechtigte/Anwendende muss darauf achten, dass die Konstellationen zulässig sind!

Laufweg & Zugcharakteristik.

Mehrfachtraktionen und Umgang mit Schlepploks

Angabe von Mehrfachtraktionen

- Wenn man mehr als eine aktive Lok im Gesamtzug hat, so werden diese einfach per Klick auf das „+“ hinzugefügt
- Grundsätzlich sind unter TAF/TAP TSI 3 Triebfahrzeuge zulässig (sowohl im Portal als auch über Schnittstelle) – aktuell kann man in pathOS noch 6 angeben, was im Regelfall nicht erlaubt ist
- Allerdings sind auch Bestellungen mit größeren Mehrfachtraktionen möglich – es muss jedoch die korrekte Baureihenvariante verwendet werden – siehe beispielhaft im Bild für die Baureihe 650 – dort gibt es z.B. die Varianten 060 (4x) und 061 (5x)
- Hinweis an der Stelle: Wenn Sie eine Mehrfachtraktion mit mehr als 3 Tzf fahren möchten und Ihnen fehlt eine Baureihenvariante (also z.B. eine 4x oder 5x-Traktion), dann melden Sie dies bitte an das pathOS-Postfach!
- Es muss nicht aktiv „Doppeltraktion“ ausgewählt werden – sobald 2 Zugloks hinterlegt sind, erkennt das System das automatisch. Der Besteller muss sicherstellen, dass die ausgewählten Loks miteinander kombinierbar sind
- Die korrekte Länge und Gewicht berechnet das System automatisch unter Gesamtzug – auch bei Mehrfachtraktionen

CODE	BR-NR	VAR	BEZEICHNUNG
80	0650	061	5x[RegioShuttle RS 1, 2x257 kW] (2+2 Bestuhlung)
80	0650	060	4x[RegioShuttle RS 1, 2x257 kW] (2+2 Bestuhlung)

Schlepploks

- Fachlich ändert sich durch das neue System nichts bei der Behandlung von Schlepploks, also gezogenen, nicht-aktiven Triebfahrzeugen
- Generell gilt auch hier bis zu 3 Loks insgesamt ist eine Tzf-Fahrt, mehr als 3 Loks gelten als Lokomotivzug
- Also gilt 1 aktives mit 2 geschleppten Loks als Tzf-Fahrt. Analog gelten 2 aktive mit 1 geschleppten Lok auch als Tzf-Fahrt
- Im System ist hier nur die aktive Zuglok mit korrekter Baureihe anzugeben, der Wagenzug bleibt in dem Fall leer und die geschleppten Loks müssen nicht angegeben werden. Sollten die geschleppten Loks fahrdynamische Restriktionen mit sich bringen (z.B. geringere V_{max}), so sind diese anzugeben
- Allerdings dürfen die geschleppten Loks als Wagenzug mit aufgenommen werden, sofern bei Anmeldung schon bekannt (Länge und Gewicht reicht aus)
- Ab der dritten geschleppten Lok müssen ohnehin immer alle geschleppten Loks im Wagenzug mit Gewicht und Länge angegeben werden, da es sich hier um einen Lokomotivzug handelt. Die aktiven Loks müssen weiterhin mit korrekter Baureihe angegeben werden. Auch hier gilt dann für insgesamt mehr als 3 Loks, dass es ein sogenannter Lokomotivzug ist – es ist zudem die korrekte Zuggattung auszuwählen!

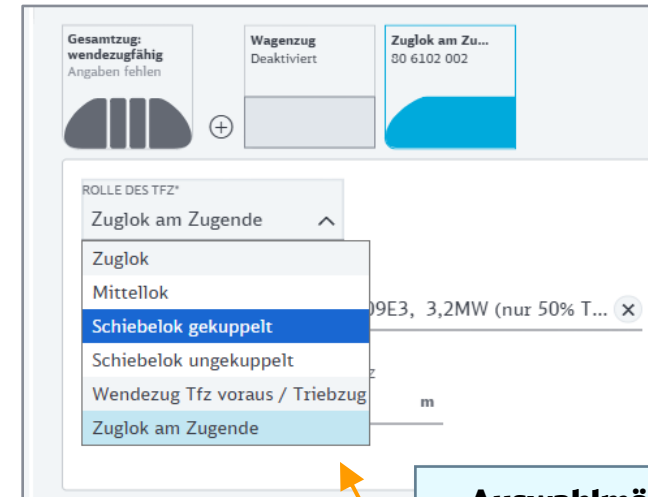
In der (Passenger) Train Composition Message ist dann im operativen Betrieb das echte Gewicht und die echte Länge anzugeben – ohne Ausnahmen!

Laufweg & Zugcharakteristik.

Umgang mit (ungekuppelten) Schiebeloks

Allgemeine Hinweise zu (un-)gekuppelten Schiebeloks

- Auch ungekuppelte/gekuppelte Schiebeloks werden im Rahmen der Trassenanmeldung mitbestellt und angegeben. Für die Laufwegspunkte bzw. Laufwegsabschnitte wo zusätzliche Tfz nötig sind, müssen diese als zusätzliches Tfz angegeben werden. Zusätzlich sind die passenden TrainActivities anzugeben
- Die Bestellung läuft auch mit TAF/TAP unter einer Zugnummer (bzw. ReferenceTrainID, PathRequestID etc.)
- Primärer Ansprechpartner für die DB InfraGO ist das bestellende EVU (unter TAF/TAP: ResponsibleApplicant). Mit TAF/TAP kann schon in der Trassenbestellung ein abweichendes durchführendes EVU angegeben werden, falls das erfolgt, so ist dieses der Ansprechpartner im Betrieb. Auch bei ungekuppelten Schiebeloks ist für uns der Hauptansprechpartner im Regelfall das bestellende EVU, falls ein abweichendes durchführendes EVU benannt wurde, dann entsprechend dieses
- Wenn Schiebeloks angehängt werden, so muss dies immer in der Zugcharakteristik am entsprechenden Laufwegspunkt ergänzt werden. Zusätzlich ist (im Regelfall) die TrainActivity „0010“ (Tfz beistellen) anzugeben – dies kann nur bei einem Halt erfolgen
- Um eine Schiebelok abzusetzen, so ist die TrainActivity „0011“ auszuwählen. Bei einer ungekuppelten Schiebelok kann dies bei einer Durchfahrt erfolgen
- Eine Schiebelok erfordert zusätzlich eine Lok mit „Regelbespannung“



- **Auswahlmöglichkeiten „Schiebelok ungekuppelt“ bzw. „Schiebelok gekuppelt“** werden nur angezeigt, wenn man nicht „Zuglok“ als Rolle ausgewählt hat

- Im Zweifelsfall kurz auf „Mittellok“ oder „Zuglok am Zugende“ wechseln, um sie angezeigt zu bekommen

Laufweg & Zugcharakteristik.

Tfz-Fahrten, Lokzüge, Leerreisezüge

Allgemeine Hinweise zu Leerreisezug und Tfz-Fahrten

- Alle 3 Auswahlfelder sind in der Eingabemaske Gesamtzug aufgeführt (Details dazu auf späteren Folien in diesem Kapitel)
- Es gibt immer die 3 Optionen Leerreisezug, Tfz-Fahrt, Lokzug gemäß der Vorgaben aus der TAF/TAP TSI. Die geltenden INB und Richtlinien (402) inklusive Zusammenhängen zur korrekten Zuggattung gelten weiterhin. Grob:
 - Tfz-Fahrt: einzeln fahrende Lok oder bis zu 3 gekuppelte Loks
 - Lokomotivzug = mehr als 3 gekuppelte Loks (bis zu 20) – es müssen hier immer die mitgeführten Loks als Wagenzug genannt werden
 - (bei beiden ist es egal, ob die Loks arbeiten oder nicht)
- Die Angabe gilt immer ab dem Laufwegspunkt, wo sie definiert ist, bis sie erneut verändert wird. Wenn man diese Angabe nur am 1. Laufwegspunkt trifft, so gilt sie für die gesamte Trassenanmeldung
- Um alle möglichen Konstellationen im Portal bestellbar zu machen, werden diese zudem in allen Produktausprägungen bzw. Verkehrsarten angezeigt. Bitte achten Sie daher selbst darauf, die jeweils erforderliche und zulässige zu bestellen. Wenn man versucht einen Leerreisezug im SGV zu bestellen, kommt jedoch nach Absenden eine entsprechende Fehlermeldung
- Die drei Felder sind nie automatisch vorbefüllt
- Es kann je Angabe zur Zugcharakteristik immer nur eins der drei Auswahlfelder angehakt sein. Um dies zu ändern, muss zunächst der Haken wieder entfernt werden – anschließend kann man ihn neu setzen

Leerreisezug Tfz-Fahrt Lokzug

Leerreisezug:
Nur zulässig für die Verkehrsarten SPNV und SPFV. Es handelt sich hier um einen Zug im Personenverkehr, der ohne Reisende verkehrt (ein leerer Triebzug ist auch ein Leerreisezug)

Tfz-Fahrt:
Grundsätzlich in jeder Verkehrsart möglich. Es handelt sich hier um maximal 3 Loks. Zusätzlich ist immer die korrekte Zuggattung anzugeben

Lokomotivzug:
Grundsätzlich in jeder Verkehrsart möglich. Es handelt sich hier um mehr als 3 Loks (bis maximal 20)

Laufweg & Zugcharakteristik.

Detailangaben für Dampffahrzeuge

Zusatzangaben für Dampffahrzeuge

- Sobald eine Dampflokomotive ausgewählt wurde, sind unter den Angaben zur Zuglok weitere Angaben erforderlich
- Es kann generell zwischen Dampf- und Hybridantrieb gewechselt werden. Der Schieberegler ist entsprechend auf „Dampf“ zu setzen
- Es sind bei Dampffahrzeugen Angaben zur Fahrtrichtung, Traktionsart sowie der rückwärtsfahrenden Höchstgeschwindigkeit erforderlich

GEWICHT DES TFZ 66 t LÄNGE DES TFZ 14,2 m

Alternative Zugcharakteristik anlegen

ANGABEN ZU DAMPF-FAHRZEUGEN

Dampf

- **Der Schieberegler** wird bei Auswahl eines hybrid- oder dampffähigen Fahrzeugs angezeigt

- Dieser ist zunächst standardmäßig deaktiviert (links)

ANGABEN ZU DAMPF-FAHRZEUGEN

Dampf

FAHRTRICHTUNG DAMPF

TRAKTION DAMPF

HÖCHSTGESCHW. DER RÜCKWÄRTSFAHENDEN DAMPFLOK

- km/h

Aktiviertes Dampffahrzeug
(Schieberegler rechts)

Auswahl der **Fahrtrichtung** bei Dampffahrzeugen

FAHRTRICHTUNG DAMPF

Kessel voraus

Tender voraus

Angabe der **Höchstgeschwindigkeit** der rückwärtsfahrenden Dampflokomotive. Maximal dreistellige Angabe in km/h

Auswahl der **Traktionsart** bei Dampffahrzeugen

TRAKTION DAMPF

O-Oel

R-Rost

Laufweg & Zugcharakteristik.

Detaileingaben zum Wagenzug

- Wagenzug ist standardmäßig deaktiviert. Sobald man in der Grafik oben den Wagenzug anklickt und den Schieberegler betätigt, wird dieser aktiviert
- Per **Schieberegler** kann der Wagenzug wieder deaktiviert werden
- **Alle Angaben erfolgen gebündelt als EIN Wagenzug** (unabhängig von der Anzahl der Wagen bzw. Anhänger – einzige Ausnahme ist wenn eine aktive Mittellok angegeben wurde)

Angabe der **KV-Profil P2, C2, P3 und C3** (standardmäßig „N“ ausgewählt)

Gesamtzug: Angaben fehlen

Zuglok: Angaben fehlen

Wagenzug: Angaben fehlen

WAGENZUG

GEWICHT NUR WAGENZUG t

LÄNGE NUR WAGENZUG m

KV-PROFIL P2 N

KV-PROFIL C2 N

KV-PROFIL P3 N

KV-PROFIL C3 N

ZUGHAKENFESTIGKEIT

Drehgestellwagenzug

Angabe der **Masse** des Wagenzugs in Tonnen sowie **Länge** in Metern

- Nur im SGV:**
- Angabe der **betrieblichen Festigkeit der Zughakeneinrichtung** ist ein erforderliches, technisches Merkmal des Güterzugs zur Bestimmung der Grenzlast. Wenn das Feld nicht befüllt wird, wird der Wert der UIC-Schraubenkupplung genommen - wenn eine abweichende Angabe erfolgen soll, so kann das Feld befüllt werden. In diesem Fall ist die abweichende zulässige Betriebslast anzugeben
 - **Drehgestellwagenzug** ist eine Angabe, dass der bestellte Güterzug ausschließlich aus Drehgestellwagen besteht. Bei Nichtangabe muss die maximale Druckkraft bei geschobenen Güterzügen reduziert werden

Laufweg & Zugcharakteristik.

Detaileingaben zum Gesamtzug (1 von 3)

Hier wird die **technische Höchstgeschwindigkeit** des Zuges angegeben. Die Angabe erfolgt in km/h

- Hier werden **Gesamtmasse und Gesamtlänge** des Zugs aufgeführt, in Tonnen resp. Metern
- Diese Daten berechnen sich automatisch aus Zugloks + Wagenzug

- Die sich aus der Zugzusammensetzung ergebende **erforderliche Streckenklasse**
- Ist das Feld nicht gefüllt, gilt die höchste Streckenklasse (aktuell D4)

- Angabe **Zugsicherungssystem** in Dropdownliste gilt für alle Tfz des Zuges (inkl. ggfs. vorhandener Steuerwagen) unabhängig von Stellung und Rolle
- Nur die im Bereich der DB InfraGO zu verwendenden Kodierungen
- **PZB90 ist standardmäßig** hinterlegt, kann aber geändert werden. Abhängig von der gewünschten Strecke sind andere Konstellationen zulässig

Gesamtzug:
Angaben fehlen

Zuglok
Angaben fehlen

Wagenzug
Angaben fehlen

+

GESAMTZUG

HÖCHSTGESCH... km/h	GEWICHT* - t	LÄNGE* - m	BREMSHUNDE... -
-----------------------------	--------------------	------------------	--------------------

STRECKENKLASSE
D4

AKTIVE ZUGSICHERUNGSSYSTEME
PZB90

Leerreisezug
 EFA (EBuLa)

Tfz-Fahrt
 Zugfunk

Lokzug

Garantiert vorhandene **Bremshundertstel** des Zuges, die vom Kunden anzugeben sind

In der **Zuggattung** sind Angaben zur Zugart, zur Verkehrsart sowie zu betrieblichen und verkehrlichen Besonderheiten kodiert. Hier werden Inhalte der Stammdaten mit übermittelt (die nicht alle im Portal angezeigt werden)

Angabe der **Bremstellung** gilt für alle Tfz des Zuges (inklusive des ggf. vorhandenen Steuerwagens) unabhängig von deren Stellung und Rolle im Zug

Kennzeichnung der Durchführung der Zugfahrt als **Tfz-Fahrt, Lokzug oder Leerreisezug** (vgl. Detailfolie)

Angabe ob der Zug über **Zugfunk** verfügt – standardmäßig bereits angehakt, da dies der Regelfall ist. Kann deaktiviert werden

Die Angabe **EFA (EBuLa)** bedeutet, dass alle angegebenen Triebfahrzeuge und der Steuerwagen (sofern vorhanden) über eine **elektronische Führerstandsanzeige** verfügen

Laufweg & Zugcharakteristik.

Detaileingaben zum Gesamtzug (2 von 3)

Zugsicherungssysteme

- PZB90 standardmäßig ausgewählt (weil Netzzugangsrelevant) – kann getauscht werden

Streckenklasse

- D4 standardmäßig ausgewählt

Bremstellung

- *Hinweis: Die Auswahl R/P ist nicht mehr möglich – hier ist entweder R oder P auszuwählen*
- Druckluftbediente Güterzugbremse (G)
- Druckluftbediente Personenzugbremse (P)
- Schnellwirkende druckluftbediente Personenzugbremse (R)
- Druckluftbediente Personenzugbremse (P) in Verbindung mit Magnetschienenbremse (P+MG)
- Schnellwirkende druckluftbediente Personenzugbremse (R) in Verbindung mit Magnetschienenbremse (R+MG)
- Schnellwirkende druckluftbediente Personenzugbremse (R) in Verbindung mit Wirbelstrombremse (R+WB)

Laufweg & Zugcharakteristik.

Detaileingaben zum Gesamtzug (3 von 3)

Hinweise zur Befüllung der Zuggattung

- Generell sind alle möglichen Zuggattungen als Datenbank hinterlegt und entsprechen dem vollständigen Zuggattungsverzeichnis der Ril 402
- Der Trassenanmeldende muss diese selbst korrekt zuordnen und hierbei darauf achten, dass die Zuggattung für die gewünschte Trassenanmeldung verwendet werden darf (z.B. Personen- vs. Güterverkehr, Sonder- oder Regelzug, Gefahrgut, Express, Überlänge etc.)
- Um alle Konstellationen in der Anmeldung zuzulassen, prüft pathOS nicht, ob die ausgewählte Zuggattung zu Detailangaben der Trassenanmeldung passt
- Im Suchfeld kann nach Hauptnummer, Unternummer und Abkürzung gesucht werden. Bei der Eingabe ist zu beachten, dass aktuell nicht mit einem „“ gesucht werden kann. D.h. wenn man die Zuggattung „45.1“ sucht, muss man im Suchfeld entweder „451“ oder „45 1“ eingeben
- Hinweis: in vielen Zuggattungen gibt es zusätzliche eine Zuggattung mit dem Zusatz „-Z“ (z.B. bei 70.1 DGS-Z und 70.1. DGS) – bitte achten Sie darauf, die korrekte auszuwählen. Der Zusatz „-Z“ gilt nur für spezielle Strecken und Züge mit Überlänge und kann auch nur ausgewählt werden, wenn die Zuglänge über 740m beträgt

ZUGGATTUNG*
31

10 Treffer

HAUPTNR	UNTERNR	ABKÜRZUNG
31	1	DPF-K
31	1	DPF-D
31	1	DPF-E
31	1	DPF-A
31	9	DLr-A

ZUGGATTUNG*
31 3

5 Treffer

HAUPTNR	UNTERNR	ABKÜRZUNG
31	3	DPF
31	3	DPF-K
31	3	DPF-E
31	3	DPF-A
31	3	DPF-D

ZUGGATTUNG*
70 1

2 Treffer

HAUPTNR	UNTERNR	ABKÜRZUNG
70	1	DGS-Z
70	1	DGS



Hinweise zur alternativen Zugcharakteristik

- Pro Trassenanmeldung kann an jedem Laufwegspunkt genau eine alternative Zugcharakteristik angegeben werden – analog der ersten Zugcharakteristik sind Angaben für Gesamtzug, Wagenzug und Zuglok(s) zu tätigen
- Als Basisversion ist immer die Zugkonfiguration mit den fahrplantechnisch ungünstigeren Parametern anzumelden (Vgl. Ril. 402.0202, z.B. geringste BrH, niedrigste Bremsstellung etc.). Ausgeschlossen sind zudem alternierende Traktionsarten (z.B. E-Traktion alternativ zu Dieseltraktion)
- Diese gilt immer für den folgenden Abschnitt und wird, wenn sie nicht später geändert wird, für alle folgenden Laufwegspunkte automatisch „vererbt“
- Beim erstmaligen Anlegen einer alternativen Zugcharakteristik werden alle Daten der Hauptcharakteristik übernommen (aktuell gilt dies nicht für zusätzliche Tfz und den Wagenzug, das wird noch behoben. Notfalls müssen die Daten manuell eingegeben werden). Die alternative Zugcharakteristik wird nicht aktualisiert, wenn man die primäre Charakteristik verändert
- Sobald eine alternativen Zugcharakteristik angelegt ist, müssen alle Pflichtfelder ausgefüllt werden: Ist eine zur Angabe in der Basis-Zugcharakteristik abweichende Zuggattung erforderlich, müssen alle Attribute gefüllt sein. Dies ist nur in wenigen Ausnahmefällen zulässig (z.B. bei Wechsel zwischen lokbespanntem Zug und Triebzug/Triebwagenzug oder bei Doppelstockwagen). Angaben zu Gewicht und Länge des Wagenzugs müssen bei lokbespannten Zügen immer erfolgen. Diese können bei Tfz-Fahrten, Triebzug- und Triebwagen(-einheiten) entfallen, da bereits im Gesamtzug

Löschen der vollständigen Angaben zur alternativen Zugcharakteristik

Anlegen einer alternativen Zugcharakteristik



Alternative Zugcharakteristik Alternative Zugcharakteristik löschen

GESAMTZUG

HÖCHSTGESCHWINDIGK...	GEWICHT*	LÄNGE*
- km/h	800 t	800 m

BREMSHUNDERTSTEL* ZUGGATTUNG

- _____

BREMSSSTELLUNG* ▼

- _____

ZUGLOK 1*

ROLLE DES TFZ	LÄNGE DES TFZ
_____ ▼	- m

TRIEBFahrZEUG

- GEWICHT DES TFZ

- t

ZUGLOK 2

ROLLE DES TFZ	LÄNGE DES TFZ
_____ ▼	- m

TRIEBFahrZEUG

- GEWICHT DES TFZ

- t

ZUGLOK 3

WAGENZUG

GEWICHT NUR WAGENZ...	LÄNGE NUR WAGENZUG
- t	- m

- Angaben zum **Gesamtzug**, inkl. Höchstgeschwindigkeit, Gewicht, Länge (Gewicht und Länge berechnen sich auch hier automatisch)
- Zusätzlich Angaben Zuggattung und Brems Hundertstel sowie Bremsstellung (hier gelten die gleichen Erklärungen wie in der Hauptcharakteristik)

- Angaben zu **Zugloks** – hier sind 3 Tfz zulässig, analog zur Basischarakteristik. Es ist darauf zu achten, dass die korrekten Baureihen inklusive Variantenummer anzugeben sind
- Gewicht und Länge der Tfz ziehen sich auch hier automatisch aus den Stammdaten

- Angaben zum Wagenzug, wenn relevant
- In der alternativen Zugcharakteristik gibt es für den Wagenzug nur Länge und Gewicht
- Auch bei Auswahl einer Mittellok bleibt der Wagenzug in der alternativen Zugcharakteristik als eine Angabe (und wird nicht in 2 Teile gesplittet)

Laufweg & Zugcharakteristik.

Sonstige Angaben (SPV und SGV)

Maximale Radsatzlast im Konstruktionsbereich der DB InfraGO in Verbindung mit Beförderungsbesonderheit (MAT etc.) als ergänzende Informationsmöglichkeit anzugeben

Zug verfügt über die technische Ausrüstung **Notbremsüberbrückung** (NBÜ)

Angabe, dass die im Zug als technische Einrichtung vorhandene aktive **Neigetechnik** genutzt werden soll bzw. wird. Vorhandene und genutzte passive Neigetechnik findet keine Berücksichtigung (= 0)

- Angabe von vorhandenen **Einzelgrenzlastberechnungsnummern (EGB-Nr.)**
- Für Details siehe Folgeseite

Sonstige Angaben

MAX RADSATZLAST

Notbremsüberbrückung aktiv Überhöhungsfehlbetrag

Neigetechnik Automatische Kupplung

BEFÖRDERUNGSBESONDERHEIT (Z.B. MAT-NUMMER)

COMPANY ID	ANGABE 1
0080	-

EGB NUMMERN

EGB	
	<input type="text"/> <input type="button" value="🗑️"/> <input type="button" value="⊕"/>

ETCS-ZUGDATEN

EIGENE ETCS-ZUGDATEN LADEN ODER CASE REFERENCE-ID EINGEBEN

Überhöhungsfehlbetrag ist die Angabe, ob die Fahrzeuge des Zuges für den Überhöhungsfehlbetrag $uF > 130$ mm zugelassen sind oder nicht

Zug verkehrt mit **automatischer Kupplung**

- Angabe von z.B. **BZA-Nummern** oder **Dauerbeförderungsanordnungscode**
- Per Klick auf das „+“ kann eine weitere BZA hinzugefügt, per Klick auf den „Papierkorb“ wieder entfernt werden. Eine so hinzugefügte neue Zeile hat zunächst den Company Code 0080 (DB InfraGO)
- Für Details siehe Folgeseite

- Laden von unter Case Reference Objekten angelegten ETC-Zugdaten oder Eingabe einer Case Reference ID
- Das Suchfeld durchsucht die CRID

Hinweise zur Eingabe von Beförderungsbesonderheiten

- Generell ist zunächst der Company Code des EIU anzugeben, in dessen Bereich die Beförderungsbesonderheit auftritt. Standardmäßig mit „0080“ vorbefüllt für DB InfraGO
- Die Reihenfolge der Eingabe ist derzeit nicht relevant, wichtig ist, alle anzugeben, auch die auf ausländischen Strecken geltenden
- Bei Ausländischen Nummern ist die Nummer entsprechend des ausländischen Formats anzugeben. Falls eine weitere schriftliche Erklärung nötig ist, so ist diese im Freitextfeld anzugeben. Es erfolgt hier keine Formatüberprüfung
- Zusätzlich kann auch eine Dauerbeförderungsanordnung an dieser Stelle hinterlegt werden. Für diese gilt das Format „DA-1110“ – es müssen immer genau 4 Ziffern angegeben werden.
- Bei einer **BZA-Nummer im Netz der DB InfraGO muss das korrekte Format** verwendet werden: XX-XXXX-XX. Es erfolgt eine Formatüberprüfung nach folgendem Schema:
 - 1. Stelle: Kennung der Versand-Region (A, B, E, F, L, N, R,C)
 - 2. Stelle: Art des Transports (0-4)
 - 3.-6. Stelle: Bearbeitungsnummer je nach Transport-Art (0-9)
 - 7.-8. Stelle: Jahreszahl (0-9)

Es ist der Company Code des Infrastruktur-betreibers anzugeben, wo dieser Laufwegsabschnitt liegt und für den die MAT/DA gilt

BEFÖRDERUNGSBESONDERHEIT (Z.B. BZA-NUMMER)		
COMPANY ID	ANGABE 1.	
0080	A2-1243-27	
COMPANY ID	ANGABE 2.	
0051	PNZ123456	
COMPANY ID	ANGABE 3.	
0080	DA-1110	

Per Klick auf das „+“ kann eine weitere Beförderungsbesonderheit hinzugefügt, per Klick auf den „Papierkorb“ wieder entfernt werden. Es gibt kein Limit.

Hinweise zur Eingabe von EGB-Nummern

- Angabe von vorhandenen Einzelgrenzlastberechnungsnummern (EGB-Nr.) erfolgt in pathOS am jeweiligen Laufwegspunkt
- Angabe der EGB-Nummer der für den nachfolgenden Streckenabschnitt vorliegenden EGB
- Für längere Laufwege mit mehreren EGB müssen hier ggfs. mehrere Nummern hinterlegt werden, jeweils in dem Abschnitt, in dem sie gelten
- Die Angabe ist im pathOS-Webportal auf 2 Wegen möglich: sie können mit oder ohne Untervariante angegeben werden. Es sind Buchstaben, Ziffern und Sonderzeichen (u.a. "_" und "-") erlaubt. Das Format entspricht im Regelfall also z.B. "1600667_02a", oder „1234567“
- Je Betriebsstelle und Basis-Zugcharakteristik können bis zu 10 EGB-Nummern angegeben werden. Gelten an einem späteren Laufwegspunkt andere EGB-Nummern, müssen diese manuell eingetragen werden. EGB-Nummern werden systemseitig nicht an spätere Laufwegspunkte vererbt, es reicht aber aus, sie am 1. Laufwegspunkt, wo sie gelten, anzugeben
- EGB-Nummern werden nicht an ausländische Zuglaufpunkte vererbt und gleiche EGB-Nummern dürfen innerhalb der Zugcharakteristik-Liste nicht wiederholt werden
- Da die EGB-Nummern in pathOS nicht als geänderte Zugcharakteristik bewertet werden, werden diese auch nicht mit einem dunklen Zug im Laufweg dargestellt

EGB NUMMERN			
EGB	<input type="text" value="1600667_02a"/>		
EGB	<input type="text" value="1600992_02a"/>		
EGB	<input type="text"/>		

Jede EGB-Nummer fängt formal mit „EGB...“ an, das übernimmt pathOS für den Anwendenden. Es ist also nur die 10- bzw. 11-stellige Nummer einzutippen

Über das „+“-Symbol können weitere EGB-Nummern ergänzt werden, über das „Papierkorb“-Symbol bereits hinterlegte wieder gelöscht werden

Laufweg & Zugcharakteristik.

Angabe von ETCS-Zugdaten in einer Anmeldung

Hinweise zur Eingabe von ETCS-Zugdaten

- ETCS-Zugdaten sind, sofern erforderlich, in jeder Anmeldung individuell mit der Trassenanmeldung zu verknüpfen und somit an die DB InfraGO zu übermitteln
- Die Datensätze müssen zuvor im Bereich „Case Reference Objekte“ (in der Hauptnavigation) angelegt und gespeichert werden. Anschließend kann in der Trassenanmeldung selbst im Bereich der Zugcharakteristik unter sonstigen Angaben das jeweilige ETCS-Zugdaten-Element ausgewählt werden
- Das Dropdown-Menü funktioniert wie die meisten anderen auch, sobald zwei Zeichen eingetippt sind, öffnet sich darunter ein Auswahlmenü, welches maximal 10 Treffer anzeigt. Am einfachsten geben Sie also hier die exakte CRID ein
- Es kann nur ein ETCS-Zugdatensatz mit einer Trassenanmeldung verknüpft werden

ETCS-ZUGDATEN

EIGENE ETCS-ZUGDATEN LADEN ODER CASE REFERENCE-ID EINGEBEN

ETCS-ZUGDATEN

EIGENE ETCS-ZUGDATEN LADEN ODER CASE REFERENCE-ID EINGEBEN

3114

10 Treffer

CRO BEZEICHNUNG	CASEREFERENCE ID
ETCSZugdaten	I7SFYQVBAD44
ETCSZugdaten	DU13L0AR8HFO
ETCSZugdaten	YXYBZ09BY1A4
ETCSZugdaten	2H41M6C6YPXK
ETCSZugdaten	U26HEP7W8W5R

Laufweg & Zugcharakteristik.

Angaben zu Gefahrgut (nur SGV)

- Bei Trassenbestellungen der Verkehrsart SGV sind **Ganzzüge mit Gefahrgut** durch das bestellende EVU zu kennzeichnen
- Bei Ganzzügen muss dieses Feld gefüllt werden, wenn Gefahrgut befördert wird

GGVE-Nummer (Gefahrgutverordnung)



UN-Nummer (auch als Stoff-Nummer bezeichnet)

- Eine **Verpackungsgruppe** fasst Gefahrgüter eines Gefahrengrades zusammen. Stoffe mit ähnlich gefährlichen Eigenschaften werden einer bestimmten Verpackungsgruppe zugeordnet.
- Je gefährlicher das Gut ist, umso höher sind die Anforderungen an eine sichere Verpackung und Transport

- Sofern darüber hinaus Gefahrguttransporte deklariert werden müssen, muss mindestens das Attribut „**RID-Klasse**“ gefüllt werden
- RID kommt aus dem Original „Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises Dangereuses“ (Regelungen zur Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr)

▼ Gefahrgut

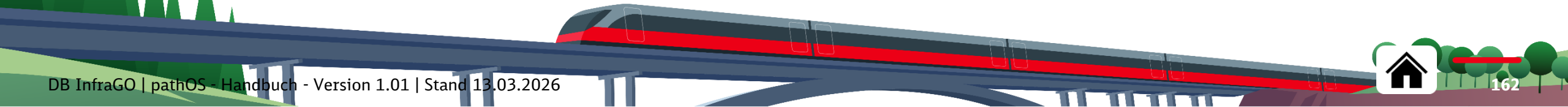
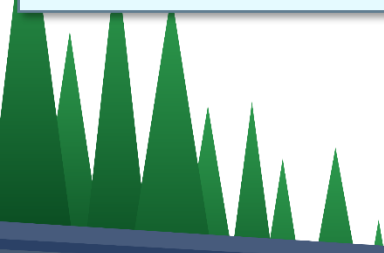
Gefahrgutganzzug

RID-KLASSE*	GGVE-NR*	UN-NR*	VERP.GRUPPE*
-	-	-	▼
RID-KLASSE*	GGVE-NR*	UN-NR*	VERP.GRUPPE*  
-	-	-	▼

- Mit Klick auf das „+“ kann eine **weitere Angabe** hinzugefügt, mit Klick auf den „Papierkorb“ **entfernt** werden

VERP.GRUPPE* ^

- I = Sehr gefährlich
- II = Gefährlich
- III = Weniger gefährlich



Kapitel 3f:

Angabe der Identifikatoren und Umgang mit dem Reason of Reference

Themenübersicht

- Die Eingabemasken unter Identifikatoren
- Hinweise und Regeln zur OTN
- Minimierter und erweiterter Modus
- Offset to Reference
- Umgang mit dem Reason of Reference (inkl. Übersicht und Anwendungsfälle)
- Hinzufügen des Case Reference Objekts Taktverbund

Identifikatoren.

Allgemeine Hinweise zu Identifikatoren

- Angabe für welche **Kundennummer bei DB InfraGO** bestellt wird
- Wird übernommen aus der aktiven Kundennummer in der Hauptnavigation

- Angabe Company Code des **LeadRU** (das mit der Planung und/oder Harmonisierung beauftragte EVU)
- Bei interoperablen Zügen verpflichtend, wenn eines der beteiligten EVU diese Rolle in der Vorplanungsphase übernimmt
- Feld ist standardmäßig mit dem der Kundennummer zugehörigen Company Code befüllt.
- Hinweis: Kleinbuchstaben sind nicht zulässig

- Angabe der **Kontaktinformationen** des Trassenanmeldenden
- Kann über das Stiftsymbol verändert werden

- Angabe der **betrieblichen Zugnummer (OTN)**
- Wird im Regelfall durch DB InfraGO mit dem Angebot übermittelt
- Immer anzugeben bei eigenem Zugnummern-Kontingent, internationalen Zügen (nach Abstimmung mit EIU/EVU im Vorfeld) oder Nachrichten zu Folgegeschäftsvorfällen)

Vorgangsbezeichnung (rein EVU/ZB-interne Angabe zur Übersicht und Anzeige in pathOS) – nicht Bestandteil der TAF/TAP Identifikation. Frei wählbar

Angabe des **CORE-Elements** der TAF/TAP Identifikatoren – im minimierten Modus wird dieses dann für alle Identifikatoren übernommen

Laden eines Taktverbunds

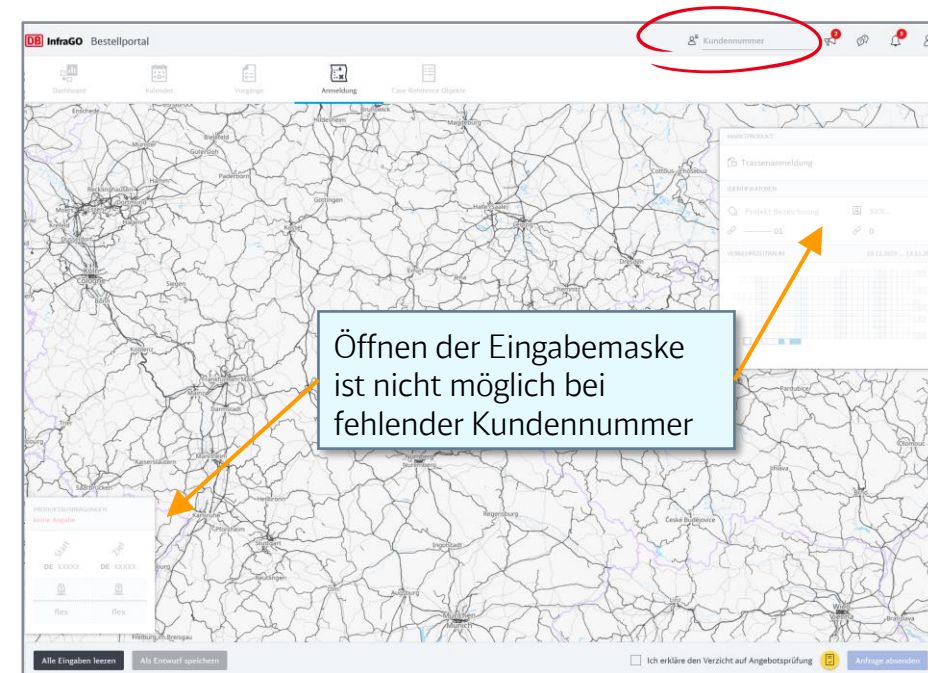
Übersicht aller verwandten Vorgänge (ReasonOfReference)

Wechsel zw. **minimiertem und erweitertem Modus** – Details siehe Folgeseiten

- **Hinzufügen eines neuen verwandten Vorgangs** (via ReasonOfReference)
- Beliebig viele Referenzen möglich, z.B. Y-Zugverbünde, Rahmenverträge, Ersatzzüge

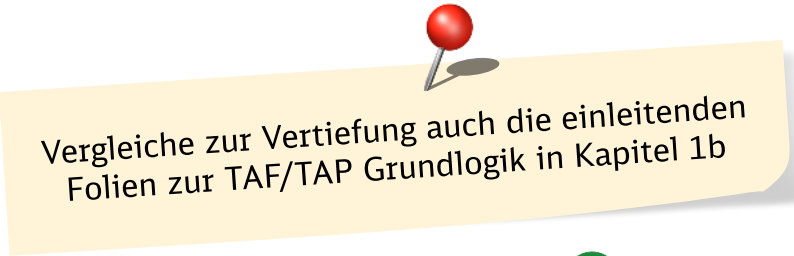
Hinweise zum Umgang mit Kundennummern in pathOS

- Wenn keine Kundennummer aktiv ausgewählt ist, dann ist keine Trassenanmeldung möglich, s. Screenshot rechts (wenn die angemeldete Person Zugriff auf mehr als eine Kundennummer hat. Hat der ZB nur eine Kundennummer, so ist diese per default ohnehin hinterlegt)
- Wird die Kundennummer während einer aktiven Trassenanmeldung geändert, so wird die gesamte Anmeldemaske zurückgesetzt



Alle TAF/TAP Identifikatoren sind grundsätzlich einheitlich aufgebaut, z.B. PR 0080 ABCDEFGHIJKL 01 2026

- **Vorgangsbezeichnung:** Generell kein Bestandteil der TAF/TAP Identifikatoren und wird nicht mit der Trassenanmeldung an DB InfraGO gemeldet. Ist vom Ersteller vollständig frei wählbar und dient der eigenen Sortierung im Webportal pathOS
- Die **Eindeutigkeit** der Identifier ergibt sich aus der individuellen Befüllung der Elemente, durch den enthaltenen Company Code können auch mehrere EVU gleiche Core-Elemente verwenden. Wichtig ist, eine PathRequestID muss eindeutig sein und kann nur für eine Anmeldung verwendet werden. Ein ReferenceTrain darf an einem Verkehrstag im Regelfall nur einmal existieren. Insbesondere für die ReferenceTrain müssen die Richtlinien und Vorgaben (der DB InfraGO und TAF/TAP) eingehalten werden
- **Objekt-Typ:** Hiermit wird der Nachrichten-Typ eindeutig definiert. Die Identifier PR = PathRequest, TR = ReferenceTrain, RO = Route gehören dem EVU, der Identifier PA = Path gehört dem EIU
- **Company Code:** Wird zunächst in allen Identifikatoren mit dem Company Code des bestellenden EVU hinterlegt. Im PathRequest bleibt das auch durchgängig so. Der Company Code für ReferenceTrainID und RouteID wird in der Regel vom LeadRU definiert und bei abweichendem LeadRU automatisch angepasst. Das Feld ist nicht manuell editierbar
- **Core-Element:** Bildet das namentliche Kernelement aller Identifier und ist vom Ersteller frei gestaltbar – alle 12 Stellen müssen allerdings befüllt werden, nicht genutzte Stellen erhalten ein „-“, es können alpha-nummerische Zeichen verwendet werden. Zusätzlich sind „-“ und „*“ erlaubt, aber nicht empfohlen
- **Variant:** Hiermit können z.B. hochgezählte Varianten zum Core abgebildet werden, entweder manuell und bewusst oder z.B. wenn ein PathRequest in mehrere Anmeldungen gesplittet wird (hier würden dann Variant 01, 02, 03, ... verwendet), es können alpha-nummerische Zeichen verwendet werden. Die ReferenceTrainID hat exklusiv immer die Variant „00“
- **Fahrplanjahr:** Ergibt sich automatisch, sobald ein Verkehrszeitraum hinterlegt ist



Vergleiche zur Vertiefung auch die einleitenden Folien zur TAF/TAP Grundlogik in Kapitel 1b

Die betriebliche Zugnummer (OTN): Bedeutung und Vorgaben

- Die betriebliche Zugnummer (OTN) ist gemäß der TAF/TAP-TSI kein technisches Identifikationsmerkmal. Die OTN hat primär einen operablen Charakter und dient der betrieblichen Durchführung von Zugfahrten (innerhalb des Netzes eines EIU)
- Die OTN wird nach der Entgegennahme einer Trassenerstanmeldung als vorläufige OTN zugewiesen bzw. bei Angabe durch das EVU als solche bestätigt und unterstützt in der Planungsphase die praktische Arbeit der Konstrukteure, ggf. notwendige manuelle Prozessschritte und Abstimmungen mit dem bestellenden EVU. Darüber hinaus kann die OTN z.B. für Veröffentlichungszwecke, Fahrplanunterlagen, betriebliche Dokumente als auch in weiteren nachnutzenden Systemen sehr wohl noch eine identifizierende Bedeutung haben
- Sie unterliegt hinsichtlich der Nutzung und zur Sicherstellung der Eindeutigkeit den fachlichen Regeln der DB InfraGO (siehe Kapitel 4.5.1 und Ril. 402.0207) sowie bestimmten Bedingungen für konkrete Verwendungszwecke (u.a. bei internationalen Zugnummern gemäß UIC-Merkblatt 419-1 und 419-2)
- Für die Durchführung der Zugfahrt ist die OTN maßgebend – sie kann insbesondere bei interoperablen Zügen innerhalb des Laufwegs des Zuges mehrfach wechseln und dabei ggf. nur für den jeweiligen räumlichen Bereich eines Infrastrukturbetreibers gelten
- Wenn ein ZB ein Zugnummernkontingent besitzt, dann muss er daraus eine OTN in der Bestellung angeben
- Wenn innerhalb einer Trassenanmeldung das durchführende EVU wechselt, so ist es dennoch zulässig, dass diese EVU dann die Trasse mit derselben OTN fahren
- Hinweis: Die DB InfraGO kann derzeit in ihren Systemen nicht mehrere PathRequests an einem Verkehrstag mit derselben OTN verarbeiten. Vergleiche dazu die Hinweise im Kapitel Interoperable Trassenanmeldungen

Fachliche Regeln zur Eindeutigkeit und Verwendung der OTN für individuelle Trassenanmeldungen

1	Eindeutigkeit je Verkehrstag
2	Verwendung der gleichen Zugnummer für mehrere Fahrlagen/Trassen eines Zuges mit disjunkten Verkehrstagen und identischem Laufweg/Route
3	Verwendung der gleichen Zugnummer bei Zuglauf/Route „DB InfraGO – fremder Infrastrukturbereich – DB InfraGO“
4	Verwendung der gleichen Zugnummer für mehrere Fahrlagen/Trassen eines Zuges mit unterschiedlichem Laufweg/Route an disjunkten Verkehrstagen
5	Verwendung der Zugnummer bei mehreren Trassen je Fahrlage
6	Sperrung der Zugnummer für den Folgetag (Puffertag)
7	Verwendung der Zugnummer bei Änderungen nach Vertragsschluss
8	Erweiterung der Verkehrstage
9	Freigabe einer Zugnummer

! Quelle: SST-Doku Version 4.6.2., alle Details und Anforderungen zu den neun Regeln sind dort nachzulesen und zu berücksichtigen. Regel 3 wird aktuell nicht angewendet!

Identifikatoren. Angabe der Kontaktinformationen

Name und Vorname der angemeldeten Person (kann überschrieben werden)

E-Mail Adresse für Kontakt. Hier darf auch ein gemeinsam verwendetes Postfach hinterlegt werden. Korrektes Format ist einzuhalten XX@XX

Telefonnummer und Faxnummer

PRODUKTAUSPRÄGUNG LAUFWEG IDENTIFIKATOREN VERKEHRSZEITRAUM

< Zurück IHRE KONTAKT-INFORMATIONEN

NAME* Vorname Name

EMAIL pathOS@deutschebahn.com

TELEFONNUMMER 123455 FAXNUMMER 123456

Übernehmen

Die Felder sind initial vorbefüllt mit den hinterlegten Daten der angemeldeten Person.

Die mit der Anmeldung abgeschickten Daten werden vom Konstrukteur zur Kontaktaufnahme verwendet

Identifikatoren.

Eingabe und Ansicht im minimierten Modus (Standard)

Angabe **Vorgangsbezeichnung** (frei wählbar durch Ersteller) – Achtung: Bitte keine bereits verwendete Vorgangsbezeichnung wiederholt benutzen – hier überschreibt pathOS dann den alten Vorgang

KENNZEICHNER / IDENTIFIKATOREN

VORGANGSBEZEICHNUNG*

Freie Textauswahl möglich 12345

CORE*

-12STELLIGAN

VARIANT*

01

Wechsel zum **erweiterten Modus**

[Erweiterten Modus anzeigen](#)

Path Request ID **PR** ZZ99 -12STELLIGAN 01 2025
Reference Train ID **TR** ZZ99 -12STELLIGAN 00 2025
Route ID **RO** ZZ99 -12STELLIGAN 01 2025

- **Angabe eines Core-Elements**, dieses wird automatisch für ALLE Identifikatoren übernommen
- Frei wählbar durch Ersteller – Einhaltung der TAF/TAP-Regeln bzgl. Eindeutigkeit zu gewährleisten

- Im einfachen Modus ist hier die „01“ als Variant standardmäßig vorgegeben
- Ausnahme: Die TRID bekommt immer die „00“

- Der **Company Code** ist standardmäßig der vom bestellenden EVU
- Bei abweichendem LeadRU wird für TR und RO automatisch der neue Code vom LeadRU hinterlegt. PR bleibt beim Bestellenden EVU – diese Einstellungen sind nur im erweiterten Modus editierbar

Das **Fahrplanjahr** wird sobald ein Verkehrszeitraum befüllt ist, automatisch für alle ID's hinterlegt



Identifikatoren.

Eingabe und Ansicht im erweiterten Modus

Angabe **Vorgangsbezeichnung** (frei wählbar durch Ersteller) – Achtung: Bitte keine bereits verwendete Vorgangsbezeichnung wiederholt benutzen – hier überschreibt pathOS dann den alten Vorgang

KENNZEICHNER / IDENTIFIKATOREN [Minimierten Modus anzeigen](#)

VORGANGSBEZEICHNUNG*
Testbestellung 123 ABC

PATH REQUEST ID	COMPANYCODE	CORE *	VARIANT *	
PR	ZZ99	----APFELMUS	18	2025
REFERENCE TRAIN ID	COMPANYCODE	CORE *	VARIANT *	
TR	1234	TAKT1RE5MOFR	00	2025
ROUTE ID	COMPANYCODE	CORE *	VARIANT *	
RO	1234	HAMBMUEN1234	12	2025

OFFSET TO REFERENCE
0

Wechsel zum **minimierten** Modus

Das **Fahrplanjahr** wird sobald ein Verkehrszeitraum befüllt ist, automatisch für alle ID's hinterlegt

Angabe **Offset To Reference** (s. Folgefolie) – eine Angabe für die gesamte Trassenanmeldung

Typ der Identifikatoren (PR, TR, RO – ab dem Angebot kommt noch PA als Path hinzu)

- Der **Company Code** ist standardmäßig der vom bestellenden EVU
- Bei abweichendem LeadRU wird für TR und RO automatisch der neue Code vom LeadRU hinterlegt. In diesem Fall ist das LeadRU die „1234“
- PR bleibt beim Bestellenden EVU

- **Angabe eines Core-Elements für jede ID separat möglich**
- Frei wählbar durch Ersteller – Einhaltung der TAF/TAP-Regeln bzgl. Eindeutigkeit zu gewährleisten

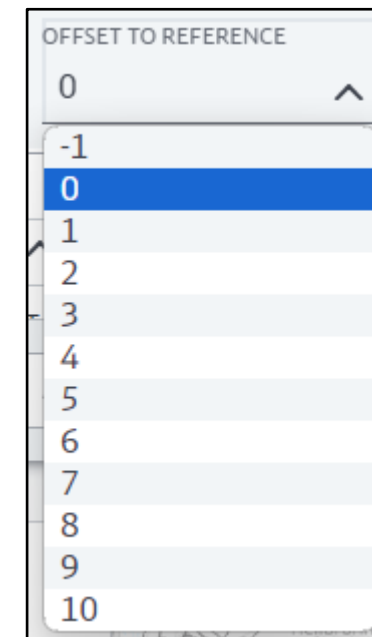
- **Angabe einer Variant für jede ID separat möglich.**
- TRID immer: „00“

Offset To Reference zur Darstellung von Verschiebungstagen zwischen PlannedCalendar und ReferenceCalendar

- Das Attribut „OffsetToReference“ (OTR) gibt den Versatz an Verkehrstagen zwischen der tatsächlich stattfindenden Fahrt und dem Verkehrsbedürfnis (also dem ReferenceTrain mitsamt seinem „Referenzkalender“) an. Insbesondere ist dies also die Verschiebung zwischen PathRequest (Anmeldung) bzw. Path (Angebot) und dem Referenzkalender des Zugs (also der TRID)
- Generell ist davon auszugehen, dass dieses TAF/TAP-Attribut von den meisten Anwendern NICHT befüllt werden muss und standardmäßig bei „0“ bleibt. Es ist nicht zu verwechseln mit dem (einfacheren) Objekt „Offset“ (entspricht dem Tagessprung)

Technische Beschreibung aus der Schnittstellen-Dokumentation:

- Das Attribut „OffsetToReference“ gibt die **Anzahl der Verschiebungstage zwischen dem PlannedCalendar und dem ReferenceCalendar**. Die Verschiebung der Verkehrstage gibt in der Struktur PlannedCalendar für die Objekte Route (in der TrainInformation der PathRequestMessage) bzw. PathRequest (in der PathInformation der PathRequestMessage) sowie für das Objekt Path (in der PathInformation der PathDetailsMessage) im Vergleich zu den Verkehrstagen des ReferenceTrain und dessen Kalender (ReferenceCalendar) an.
- Die Kalender der tatsächlichen Züge, deren Routen, PathRequests und Trassen sind i.d.R. identisch und repräsentieren innerhalb des jeweiligen Geltungszeitraumes die gleichen Verkehrstage. Der OffsetToReference hat in diesem Fall den Wert „0“.
- In ausgewählten Situationen kann es jedoch zu einer Verschiebung der tatsächlichen Züge bzw. deren Routen, PathRequests oder Trassen auf den Vortag oder einen Folgetag kommen. Diese Verschiebung wird durch $\text{OffsetToReference} = -1$ bei Verschiebung auf den Vortag oder durch $\text{OffsetToReference} \geq 1$ bei Verschiebung auf einen Folgetag ausgedrückt. Der PlannedCalendar enthält dabei mit einem entsprechend angepassten OffsetToReference die zukünftig gewünschten Verkehrstage.
- Es dient aber ebenso der eindeutigen Ermittlung des StartDate im Identifier der Tagesobjekte und der eindeutigen Verlinkung der Paths zum ReferenceTrain an den jeweiligen Verkehrstagen unter Berücksichtigung der durch den Wert im Attribut „OffsetToReference“ erforderlichen Verschiebung. Der ReferenceCalendar (bzw. der ReferenceTrainIDSubCalendar als eine Teilmenge davon) enthält die geplanten Verkehrstage der durch den ReferenceTrain repräsentierten Verkehrsdienstleistung.



Wichtiger Hinweis: Aktuell ist der OTR nur bestellbar, aber nicht konstruierbar. D.h. im PathRequest kann die OTR angegeben werden. Im Angebot kann die OTR nicht verändert werden durch die Konstruktion (damit kann ein Zug weder auf den Folgetag noch auf den Vortag geschoben werden)

OTR am Beispiel eines internationalen Zugs mit Tagessprung vor Einbruch ins deutsche Netz

- Zusätzlich ist international die Behandlung von Tagessprüngen VOR Einbruch ins DB InfraGO-Netz zu beachten. Dies ist in TAF/TAP durch den Offset to Reference abgebildet (vgl. Kap. 3f)
- Im Beispiel fährt der Zug am 30.1. im Ausland los (= Abfahrt des Zuges), überquert in der Nacht die Grenze und ist erst nach Mitternacht auf deutschem Netz, also am 31.1. – in diesem Beispiel ist der Verkehrstag der Trassenanmeldung (also in pathOS anzugeben) der 31.1. Im Laufweg ist am 1. Laufwegspunkt in Deutschland kein Tagessprung zu markieren (denn der Start ist per Definition =0)
- Zusätzlich ist allerdings unter Identifikatoren der Offset to Reference um die Anzahl der Tage zwischen Verkehrstag des Referenzkalenders und tatsächlicher Abfahrt des Zuges (hier =1) anzugeben. Bei mehreren Nachtsprüngen im Ausland erhöht sich diese Zahl entsprechend (Faustregel: x Nachtsprünge im Ausland → OTR = x)
- Anmerkung: Wenn der Zug Montags um 10:00 Uhr im Ausland losfährt und nach 8 Stunden Fahrtzeit am Ziel auf InfraGO-Netz ankommt, so bleibt der OTR = 0, da es hier keinen Nachtsprung im Ausland gibt

VORGANGSBEZEICHNUNG*	PATH REQUEST ID	COMPANYCODE	CORE*	VARIANT*	2026
OffsetToReference	PR	ZZ99	----OTRTEST	01	2026
	REFERENCE TRAIN ID	COMPANYCODE	CORE*	VARIANT*	2026
	TR	ZZ99	----OTRTEST	00	2026
OFFSET TO REFERENCE	ROUTE ID	COMPANYCODE	CORE*	VARIANT*	2026
1	RO	ZZ99	----OTRTEST	01	2026

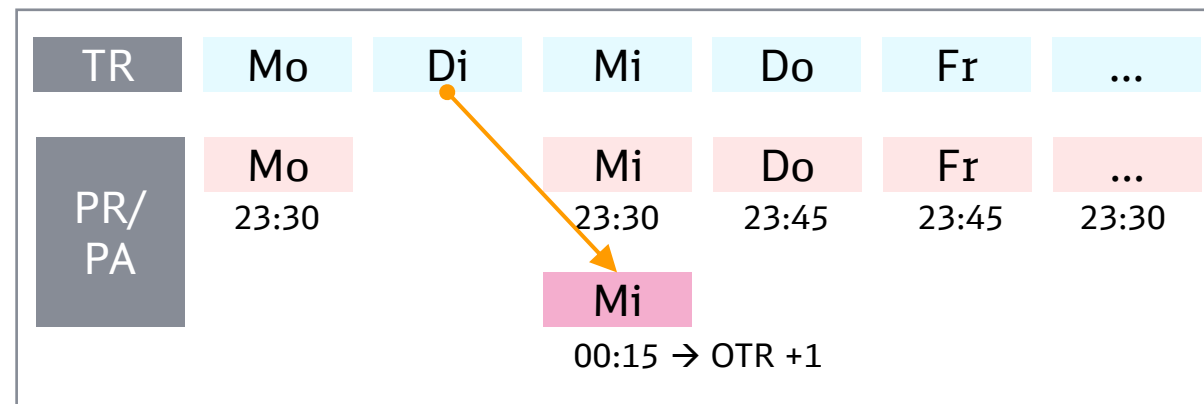
1. Hinweis: für die OTN gelten weiterhin die definierten Regeln, u.a. die Eindeutigkeit je Verkehrstag

2. Hinweis: Wenn der Nachtsprung im deutschen Fremdnetz vor DB InfraGO-Netz war, so gilt dieselbe Regelung. Auch hier ist der Verkehrstag der erste auf InfraGO-Netz mit OTR = 1. Hier ist dann übergangsweise auf die Angabe von konkreten Zeiten im Fremdnetz zu verzichten (wenn diese genannt werden sollen, so müssten die ins Freitextfeld)

OTR am Beispiel eines täglich verkehrenden Zuges mit einmaligem „Sprung“ auf den Folgetag

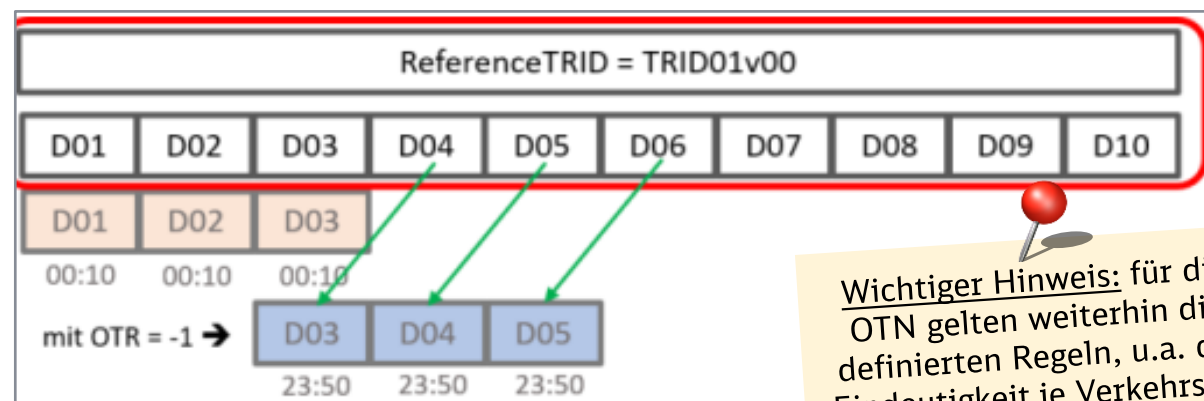
Anwendungsfall A: Zug wird auf den nächsten Tag geschoben

- Ein Anwendungsfall ist ein täglich um 23:30 verkehrender Zug. Wenn dieser nun ausnahmsweise statt Dienstag um 23:30 einmalig Mittwoch um 00:15 fährt, hätte er dieselbe TRID am Mittwoch doppelt, was nicht zulässig ist. Der Zug um 00:15 "gehört" allerdings zu Dienstag und erhält somit in einem eigenen PathRequest die OTR "+1", damit ist er eindeutig gekennzeichnet und dem Dienstag (Mittwoch minus 1) zuzuordnen. Der Zug Mittwoch um 23:30 hat dann wieder regulär OTR = 0.



Anwendungsfall B: Züge werden auf den Vortag gezogen

- Dasselbe Beispiel würde auch gelten, wenn der Zug 6 Tage aufeinander normalerweise um 00:10 fahren würde und wie im Bild rechts an den Tagen 4, 5 und 6 auf den Vortag gezogen wird. In diesem Fall hätten die drei blau hervorgehobenen Fahrten in einem eigenen PathRequest den OTR = -1. Am dritten Tag würden dann zwei Züge mit der TRID01v00 fahren, der erste mit OTR=0 (Abfahrt 00:10), der zweite mit OTR=-1 (Abfahrt 23:50)



Wichtiger Hinweis: für die OTN gelten weiterhin die definierten Regeln, u.a. die Eindeutigkeit je Verkehrstag

Verwendung des ReasonOfReference (RoR)

- Der ReasonOfReference ist anzugeben, sobald auf ein anderes Objekt referenziert werden soll (z.B. Train, Path, PathRequest, Route)
- Technisch ist es die kodierte Angabe des Grundes für die Nutzung des RelatedPlannedTransportIdentifiers (RPT-ID)
- Die Angabe des RoR ist in Abhängigkeit vom fachlichen Kontext notwendig bzw. empfohlen – häufig in Kombination mit einer TrainActivity nötig
- Im Webportal von pathOS ist immer ein RoR-Code zusammen mit einer RPT-ID anzugeben, auch wenn man formal gemäß TAF/TAP auch einen Identifier ohne konkreten Code hinterlegen könnte (ab dem zweiten müssten aber auch an der Schnittstelle für alle RPT-ID RoR-Codes ergänzt werden)
- Ein RoR kann hinzugefügt und wieder gelöscht werden (Klick auf den Papierkorb). Eine nachträgliche Änderung des RoR ist nicht möglich – hierzu muss gelöscht und neu angelegt werden

REASON OF REFERENCE	OBJECT	COMPANYCODE	CORE	VARIANT	FAHRPLANJAHR
de	PR	4711	-----	01	

WERT	BEZEICHNUNG
10 Treffer	
DE01	Referenz auf eine Tzf-fahrt oder einen Leerzug vor oder nach dem aktuellen Zug
DE02	Referenz auf einen Vollzug
DE03	Referenz auf weitere PathRequestMessage

Angabe der vollständigen TAF/TAP ID

- Auswahl des zu referenzierenden Objekts
- Für einige RoR können nicht alle Objekte ausgewählt werden (dann ist das Feld vorbefüllt, z.B. mit PR)

Vorgang kann erst hinzugefügt werden, wenn RoR ausgewählt und ID vollständig angegeben ist

- Angabe des entsprechenden RoR-Codes gemäß der Tabelle der SST-Dokumentation (s. Folgefolien)
- Suchfeld zeigt 10 Treffer sobald mindestens 2 Zeichen eingegeben sind

Weitere Anwendungsfälle in Kombination mit TrainActivities im Abschnitt „Laufweg“

Referenzieren auf eine Rahmenvertrags-Kapazität

- Generell gilt, dass in pathOS aktuell keine neuen Rahmenverträge angelegt werden können und keine bestehenden bearbeitbar/änderbar sind
- Allerdings kann man natürlich in einer Trassenanmeldung auf eine bereits bestehende Rahmenvertrags-Kapazität (RVK) verweisen (mehrere sind ebenfalls zulässig)
- Wichtig: die Trassenanmeldung ist in jedem Fall vollständig und fachlich korrekt einzureichen und die gewünschte Trasse muss Teil der RVK sein
- Der Verweis auf eine bestehende RVK erfolgt über den ReasonOfReference „DE07“ – die Eingabe erfolgt mit den Parametern:
 - PA für Path, 0080 als Company Code der DB InfraGO
 - Die 12stellige RVK-Nummer wird als CORE eingetragen
 - Variante „A1“ (Zwingend Kombination Buchstabe + Zahl, damit der Path intern korrekt dem Fahrplan zugeordnet werden kann.)
 - Als Fahrplanjahr muss das erste Fahrplanjahr des Verkehrszeitraums der RVK sein (nicht zwingend das aktuelle)

Verknüpfung mit PR vor/nach Durchfahren Dritt-EIU

Aktuell werden die Reason Of Reference Codes 1006 und 1007 nicht unterstützt und dürfen nicht verwendet werden

TAF/TAP ID	Reason of Reference
PA 0080 12STELLENRVK A1 2022	DE07 PathID einer RV-Kapazität

Ersatzzug für andere Trasse/Zug

- Mit dem ReasonOfReference „DE04“ kann man eine neue Trassenanmeldung als „Ersatzzug“ fahren lassen
- Wichtig: in diesem Fall erfolgt KEINE automatische Stornierung der bisherigen Trasse bzw. des bisherigen Zugs. Empfehlung wäre aktuell zuerst die neue Trasse als Ersatzzug anzumelden (und z.B. im Freitextfeld ergänzen, dass die Stornierung folgt) und erst anschließend zu stornieren
- Diese Funktionalität ist nicht dafür gedacht, um eine Trasse an ein anderes EVU „weiterzureichen“
- Ein möglicher Anwendungsfall wäre ein kurzfristig bekannter Defekt eines Zuges, so dass dann ein anderer Triebzug eingesetzt wird

Änderung der ReferenceTrainID

- In Ausnahmefällen kann man auch im Nachhinein eine ReferenceTrainID mit dem ReasonOfReference „1011“ ändern. Dies gilt nicht für neue Trassenanmeldungen und nur für Änderungsbestellungen
- Wichtig: In diesem Fall darf man nur Elemente des Zugobjekts ändern, die keine Änderung an der Trasse und keine Neukonstruktion veranlassen
- Wird im Änderungsprozess genutzt, um für eine gebuchte Trasse die ReferenceTRID zu ändern, wenn auf Grund einer Änderung am Zugobjekt eine neue ReferenceTRID erforderlich wird. Die Änderung am Zugobjekt hat keinen Einfluss auf die bisher gebuchte Trasse, erfordert keine Änderung an der Trasse und keine Neukonstruktion.
- Wenn die neue ReferenceTrainID nicht für alle Verkehrstage der bisherigen Trasse gilt, erfolgt eine Splittung der bisherigen Trasse und neue Übergabe nur für die gewählten Verkehrstage
- Ein mögliches Anwendungsbeispiel könnte eine Änderung durch das LeadRU sein, wenn z.B. an einem Tag der „normale“ Routenanteil im Ausland anders gefahren wird (mit neuem Zug) und eine neue TRID erfordert

TAF/TAP ID	Reason of Reference
PA 0080 PATHABCDE113 01 2024	DE04 Ersatzzug für den angegebenen Zug bzw. Trasse

TAF/TAP ID	Reason of Reference
TR 1234 TESTTRID1124 00 2024	1011 Nur Änderung der ReferenceTRID ohne Neukonstruktion

Wunsch nach derselben Trassierung wie in anderem PR

- Wenn man z.B. an verschiedenen Tagen oder Verkehrszeiträumen in Teilen etwas anders fährt (z.B. Uhrzeit, Rollmaterial etc.), so kann man mit dem ReasonOfReference „1000“ dieselbe Trassierung wie in einer anderen Trassenanmeldung wünschen
- Kunde wünscht (falls möglich) die gleiche oder weitestgehend ähnliche Trassierung wie für den angegebenen PathRequest
- Es ist die PathRequestID des PathRequests anzugeben, dessen Trassierung als Vorlage für eine gleiche/ähnliche Trassierung genutzt werden soll
- Mit dem Reason of Reference „1001“ kann auf z.B. einen bestehenden Zug oder eine bestehende Trasse referenziert werden. Am sinnvollsten wäre es hier, dann auf einen bestehenden Path zu referenzieren

Benutzung gleicher OTN wie in anderer Trasse

- Grundsätzlich kann man mit dem ReasonOfReference „DE06“ angeben, dass eine Trasse die gleiche Zugnummer erhalten soll, wie eine andere. Dies gilt sowohl für die Nutzung von OTN aus einem Kontingent (die OTN muss dann jeweils auch genannt werden) oder wenn DB InfraGO die OTN vergibt
- Wenn möglich, muss in allen Anmeldungen der RoR genutzt werden und auf alle anderen PathRequests mit der gleichen OTN referenziert werden („sternförmige Verknüpfung der PR's“). Wichtig ist, dass natürlich eine OTN an einem Verkehrstag nur einmal verwendet werden darf
- Das einfachste Beispiel wäre eine Trasse, die Montag bis Freitag von A nach B nach C fährt und am Wochenende schon in B endet (gemäß Regel 4 zur OTN)
- Auch wenn man z.B. im Netzfahrplan eine Trasse angemeldet hat (z.B. immer Mittwochs) und dann später im GelV auch für einen Freitag noch den Zug unter derselben OTN fahren lassen möchte (gemäß Regel 2)
- Die Nutzung der gleichen OTN ist nur bei Zügen möglich, die sich nur geringfügig in ihren Angaben an bestimmten Verkehrstagen unterscheiden (z.B. Laufwegseinkürzungen im Bereich der DB InfraGO, geringfügige Abweichungen bzgl. von TrainActivity-Angaben an bestimmten VT) und der gleichen Zugart („TrainType“ an der Schnittstelle) zugeordnet sind
- Wichtiger Hinweis: wenn zwischen 2 Anmeldungen kein Puffertag ist und dieselbe OTN verwendet werden soll, so ist DE06 eine Pflichtangabe!

TAF/TAP ID	Reason of Reference
PR 1234 TESTFALL1234 01 2027	1000 Identische Trassierung wie für angegebenen PR gewünscht
PA 1234 ASJFDLASJDFK 01 2026	1001 Identische Trassierung wie für angegebenen Zug/Trasse gewünscht

TAF/TAP ID	Reason of Reference
PR 1234 TESTOTNMEHRF 01 2024	DE06 Nutzung der gleichen Zugnummer wie für angegebenen Zug/PathRequest

Identifikatoren.

Übersicht ReasonOfReference (1 von 3)

Attribut	Wert	TAF-TSI/TAP-TSI Dokumentation	Beschreibung	Bemerkungen / Regeln	Relevant
ReasonOfReference	1000	Identische Trassierung wie für angegebenen PR gewünscht	Kunde wünscht (falls möglich) die gleiche oder weitestgehend ähnliche Trassierung wie für den angegebenen PathRequest	Es ist die PathRequestID des PathRequests anzugeben, dessen Trassierung als Vorlage für eine gleiche/ähnliche Trassierung genutzt werden soll	Ja
ReasonOfReference	1001	Identische Trassierung wie für angegebenen Zug/Trasse gewünscht	Kunde wünscht (falls möglich) die gleiche oder weitestgehend ähnliche Trassierung wie für den angegebenen Zug bzw. die angegebene Trasse	Es ist die ID des Zuges oder der Trasse anzugeben, dessen Trassierung als Vorlage für eine gleiche/ähnliche Trassierung genutzt werden soll	Ja
ReasonOfReference	1002	Vollständiger Ersatz der referenzierten (gebuchten) Trasse	Das übergebene netzausgelöste Angebot ersetzt die referenzierte (gebuchte) Trasse vollständig.	Wird nur in der PathDetailsMessage genutzt	Ja
ReasonOfReference	1003	Teilweiser Ersatz der referenzierten (gebuchten) Trasse	Das übergebene netzausgelöste Angebot ersetzt die referenzierte (gebuchte) Trasse teilweise.	Wird nur in der PathDetailsMessage genutzt	Ja
ReasonOfReference	1004	Referenz auf den Nebenlauf eines Y-Zugverbundes	Die aktuelle PathRequestMessage beschreibt den Hauptlauf eines Y-Zugverbundes. Die angegebenen Referenzen verweisen auf den oder die zugeordneten Nebenläufe (PathRequestMessages), d. h. die Züge die mit dem Zug des Hauptlaufs zusammengeführt oder von diesen getrennt werden.		Ja
ReasonOfReference	1005	Referenz auf den Hauptlauf eines Y-Zugverbundes	Die aktuelle PathRequestMessage beschreibt den Nebenlauf eines Y-Zugverbundes. Die angegebene Referenz verweist auf den Hauptlauf, d. h. den Zug, mit dem er angegebene Zug zusammengeführt oder von diesem getrennt wird.		Ja
ReasonOfReference	1006	Referenz auf weitere PathRequestMessage nach Durchfahren fremder Infrastruktur	Referenz auf eine weitere PathRequestMessage für den Gesamtzuglauf nach Durchfahren eines Abschnitts im Netz eines anderen Infrastrukturbetreibers(s. Anlage 8, Kap 2.4) Die verknüpften PathRequests müssen Teil eines ReferenzTrains sein. (Anlage 3 und Anlage 8 zuinnerdeutschen Anteilen beachten)		Ja
ReasonOfReference	1007	Referenz auf weitere PathRequestMessage vor Durchfahren fremder Infrastruktur	Referenz auf eine weitere PathRequestMessage für den Gesamtzuglauf vor Durchfahren eines Abschnitts im Netz eines anderen Infrastrukturbetreibers, (s. Anlage 8, Kap 2.4). Die verknüpften PathRequests müssen Teil eines ReferenzTrains sein. (Anlage 3 und Anlage 8 zuinnerdeutschen Anteilen beachten)		Ja

Quelle: SST-Doku Version 4.6.2 – Anlage 1

Identifikatoren.

Übersicht ReasonOfReference (2 von 3)

Attribut	Wert	TAF-TSI/TAP-TSI Dokumentation	Beschreibung	Bemerkungen / Regeln	Relevant
ReasonOfReference	1008	Referenz auf weitere Angebote für die gleiche PathRequestMessage	Hinweis auf die Existenz weiterer Angebote für die gleiche PathRequestMessage durch Angabe von deren PathID	Wird nur in der PathDetailsMessage genutzt	Ja
ReasonOfReference	1009	Hinweis auf Fortsetzung einer Trasse nach SEV	Der aktuelle Zug/die aktuelle Trasse ist eine Fortsetzung der angegebenen Trasse vor einem SEV	Nur Nutzung im unterjährigen Gelegenheitsverkehr, Verwendung im Rahmen des ujbau Prozesses	Ja
ReasonOfReference	1010	Referenz auf einen zu nutzenden PreArrangedPath (PAP)	Referenz auf einen PreArrangedPath (PAP), der durch die Trassenanmeldung zum Netzfahrplan genutzt werden soll.	Darf nur in PathRequestMessages für Anmeldungen zum Netzfahrplan angegeben werden.	Ja
ReasonOfReference	1011	Nur Änderung der ReferenceTRID ohne Neukonstruktion	Wird im Änderungsprozess genutzt, um für eine gebuchte Trasse die ReferenceTRID zu ändern, wenn auf Grund einer Änderung am Zugobjekt eine neue ReferenceTRID erforderlich wird. Die Änderung am Zugobjekt hat keinen Einfluss auf die bisher gebuchte Trasse, erfordert keine Änderung an der Trasse und keine Neukonstruktion.	Sofern die neue ReferenceTRID nicht für alle Verkehrstage der bisherigen Trasse gilt, erfolgt eine Splittung der bisherigen Trasse und die Übergabe einer neuen Trasse für diese Verkehrstage mit TOI = booked.	Ja
ReasonOfReference	1012	Verändertes Trassenangebot nach VNP	Übergabe eines veränderten Trassenangebots anstelle eines ENP zum VNP nach Bearbeitung einer berechtigten Beanstandung bzw. netzausgelösten berechtigten Beanstandung	Nur Nutzung im Netzfahrplanbearbeitungsprozess	Ja
ReasonOfReference	1013	Referenz auf die bisherige gebuchte Trasse bzw. RV-Kapazität, die ganz oder teilweise auf Grund einer vom ResponsibleApplicant gewünschten Änderung der Trasse bzw. RV-Kapazität ersetzt wurde.	Angabe der PathID der Trasse, die durch die vom ResponsibleApplicant gewünschte Trassenänderung ersetzt wird.	Nur Nutzung in der PathDetailsMessage nach einer Trassenänderungen durch den ResponsibleApplicant.	Ja
ReasonOfReference	1014	Neue Route	Auf Grund von temporären Änderungen von Startbf und/oder Zielbf und/oder Handover-point wird das bisherige Routenobjekt aufgesplittet. Die Information über die neue Route bzw. deren Zuordnung zu einer gebuchten Trasse wird mit einer OIM oder PRM mitgeteilt.	Für das bisherige Routenobjekt (Beibehaltung der bisherigen RouteID) erfolgt eine Reduzierung der Verkehrstage, für die reduzierten Verkehrstage wird ein neues Routenobjekt (neue RouteID) erzeugt. Das neue Routenobjekt hat keinen Einfluss auf die gebuchte Trasse, daher ist keine Neukonstruktion, sondern lediglich eine veränderte Referenzierung nach Aufsplittung der bisherigen gebuchten Trasse erforderlich.	Ja
ReasonOfReference	1015	Aktualisierung der Route	Auf Grund von temporären Änderungen von Startbf und/oder Zielbf und/oder Handover-point wird das bisherige Routenobjekt bei unveränderten Verkehrstagen aktualisiert. Die Information über die geänderte Route wird mit einer OIM oder PRM mitgeteilt.	Das Routenobjekt (Beibehaltung der bisherigen RouteID) wird aktualisiert, hat aber keinen Einfluss auf die gebuchte Trasse, daher ist keine Neukonstruktion, sondern lediglich eine Aktualisierung der Daten der Route erforderlich.	Ja
ReasonOfReference	1016	Referenz auf eine PathRequestMessage aus der Pre-booking Phase durch C-OSS	Wird eine neue PRM erstellt, die als Konsequenz aus der pre-booking Phase entstanden ist, ist die ursprüngliche PRID zu referenzieren		Ja

! Quelle: SST-Doku Version 4.6.2 – Anlage 1



Identifikatoren.

Übersicht ReasonOfReference (3 von 3)

Attribut	Wert	TAF-TSI/TAP-TSI Dokumentation	Beschreibung	Bemerkungen / Regeln	Relevant
ReasonOfReference	DE01	Referenz auf eine Tzf-fahrt oder einen Leerzug vor oder nach dem aktuellen Zug	Die angegebene ReferenceTRID verweist auf eine bei der Trassenkonstruktion, zu berücksichtigende Tzf-Fahrt oder einen Leerzug vor oder nach der bestellten Trasse		Ja
ReasonOfReference	DE02	Referenz auf einen Vollzug	Die angegebene ReferenceTRID verweist auf einen Vollzug, zu welchem die bestellte Trasse im Vor- oder Nachlauf bei der Trassenkonstruktion zu berücksichtigen ist.		Ja
ReasonOfReference	DE03	Referenz auf weitere PathRequestMessage	Hinweis auf weitere PathRequestMessage, die im Zusammenhang mit der Konstruktion der aktuellen Trasse zu berücksichtigen sind.		Ja
ReasonOfReference	DE04	Ersatzzug für den angegebenen Zug bzw. Trasse	Durch die aktuelle Trassenbestellung wird der angegebene Zug bzw. dessen Trasse ganz oder teilweise ersetzt und als Ersatzzug gefahren.	Nur Nutzung im unterjährigen Gelegenheitsverkehr.	Ja
ReasonOfReference	DE05	Nutzung Buchungsoption für KFB-Ergebnis	Referenz auf ein ausgewähltes Ergebnis der KFB, für welches die Buchungsoption (Umwandlung in eine gebuchte Trasse) genutzt werden soll.	Nur Nutzung bei gleichzeitiger Angabe des TOI 19 pre-accepted offer	Ja
ReasonOfReference	DE06	Nutzung der gleichen Zugnummer wie für angegebenen Zug/PathRequest	Wunsch des ResponsibleApplicant, die gleiche Zugnummer (OTN) wie für den angegebenen ReferenceTrain/PathRequest zu nutzen.	Die Nutzung der gleichen Zugnummer ist nur bei Zügen möglich, die sich nur geringfügig in ihren Angaben an bestimmten Verkehrstagen unterscheiden (z. B. Laufwegeinkürzungen im Bereich der DB InfraGO, geringfügige Abweichungen bzgl. von TrainActivity-Angaben an bestimmten VT) und der gleichen Zugart (TrainType) zugeordnet sind. Siehe auch Dokument „Schnittstellendokumentation EVU-Schnittstelle Bestellsystem“ (Hauptdokument) Kapitel 4.4.	Ja
ReasonOfReference	DE07	PathID einer RV-Kapazität	Angabe der PathID einer referenzierten RV-Kapazität eines Rahmenvertrages	In der Trassenbestellung zum Netzfahrplan: Angegebene PathID referenziert eine zu nutzende RV-Kapazität eines bestehenden Rahmenvertrages. Im Trassenangebot: Angabe der bei der Trassenkonstruktion berücksichtigten RV-Kapazität eines Rahmenvertrages.	Ja

! Quelle: SST-Doku Version 4.6.2 – Anlage 1

Identifikatoren.

Hinzufügen eines Case Reference Objekts „Taktverbund“

Hinzufügen eines Taktverbund-Objekts

- Im Reiter Identifikatoren selbst ist nur das CRO „Taktverbund“ hinterlegt. Abstimmung befindet sich im Reiter Laufweg, ETCS-Zugdaten befinden sich in der Zugcharakteristik direkt
- Um einer Anmeldung einen Taktverbund zuzuweisen, muss dieser im Vorfeld angelegt worden sein (Unter Case Reference Objekte in der Hauptnavigation). Falls dies bisher nicht geschehen ist, kann dies über den Button „Neuen Taktverbund hinzufügen“ nachgeholt werden
- Anschließend muss der Taktverbund explizit geladen werden (auch wenn er gerade noch angelegt wurde!). Dazu muss die entsprechende CRID in das Feld eingegeben werden – es kann auch in den vorhandenen Objekten gesucht werden, hierzu müssen mindestens 2 Zeichen eingegeben werden. Anschließend kann aus dem Dropdown-Menü ausgewählt werden. Hinweis: Es werden maximal 10 Treffer angezeigt – wenn der gewünschte Takt nicht aufgeführt ist, muss über die Suche stärker eingegrenzt werden

Wenn schon ein Taktverbund CRO angelegt wurde, dann kann das hier eingetippt werden

Sobald 2 Zeichen befüllt, erscheinen alle angelegten CRO's

Anlage neuer Taktverbund

10 Treffer						
CRO BEZEICHNUNG	CASEREFERENCE ID	BEZ. DER LINIE	START	ENDE	TAKTUNG	
Taktverbund	0EEL6MJFCV97	S1	DE13276	DE12071	0 min	
Taktverbund	LBL4NWZ0CQNF	S1	DE12345	DE12345	60 min	
Taktverbund	XOGSU95FVVKC	S1	DE12345	DE12345	60 min	
Taktverbund	ZIZTQPH6VG5K	S1	DE13276	DE12071	0 min	
Taktverbund	0B715R72QGNF	S1	DE12345	DE12345	60 min	

Kapitel 3g:

Angabe des Verkehrszeitraums

Themenübersicht

- Die Eingabemaske unter Verkehrstagekalender
- Umgang mit Feiertagen
- Tipps & Tricks

Im Verkehrstagekalender kann jede mögliche Kombination bequem für die aktuelle Trassenanmeldung ausgewählt werden

- Verschiedene Möglichkeiten der Auswahl des Verkehrszeitraums möglich:
 - Individuelles Anklicken einzelner Tage
 - Drag and Drop zur Auswahl zusammenhängender Zeiträume
 - Angabe erster und letzter Verkehrstage
 - Auswahl/Abwahl konkreter Wochentage

→ Aktuelle Empfehlung: Wählen Sie den exakten Verkehrszeitraum per Drag and Drop mit der Maus direkt im Kalender aus!

- Als Verkehrstag ist der Tag zu wählen, wo die Trasse erstmalig im Plannetz der DB InfraGO ist. Bei langläufigen internationalen Zügen also die erste Zeit auf DB InfraGO Plannetz – konkret die erste Abfahrtszeit am Handoverpunkt. Die korrekte Verbindung zu den TAF/TAP-Identifikatoren ist dann über den sogenannten Offset to Reference herzustellen
- Den Verkehrstageschlüssel gibt es in der Trassenanmeldung nicht mehr und muss bei Trassenanmeldung im Webportal nicht angegeben werden – mit TAF/TAP gibt es eine technisch betrachtet eine „Bitleiste“ mit Einsen und Nullen, die jeden Tag einzeln definiert
- Man kann immer nur Verkehrstage in einem Fahrplanjahr nutzen, es werden aber grundsätzlich alle verfügbaren Fahrplanjahre angezeigt und sind auswählbar. Wenn man in 2 Fahrplanjahren Tage auswählt, so lässt sich die Anmeldung (korrekterweise) nicht abschicken
- Feiertage können der Einfachheit halber angezeigt werden (sowohl bundesweite als auch sonstige Feiertage) – diese müssen dann aber noch aktiv an- bzw. abgewählt werden. In der dann angezeigten Legende unterhalb vom Kalender erkennt man die verschiedenen Bedeutungen der Farben
- Das ausgewählte Fahrplanjahr ist fester Bestandteil in allen relevanten TAF/TAP Identifikatoren und wird automatisch dort übernommen

Verkehrstagekalender.

Eingabemaske des Verkehrstagekalenders (1 von 2)

Wechsel der Ansicht:
Linksbündig, zentriert

Angabe exakter Verkehrszeitraum
(**erster bis letzter Tag**)

Wechsel zum **vorherigen Fahrplanjahr** (nur möglich, wenn alle Eingaben leer)

Blau markierte Tage = aktuelle Auswahl der Trassenanmeldung

Alle Eingaben **löschen**

PRODUKTAUSPRÄGUNG
LAUFWEG
IDENTIFIKATOREN
VERKEHRSZEITRAUM
ⓘ ✕

AUSRICHTUNG

☰

ERSTER VERKEHRSTAG*

18.01.2026 📅

LETZTER VERKEHRSTAG*

26.10.2026 📅

WOCHENTAGE

Mo Di Mi Do Fr Sa So

FEIERTAGE

Ohne Feiertage ▾

Fahrplanjahr 2026

Jan	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Feb	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Mär	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Apr	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Mai	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Jun	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Jul	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Sep	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Okt	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Nov	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Dez	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

Verkehrszeitraum leeren

Abbrechen

OK

graue Tage = Samstag und Sonntag

Mit dieser Funktion lassen sich bundesweite **Feiertage** oder alle Feiertage, inkl. Bundesland-spezifischen, anzeigen. Wichtig: diese müssen noch aktiv an- bzw. abgewählt werden

An- bzw. Abwahl **Wochentage**

- Hellblaue = Wochentage teilweise ausgewählt
- Dunkelblau = durchgängig ausgewählte Wochentage
- Weiße Auswahl = Wochentag derzeit nicht ausgewählt

Angaben speichern und Eingabefenster schließen

Wechsel zum **nächsten Fahrplanjahr** (nur möglich, wenn alle Eingaben leer)

Verkehrstagekalender. Eingabemaske des Verkehrstagekalenders (2 von 2)

AUSRICHTUNG ☰ ☰ ERSTER VERKEHRSTAG* 10.12.2025 📅 LETZTER VERKEHRSTAG* 12.12.2025 📅 WOCHENTAGE Mo Di **Mi** Do Fr Sa So FEIERTAGE Ohne Feiertage ▼

Fahrplanjahr 2025

Jan	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31							
Feb				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28							
Mär					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31			
Apr	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30								
Mai					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31			
Jun						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30			
Jul							1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
Sep	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31							
Okt								1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Nov									1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Dez										1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13																

Leicht ausgegraute Tage = Tage in der Vergangenheit

Ziffern 1 bis 31 = Datum/Tag

Heutiger Tag

Aktuell ausgewählte Verkehrstage

Verkehrstagekalender. Anzeige und Auswahl von Feiertagen

Ansicht „Bundesweite Feiertage“

AUSRICHTUNG ERSTER VERKEHRSTAG* LETZTER VERKEHRSTAG* WOCHENTAGE FEIERTAGE

01.02.2026 31.10.2026 Mo Di Mi Do Fr Sa So Bundesweite Feiertage

Fahrplanjahr 2026

Aktuell ausgewählte Feiertage

Nicht ausgewählte Feiertage

Legend: Bundesweite Feiertage (yellow), selektierte Feiertage (blue)

Legende für Ansicht

Ansicht „Alle Feiertage“

AUSRICHTUNG ERSTER VERKEHRSTAG* LETZTER VERKEHRSTAG* WOCHENTAGE FEIERTAGE

01.02.2026 31.10.2026 Mo Di Mi Do Fr Sa So Alle Feiertage

Fahrplanjahr 2026

Aktuell ausgewählte Feiertage

Nicht ausgewählte Feiertage

Legend: Bundesweite Feiertage (yellow), Sonstige Feiertage (light yellow), selektierte Feiertage (blue)

Legende für Ansicht



Verkehrstagekalender.

Tipps & Tricks zur Bedienung des Kalenders

Tipps und Tricks zur Bedienung des Verkehrstagekalenders

- Generell ist der Kalender für die Bedienung mit der Maus gedacht. Um die meisten „Eingabefehler“ zu vermeiden, empfehlen wir diese!
- Bei Eingabe in den textuellen Datumsfeldern oben links speichert der Kalender die Eingabe erst mit Betätigen von „Enter“. Wenn man nur Daten einträgt und auf „OK“ klickt, werden diese zunächst nochmal gelöscht
- Die Legende des Kalenders ist unten drunter und verschwindet bei manchen Anzeigeformaten nach unten (z.B. kleineren Bildschirmen), so dass man runterscrollen muss, um diese anzuzeigen – insbesondere bei der Unterscheidung ausgewählter und gezeigter Feiertage relevant
- Wenn man sich die Feiertage anzeigen lässt, so werden diese angezeigt, aber noch nicht direkt ausgewählt. D.h., wenn man an den Feiertagen fahren oder nicht fahren will, ist dies noch manuell an- bzw. abzuwählen
- Wenn man einen Verkehrszeitraum für ein Fahrplanjahr hinterlegt hat, kann man nicht sofort in das nächste Fahrplanjahr wechseln. Man muss zunächst den eingegebenen Zeitraum leeren und anschließend das gewünschte Jahr auswählen
- Aktuell kann es passieren, dass wenn man über die beiden Eingabefelder den Verkehrszeitraum benennt, anschließend Wochentage selektiert, sich der ursprünglich ausgewählte Verkehrszeitraum ändert (weil sich dieser durch die Wochentags-Auswahl ggfs. reduziert). Dies ist dann relevant, wenn man anschließend wieder Wochentage hinzufügen möchte, denn die einmal aus dem Verkehrszeitraum „gefallenen“ Tage kommen dadurch nicht wieder zurück! Hier bitte drauf achten und den gewählten Verkehrszeitraum immer nochmal überprüfen. S. Beispiel unten:

Abwahl von Mo, Do, Fr bei Wochentagen. Reduktion Verkehrszeitraum von 04.05.-29.05. auf 05.05.-27.05.

Kapitel 3h: Sonderfälle Trassenanmeldungen

Kapitel wird sukzessive
erweitert

Themenübersicht

- Umgang mit bisherigen „Stammzügen und Ergänzern“
- Anmeldungen über PCS
- Anmeldungen mit dem „Trassenanmelde-Vordruck“
- Anmeldungen über den Fahrplanwechsel 2026-2027 und 2027-2028
- ...

Weitere besondere Anmeldungen.

Was wird aus bisherigen „Stammzügen und Ergänzern“?

Nötige Aufteilung des Verkehrsbedürfnisses in mehrere Path Requests (Einzel-Anmeldungen)

- Grundsätzlich sollte man sich VOR der Anmeldung immer überlegen, in wie vielen einzelnen Anmeldungen das Verkehrsbedürfnis bestellt wird. Die bisher bekannten Zeitscheiben gibt es in TAF/TAP nicht mehr
- Grob gesagt: wenn an einzelnen Tagen „anders“ gefahren wird, dann ist es eine eigene Bestellung. Sprich wenn sich Laufweg, Zugcharakteristik, TrainActivities, Haltearten, Zeiten etc. ändern, dann kann es nicht vermischt in einer Anmeldung abgeschickt werden
- Im Beispiel rechts möchte ein Kunde unter derselben Zugnummer (1234) Montags bis Freitags von B bis E fahren ohne Halt in C, Samstags und Sonntags kommt der Zug aus dem Werk, fährt bis F ohne Halt in E. Dabei beginnt der Zug mit einem Leerreisezug. Im Dezember fährt der Zug mit anderen Zeiten von A bis F.
- Dies resultiert in 3 Trassenanmeldungen, unterstellt dabei, dass sich Zugcharakteristik nicht ändert. Sollte jetzt noch z.B. an einzelnen Tagen eine Mehrfachtraktion nötig sein (wegen erhöhtem Verkehrsaufkommen), so wären das nochmal einzelne Bestellungen
- Hinweis: Wenn dieselbe OTN verwendet werden soll wie in einer anderen Bestellung, so wäre der RoR DE06 zu verwenden. Insbesondere wenn Zeiträume ohne Puffertag aneinandergrenzen ist dieser dann sogar eine Pflichtangabe!

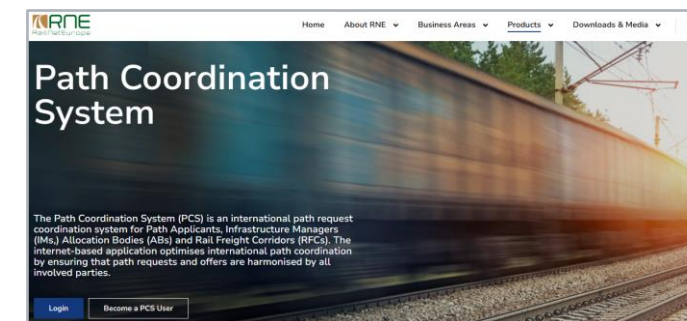
Zugnummer	1234	1234	1234
Verkehrstage	Mo-Fr (außer Dezember)	Sa-So (außer Dezember)	Mo-So (nur Dezember)
SPNV			
Werk		7:00 (leer)	
A-Stadt		7:15	7:00
B-Dorf	7:30	7:30	7:15
C-Dorf		7:45	7:30
E-Stadt	8:00		7:45
F-Burg		8:15	8:00
Anmeldungen?	PRID v01	PRID v02	PRID v03

Weitere besondere Anmeldungen.

Trassenanmeldungen mit PCS (Path Coordination System, RNE)

Hinweise zur Anmeldung via PCS

- Grundsätzlich gibt es PCS weiterhin als Eingangskanal für die relevanten Trassenanmeldungen. Bestellungen mit PaP-Bezug müssen wie gewohnt und in den INB veröffentlicht, über PCS bestellt werden
- Auch PCS hat mit TAF/TAP ein Update erhalten und in PCS muss entsprechend TAF/TAP-konform bestellt werden – alle Details dazu, Schulungsmaterialien und –termine sowie sonstige Informationen finden Sie bei der RNE
- Wichtig zu beachten ist, dass der bereits angesprochene Kanalzwang auch hinsichtlich PCS gilt. D.h. eine Trassenanmeldung die in PCS abgeschickt (bestellt) wurde, muss auch in PCS angenommen und zum Vertrag geführt werden. Anschließend können Folgeprozesse über andere Kanäle (CI oder Portal) erfolgen, wenn dies grundsätzlich zulässig ist (z.B. wegen PaP-Bezug o.ä.)
- Mit Wechsel auf TAF/TAP sind Doppelbestellungen nicht mehr zulässig. Wenn eine Anmeldung in PCS erstellt wurde, muss sie nicht durch den Kunden nochmal in pathOS angelegt werden (sie würden dann auch abgewiesen wegen doppelt verwendeter PathRequestID)
- Bitte beachten Sie, dass PCS bei der DB InfraGO AG derzeit in erster Linie für internationale Trassenanmeldungen im Netzfahrplan genutzt werden kann, v.a. mit PaP-Bezug. Aus IT-technischen Gründen ist eine Nutzung von PCS für unterjährige Änderungen zum Jahresfahrplan und für Gelegenheitsverkehre derzeit noch nicht empfehlenswert. Vgl. dazu die [Produktseite auf der Homepage der DB InfraGO](#)
- Mit Start von pathOS werden Trassenanmeldungen nach Bestellung automatisch aus PCS zur DB InfraGO übertragen, das Angebot zunächst weiterhin händisch zurück



Link zu PCS: <https://rne.eu/it/products/pcs/>

Weitere besondere Anmeldungen. Trassenanmeldungen über den „Anmeldevordruck“

Anmeldevordruck steht weiterhin als Rückfallebene bei z.B. IT-Ausfällen zur Verfügung

- In der Richtlinie 402 „Trassenmanagement“ sind wie gewohnt die wichtigsten Informationen, Vorgaben und Grundsätze zur Trassenanmeldung bei der DB InfraGO hinterlegt. Diese finden Sie mit allen Anhängen und Details hier: [Richtlinien des netzzugangsrelevanten Regelwerks der INB 2027](#)
- Im Detail:
 - 402.0202A01 – Trassenanmeldung Netzfahrplan: Leitfaden für die Verwendung des Formulars im Netzfahrplans
 - 402.0202A02 – Trassenanmeldung Gelegenheitsverkehr: Leitfaden für die Verwendung des Formulars im Gelegenheitsfahrplan
 - 402.0202V01 – Anmeldevordruck Netzfahrplan
 - 402.0202V02 – Anmeldevordruck Gelegenheitsverkehr (gilt auch für Tzf-Fahrten, Messfahrten mit lokbespannten Zügen, Versuchszüge u.ä.)
- Im Netzfahrplan senden Sie die Formulare bitte an das Kundencenter Netzfahrplan
- Die Vordrucke sind im Gelegenheitsverkehr an die Trassenannahme in den Regionen zu senden, wo die Zugfahrt beginnt – E-Mail-Adressen finden Sie [hier](#)

Trassenanmeldung zum Netzfahrplan
 Gelegenheitsverkehr mit mehr als 10 Verkehrstagen

Trassenanmeldung / Änderung einer Trasse Storno
 Storno / Änderung zu Zug (Zutreffendes bitte ankreuzen)

Rahmenvertragsnummer

TrainID (24-stellig)	TR (Objekttyp) (2-stellig)	CompanyCode (RA)	Core-Element (12-stellig)	Variant (2-stellig)	Fahrjahr (4-stellig)

PathRequestID (24-stellig)	PR (Objekttyp) (2-stellig)	CompanyCode (RA) (4-stellig)	Core-Element (12-stellig)	Variant (2-stellig)	Fahrjahr (4-stellig)

Zugleistungs- und -unternummer | Zugnummer | bestehende Vergleichstrasse | Interne Bearbeitungs-ID Kunde | CompanyCode (RRU)

Kunde, Bevollmächtigter laut INB | Telefon | Fax | E-Mail | Eingang der Anmeldung

Verkehrsart, Marktsegment, sicherheitsrelevanter Zug

SPFV Schienenpersonenfernverkehr Lok-/Leerfahrt „Schnell“ Charter-/Nostalgieverkehr Punkt-zu-Punkt

SPNV Schienenpersonennahverkehr Lok-/Leerfahrt „ÖDLA“ BPOL meldepflichtig

SGV Schienengüterverkehr Lokfahrt „Schnell“ „Z-Flex“ Gefahrgut

Verkehrszeitraum

ab Ort	Verkehrsraum	Verkehrstage	Zusatz	Ab

Betrieblich-technische Angaben (Zugcharakteristik)

1. Personenverkehr

ab Ort	Takt	V _{max}	Tr1	Tr2	Stng	Länge	Last	Bremsstellung	BR	LBR	ETCS	NBU	elektron. Bordgerät, z.B. ETB/ta	Ufz	Disto	Fz

402.0202V01 Trassenanmeldung zum Netzfahrplan
 Fachautor: I.BF 31 Volker Butzbach 0160/97437 162

Anmeldung zum Gelegenheitsverkehr
 Für eine Vollzug-Trasse (Hin- & Rückfahrt) und die damit im Zusammenhang stehenden Leerfahrten

DB InfraGO AG | Linien- und Breitenverkehrs DB InfraGO AG | Anmelder Kunden-ID/Linien-Nr.:

Region: | Kunden-Nr.: | Company Code (RRU):

Tel.: | Intern: | Tel.: | Intern: | Fax: | Fax: | E-Mail: | E-Mail:

Trassenanmeldung / Storno / Reisezug Güterzug Sonstiges

Änderung zu Zug am Verzicht auf Trassenannahme

Lok-/Leerfahrt „Schnell“ Charter-/Nostalgieverkehr Punkt-zu-Punkt

SPFV Schienenpersonenfernverkehr Lok-/Leerfahrt „ÖDLA“ BPOL meldepflichtig

SPNV Schienenpersonennahverkehr Lokfahrt „Schnell“ Gefahrgut

SGV Schienengüterverkehr

a) Verkehrsstapel | Zugleistung | Zugnummer: | Leerfahrt

TrainID	TR	Objekttyp	Company Code (RA)	Core-Element (12-stellig)	Variant (2-stellig)	Fahrjahr (4-stellig)	Zug-Nr.

gewünschte Abfahrt | gewünschte Ankunft | Abfahrt Ankunft hat Vorrang

b) Verkehrsstapel | Zugleistung | Zugnummer: | Leerfahrt

TrainID	TR	Objekttyp	Company Code (RA)	Core-Element (12-stellig)	Variant (2-stellig)	Fahrjahr (4-stellig)	Zug-Nr.

gewünschte Abfahrt | gewünschte Ankunft | Abfahrt Ankunft hat Vorrang

c) Verkehrsstapel | Zugleistung | Zugnummer: | Leerfahrt

TrainID	TR	Objekttyp	Company Code (RA)	Core-Element (12-stellig)	Variant (2-stellig)	Fahrjahr (4-stellig)	Zug-Nr.

gewünschte Abfahrt | gewünschte Ankunft | Abfahrt Ankunft hat Vorrang

d) Verkehrsstapel | Zugleistung | Zugnummer: | Leerfahrt

TrainID	TR	Objekttyp	Company Code (RA)	Core-Element (12-stellig)	Variant (2-stellig)	Fahrjahr (4-stellig)	Zug-Nr.

gewünschte Abfahrt | gewünschte Ankunft | Abfahrt Ankunft hat Vorrang

402.0202V02 Trassenanmeldung zum Gelegenheitsverkehr
 Fachautor: I.BF 31, Volker Butzbach 0160/97437 162

Seite 1
13.12.2026

Weitere besondere Anmeldungen. Bestellungen für den Nachtsprung beim Fahrplanwechsel

Fahrplanwechsel 2026 auf 2027

(1) Einfacher Nachtsprung INNERHALB DB INFRAGO-NETZ

(Zug fährt in 2026 auf InfraGO-Netz los, hat einen Tagessprung und fährt in 2027 weiter)

- Dieser Zug wurde bereits für 2026 bestellt und für das Fahrplanjahr 2026 konstruiert. Alle Laufwegspunkte ab Mitternacht haben einen regulären Tagessprung/Offset +1. Es muss keine Neubestellung im Fahrplanjahr 2027 mit TAF/TAP erfolgen

(2) Nachtsprung IM AUSLAND

(Zug fährt in 2026 im Ausland los, überquert Mitternacht im Ausland und bricht in 2027 auf InfraGO-Netz ein)

- Dieser Zug wurde bereits in 2026 bestellt, hat aber mindestens bei der DB InfraGO keine ReferenceTrainID für 2027. Der Verkehrstag dieses Zugs auf InfraGO-Netz ist tatsächlich der 1. Tag im Fahrplanjahr 2027 (mit OTR +1) – und ausnahmsweise benötigt dieser Zug dann eine TRID für 2027!
- Es muss ein separater PathRequest unter TAF/TAP (pathOS) mit Start im Handover/InfraGO-Netz erfolgen. Der Auslandsanteil wird einmalig ignoriert – der Verweis auf den Auslandsanteil soll als Kommentar im Freitextfeld hinterlegt werden, da Start mit „negativem Nachtsprung“ bei der DB InfraGO nicht erlaubt ist

(3) Nachtsprung IM DEUTSCHEN FREMDNETZ

(Zug fährt in 2026 im deutschen Dritt-EIU los, überquert Mitternacht im Fremdnetz und bricht in 2027 auf InfraGO-Netz ein)

- Auch dieser Zug wurde bereits bestellt in 2026 und hat für 2027 keine TRID bei der DB InfraGO – auch dieser muss mit Verkehrstag bei Einbruch ins InfraGO-Netz neu bestellt werden und eine TRID für 2027 erhalten (mit OTR +1) – wenn Laufwegspunkte im Fremdnetz angegeben werden, dürfen die nur eine flexible Zeitangabe erhalten

Fahrplanwechsel 2027 auf 2028

(4) Verkehrstag in der InfraGO ist der letzte Tag im Fahrplanjahr 2027

- Dieser Zug wird mit Verkehrstag 2027 regulär bestellt und hat einem Tagessprung (Offset) „+1“ ab Mitternacht im InfraGO-Netz – wird für „2027“ konstruiert

(5) Verkehrstag in der InfraGO ist der erste Tag im Fahrplanjahr 2028 (Zug startet im Ausland/Fremdnetz am Vortag mit OTR+1 oder höher)

- Dieser Zug ist auf InfraGO-Netz eine Trassenanmeldung im Fahrplanjahr 2028, der OTR verschiebt den effektiven Tag

Kapitel 4a:

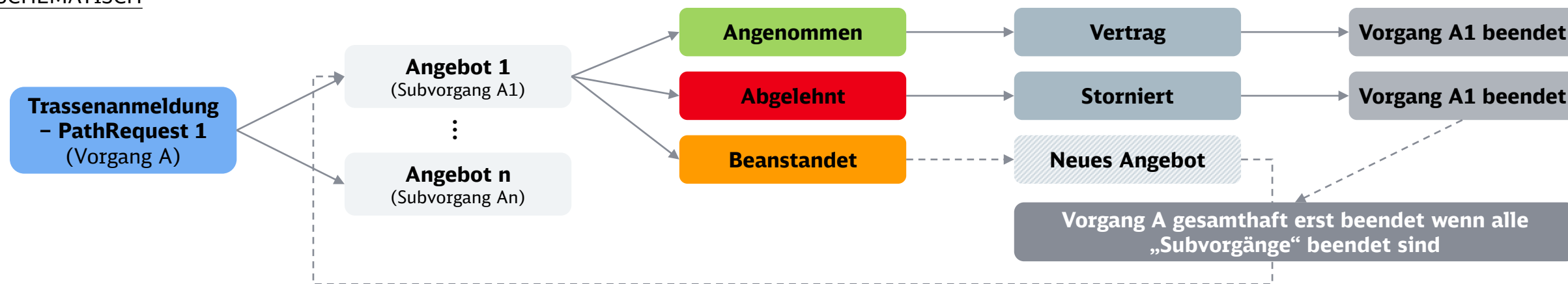
Umgang mit Angeboten

Themenübersicht

- Generelle Logik von Vorgängen (inkl. 1:n)
- Umgang mit Fehlern nach Anmeldung
- Abruf und Ansicht von Angeboten
- Detailansicht eines Angebots
- Darstellung von mehreren Angeboten
- Ablehnen und Ablehnen mit Beanstandung
- Annehmen eines Angebots
- Darstellung von VNP und ENP im Netzfahrplan

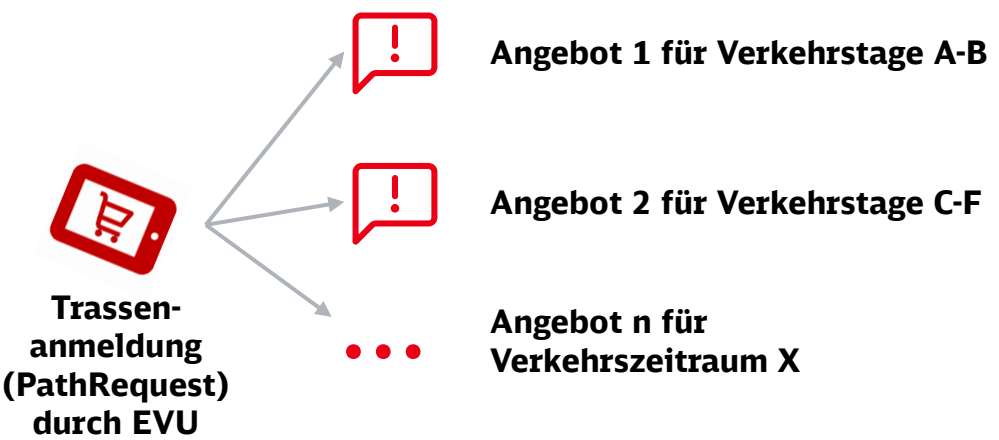
Hinweise zum Verständnis und Umgang mit Vorgängen, Anmeldungen und Verträgen (im Portal)

SCHEMATISCH

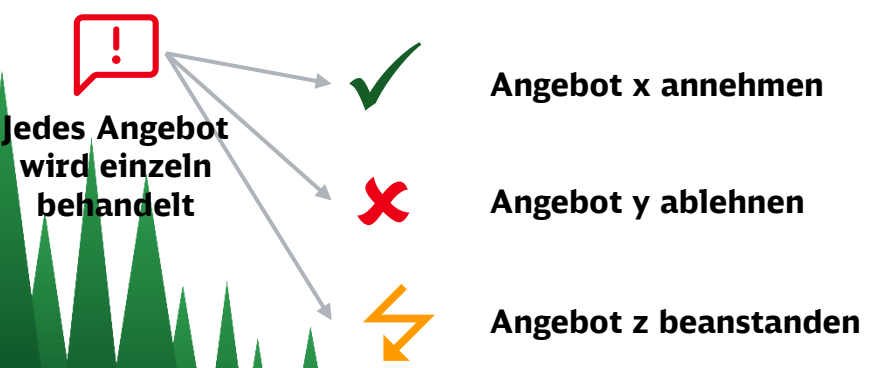


- Für die Arbeit mit der neuen Logik in der Trassenanmeldung ist es wichtig, ein Verständnis über Vorgänge zu haben
- Grundsätzlich ist jede Aktion, mit der man etwas verändert, ein separater Vorgang, z.B. eine Trassenanmeldung. Die dazugehörigen Angebote sind dann quasi „Subvorgänge“ unter diesem Vorgang
- 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
- Zusätzlicher Hinweis: Ab dem Status Vertrag kann man den Kanal wechseln. D.h. eine Änderung auf einen über die Schnittstelle angemeldeten Vertrag kann dann über das Portal geändert werden

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



- Für jeden PathRequest kann die DB InfraGO unter TAF/TAP künftig n Angebote zurückspielen, im Normalfall maximal 1 pro Verkehrstag (einzelne fachliche Ausnahmen, z.B. wenn wegen Aufsplittung der OTN Teilangebote entstehen)
- Dies bedeutet bei z.B. einer Anmeldung für Montag bis Freitag, kann die DB InfraGO im Regelfall bis zu 5 Angebote zurückgeben – diese sind nicht als Alternativen 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 (dies gilt erstmal für den GeIV – im Netzfahrplan weicht es hiervon ab: im VNP kann man nur beanstanden, im ENP kann man nur annehmen oder ablehnen)
- 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



Annahme & Ablehnung eines Angebots. Umgang mit Fehlern nach Anmeldung – Grundlagen (1 von 2)

Fachliche Fehler sind aktuell im Regelfall erst in der Vorgangsübersicht erkennbar

- Nach Abschicken einer Trassenanmeldung („Path Request“) durchläuft diese mehrere Status. In der Regel sieht man zunächst „In Bearbeitung“ und wenn die Trassenkonstruktion erfolgreich war, später „VNP-Angebot“ oder „Finales Angebot“
- Wenn es nach Abschicken zu einem fachlichen Fehler kam, wird dieser in der Detailansicht des Vorgangs sichtbar – der Status ist dann in der Regel „Fehler“ oder „Zurückweisung“. Um die Details einzusehen, muss der Vorgang geöffnet werden (s. Grafik rechts)
- Diese Fehler konnten nicht bereits in den „einfachen“ Fehlerprüfungen in pathOS selbst erkannt werden, da hier der Prozess in den Fahrplansystemen hinter pathOS notwendig ist
- Grobe Differenzierung der verschiedenen Fehlerprüfungen:
 - pathOS Webportal Oberfläche: Einfache Feldvalidierungen
 - pathOS Webportal Direkt nach Abschicken: Prüfung der Identifikatoren, Kundennummern
 - Fahrplanysteme nach Abschicken: Insbesondere Prüfung auf „Fahrbarkeit“ und fachlich korrekte Bestellung
- Wichtig: Ein Vorgang mit dem Status „Fehler“ oder „Zurückweisung“ ist abgebrochen, es wird hier nicht konstruiert und eine Überprüfung der Anmeldung sowie anschließende Neubestellung ist notwendig. Dazu können Sie natürlich die bereits abgeschickte Anmeldung dann als Entwurf einer neuen Vorlage übernehmen. Bitte beachten Sie aber, dass die im ersten Versuch verwendete PathRequestID bereits belegt ist und durch eine neue ersetzt werden muss. TRID/ROID/OTN können erneut herangezogen werden, entsprechend der generellen Regeln für diese.
- Es ist also immer empfehlenswert, auch nach Abschicken regelmäßig in der Vorgangsübersicht zu prüfen, ob die Trassenanmeldung zurückgewiesen wurde!

Annahme & Ablehnung eines Angebots.

Umgang mit Fehlern nach Anmeldung – Beispiele (2 von 2)

	< >	Fehlermeldung 1/7:	Fehlerinformation der Auftragsverwaltung (ErrorCode 6500). Das im Laufpunkt 1 DE21098 angegebene Triebfahrzeug 80 6412.2 innerhalb der Basis-Zugcharakteristik ist ein Studien-Triebfahrzeug.	
			Darstellung, wenn mehr als ein Fehler vorliegt	Triebfahrzeug nicht zulässig
			Fehlerinformation der Auftragsverwaltung (ErrorCode 6500). createOtnBelegungForPathRequest call failed with: 500 - {"errorMessage":"ORDERED_OTN_NICHT_KONTINGENTIERT","reason":"Die bestellte OTN 5003 ist im Fahrplanjahr 2024 nicht kontingentiert."}	
				Bestellte OTN ist für diesen Kunden nicht kontingentiert
			Subsystem Failure (ErrorCode 400). Im Subsystem ist beim Versenden ein Fehler aufgetreten PathRequestMessage validation exception:requestInformation.plannedCalendar.bitmapDays() muss mit "[0-1]{1,740}" übereinstimmen; trainInformation.plannedCalendar.bitmapDays() muss mit "[0-1]{1,740}" übereinstimmen;	
				Fehler in Auswahl der Verkehrstage (im Portal quasi nicht möglich)
			Fehlerinformation der Auftragsverwaltung (ErrorCode 6080). Dem CompanyCode 0080 ist die Kundennummer B3071 nicht zugeordnet.	
				Zuordnung Kundennummer falsch
			Entity Not Found (ErrorCode 404). Die Id PA3114ANNTTEST00001002025 ist dem System nicht bekannt	
				Es wurde auf eine unbekannte PathID referenziert

Grundsätzlich gilt: Wenn Sie eine Fehlermeldung bekommen, mit der Sie nichts anfangen können, weil sie z.B. kryptisch ist, so nehmen Sie bitte den Kontakt zur fachlichen Betriebsführung bzw. unserem Support auf! (www.dbinfrago.com/pathOS oder pathOS@deutschebahn.com – gerne mit Screenshot!)

Annahme & Ablehnung eines Angebots.

Abruf Angebot und Übersichts-Ansicht GelV (1 von 6)

Anzeigen eines Angebots aus der Vorgangsübersicht

- Um ein Angebot anzunehmen, muss zunächst der entsprechende Vorgang aus der Vorgangsübersicht im Bereich „Vorgänge“ ausgewählt werden – in der Regel liegt dieses im Status „Finales Angebot“ vor
- In der Übersicht sieht man dann – ähnlich zu anderen Vorgängen – die wichtigsten Daten des PathRequests gebündelt im Kopfbereich
- Im mittleren Abschnitt werden alle vorhandenen Angebote gezeigt (in diesem Beispiel starten wir zunächst mit einem Angebot)
- Wenn ein Angebot markiert wurde, kann dieses wie gewohnt angenommen, beanstandet oder abgelehnt werden
- Im unteren Bereich sieht man die Übersicht aller vorliegenden Angebote mit entsprechenden Preisen sowie die verwandten Vorgänge zu dieser Trassenanmeldung (also zur PathRequestID bzw. ReferenceTrainID). Zusätzlich können hier die Leistungsbeschreibungen als PDF oder CSV abgerufen werden (Überschrift „Preisliste“)
- Die Abweichungen zwischen Bestellung und Angebot sind in dieser Übersicht möglich (in der Zeile des jeweiligen Angebots)
- Verschiedene Detailansichten möglich: Daten der ursprünglichen Trassenanmeldung (per Klick auf z.B. die Laufwegspunkte, die Zeiten oder das Zug-Symbol). Zusätzlich kann man per Klick auf das jeweilige Angebot für alle vorliegenden Angebote die Details sehen

Kopfdaten der ursprünglichen Trassenanmeldung

Anfragesteller (im PR hinterlegte Kontaktinform.)

Detailsansicht des einzelnen Angebots (die Farbe und Position des Kreises deutet auf die Abweichung zur gewünschten Trasse hin) Details siehe Folgeseiten

Ein Klick hier zeigt nochmal die Details der ursprünglichen Anmeldung

Leistungsbeschreibung (PDF/CSV)

Preisübersicht der jeweiligen Angebote

Als Vorlage für neuen Entwurf nehmen

Path-Request Identifier PR Z299-BENTEST-01 2026 Kundennummer Z9999 OTN 16643
Reference Train ID TR Z299-BENTEST-00 2026 Erstellt am 27.02.2026 10:20 Uhr
Route ID RO Z299-BENTEST-01 2026 Verwandte Vorgänge @

VERKEHRSZEITRAUM (125 TAGE) 12.04.2026 - 14.08.2026

PRODUKTAUSPRÄGUNGEN

ZUGCHARAKTERISTIK BEI ABFAHRT
Mehrsystemlok, Pu=5,6MW
GESAMTZUG WAGENZUG
19 m , 85 t k.A. , k.A.

ANFRAGE ÜBERSICHT

VORGANGSBEZEICHNUNG BENTEST

BENJAMINSIEDERSLEBEN

LAUFWEG von Frankfurt(M) Hbf
via 1 Laufwegspunkte
bis Aschaffenburg Hbf

ANGEBOT ÜBERSICHT

1 ANGEBOT Abweichung als Kreise anzeigen Anzeige Zeiten nach Abfahrt Kalender Tooltip

DE 13276 DE 18071 DE 10071

10:00:00 flex flex

Ablehnen Ablehnen mit Beanstandung Annehmen

PREISLISTE TRASSENENTGELT AUSWAHL € 1000.00

1 ANGEBOT Angebot Betroffenheit durch Bau Bemerkungen Leistungsbeschreibung Preis

AUSGEWÄHLTE ANGEBOTE € 1000.00

01 keine € 1000

VERWANDTE VORGÄNGE



Annahme & Ablehnung eines Angebots.

Abruf Angebot und Übersichts-Ansicht GelV (2 von 6)

Verschiedene Optionen der Anzeige von vorliegenden Angeboten möglich

Drei verschiedene Darstellungsformen für die Abweichung: Als Kreis, als Text oder nach geplanter Uhrzeit (Auswahl über den linken Schieberegler mit drei verschiedenen Optionen)

Zwei verschiedene Darstellungsformen für die Zeiten: Nach Ankunft oder nach Abfahrt

1 ANGEBOT

Abweichung als Kreise anzeigen

Anzeige Zeiten nach Ankunft

	Darmstadt Gbf DE 12070	Eschborn Süd DE 13007
Ankunft	18:00:00	flex
01		

1 ANGEBOT

Abweichung als Text anzeigen

Anzeige Zeiten nach Ankunft

	Darmstadt Gbf DE 12070	Eschborn Süd DE 13007
Ankunft	18:00:00	flex
01	+0.0	-

1 ANGEBOT

Abweichung als geplante Uhrzeit anzeigen

Anzeige Zeiten nach Abfahrt

	Darmstadt Gbf DE 12070	Eschborn Süd DE 13007
Abfahrt	18:00:00	flex
01	18:00:00	-

Annahme & Ablehnung eines Angebots.

Abruf Angebot und Übersichts-Ansicht GelV (3 von 6)

Abweichungen an einzelnen Laufwegspunkten können in der Übersicht angezeigt werden (mit „Mouseover“)



Annahme & Ablehnung eines Angebots.

Abruf Angebot und Übersichts-Ansicht GelV (4 von 6)

Die Status der einzelnen Angebote können ebenfalls eingesehen werden

	Wörl AT 1170	Passau Grenze DE 18273	Passau Gbf DE 18272	Nür Rbf Ausfahrt DE 17858	Würzburg Hbf DE 21342
Abfahrt		00:30:00	flex	04:20:00	flex
<input type="checkbox"/> 01	●	○	○	●	●
<input type="checkbox"/> 02	●	○	○	●	●
<input checked="" type="checkbox"/> 03	●	○	○	ABGELEHNT, MIT BEANSTANDUNG (05.02.2026, 11:50 Uhr)	
<input checked="" type="checkbox"/> 04	●	○	○	ANGENOMMEN (06.02.2026, 12:42 Uhr)	

Ursprüngliche Trassenanmeldung

Angebote 1 und 2 sind bisher noch nicht beantwortet (weder angenommen noch abgelehnt)

Angebot 3 wurde am 5.2. beanstandet

Angebot 4 wurde am 6.2. angenommen









Annahme & Ablehnung eines Angebots.

Abruf Angebot und Übersichts-Ansicht GeLV (5 von 6)

Preislisten und Leistungsbeschreibungen

Reihenfolge der Tabelle ist anpassbar

Reihenfolge der Angebote innerhalb der einzelnen Spalten kann angepasst werden – allerdings nur für die noch offenen („restlichen“) Angebote

PREISLISTE							
4 ANGEBOTE							
[≡] v	[≡]	Angebot	Betroffenheit durch Bau	Bemerkungen	Leistungsbeschreibung	Preis	
BEREITS GEBUCHT						€ 156868.76	
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	04	Keine		 	€ 156868.76	
BEANSTANDET						€ 36985.32	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	03	Keine		 	€ 36985.32	
RESTLICHE ANGEBOTE						€ 35778.70	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	01	Keine		 	€ 27647.18	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	02	Keine		 	€ 8131.52	

Bezeichnung der Angebote (analog zur Übersicht). Per Klick öffnet sich die Detailansicht

Link zur Detailansicht der Leistungsbeschreibungen der einzelnen Angebote (links: PDF, rechts: CSV)

Preis des jeweiligen Angebots, sortiert nach Status des Angebots (oben: gebucht, unten: offen)

Annahme & Ablehnung eines Angebots.

Abruf Angebot und Übersichts-Ansicht GelV (6 von 6)

Darstellung von verwandten Vorgängen

^ VERWANDTE VORGÄNGE	
TAF/ TAP ID	Reason Of Reference

In diesem Beispiel gab es **in der ursprünglichen Anmeldung keine angegebenen verwandten Vorgänge** („Reason of Reference“) – technisch gesehen sind dies die sogenannten „Related Planned Transport Identifier“ – kurz: RPTID)

Keine Verwandten Vorgänge vorhanden

In diesem Beispiel wurde **in der ursprünglichen Anmeldung auf einen verwandten Vorgänge** („Reason of Reference“) referenziert mit dem Code „1013“ auf den Path „PA 0080 WGU...“

^ VERWANDTE VORGÄNGE	
TAF/ TAP ID	Reason Of Reference
PA 0080 WGU7OH17N2R4 00 2026	1013 Referenz auf die durch den Responsible-Applicant auf Grund der gewünschten Trassenänderung ersetzte Trasse

Annahme & Ablehnung eines Angebots. Detailansicht Angebot – Überblick

Anzeige in welchem der n Angebote man sich aktuell befindet

Angebot #01 150 m, 500 t k.A, k.A

PRODUKTAUSPRÄGUNG LAUFWEG DETAIL LAUFWEG IDENTIFIKATOREN VERKEHRSZEITRAUM

Frankfurt(M) Hbf Leipzig Hbf

FRANKFUR... LAUFWEGSPUNKT-ANGABEN FRANKFURT(M) H... ZUGCHARAKTERISTIK

✓ Fixpunkt

PFLICHTANGABE TRAINACTIVITY MINDESTHALTEDAUER

✓ Kundenhalt 00 : 01 : 00

KENNZEICHNER ZEITANGABE * TAGESSPRUN...

Geplante Ankunftszeit 10 : 00 : 00 + 0 Tage

Allgemeine Angaben

HÖCHSTGESCHWINDICHKEIT DER TRASSE ART DER VERÖFFENTLICHUNG

100 km/h KeineVeroeffentlichung

ANGABE GLEISNUMMER

1

✗ Ablehnen ✗ Ablehnen mit Beanstandung ✓ Annehmen

Die aus der ursprünglichen Anmeldung bekannten Reiter finden sich auch im Angebot wieder – ergänzt um den detaillierten Laufweg aus der Konstruktion (s. rechts)

Angebot #01 150 m, 500 t k.A, k.A

PRODUKTAUSPRÄGUNG LAUFWEG DETAIL LAUFWEG IDENTIFIKATOREN VERKEHRSZEITRAUM

BETRIEBSTELLE	PLC	GLEIS	FRÜHESTE ANKUNFT	ANKUNFT	SPÄTESTE ANKUNFT	HALTEDAUER	ART	FRÜHESTE ABFAHRT	ABFAHRT	SPÄTESTE ABFAHRT	ENTFERNUNG	VORGABEN, ÄNDERUNGEN
Passau Grenze	DE 18273	1		01:00:00		00:00:00	D		01:00:00		364	
Passau Hbf Vogl	DE 18275	123		01:00:30		00:00:00	D		01:00:30		1213	
Passau Hbf											1700	
Passau Glt											108095	
Obertraut											2588	
Burgwein											5414	
Regensbu											1511	
Reg Dörn											1500	
Regensbu											569	
Regensbg											73951	
Ingolstadt											2740	
Ingolstadt Audi	DE 24794	1		03:08:42		00:00:00	D		03:08:42		49712	
T. Lufk	DE 20333	2		03:30:30		00:00:00	D		03:30:30		2801	

Detailansicht des Laufwegs inklusive aller Laufwegspunkte und allen vom Konstrukteur hinzugefügten Betriebsstellen, also insbesondere betrieblichen Halten und Betriebsstellen, die für den eindeutigen Laufweg wichtig sind. Wenn der Laufweg von der ursprünglichen Trassenanmeldung abweicht, so sieht man das hier ebenfalls!

Auch aus dieser Ansicht heraus kann ein Angebot abgelehnt, beanstandet oder angenommen werden



Annahme & Ablehnung eines Angebots. Detailansicht Angebot – Produktausprägungen

The screenshot shows a software interface for 'Angebot #01' with a title bar indicating '150 m, 500 t' and 'k.A., k.A.'. Below the title bar is a navigation menu with five tabs: 'PRODUKTAUSPRÄGUNG' (selected), 'LAUFWEG', 'DETAIL LAUFWEG', 'IDENTIFIKATOREN', and 'VERKEHRSZEITRAUM'. The main content area displays the following information:

- Icon of a freight train and the text 'SGV Güterverkehr'.
- A checked checkbox: '✓ Güterzug ohne nennenswerten Grenzaufenthalt'.
- Section 'LÄRMSCHUTZ-KENNZEICHNUNG' with a checked checkbox: '✓ Lauter Zug'.
- Section 'VERKEHRSART KUNDE ZUSATZ' with a checked checkbox: '✓ Charterverkehr'.

At the bottom of the interface, there are three buttons: 'Ablehnen' (red), 'Ablehnen mit Beanstandung' (orange), and 'Annehmen' (green).

– Hier werden die bestellten Produktausprägungen aufgeführt, aktuell fehlt hier noch die Angabe des hinterlegten durchführenden EVU

– Falls der Konstrukteur Bemerkungen erfasst hat, so sind diese auch hier zu finden

Annahme & Ablehnung eines Angebots. Detailansicht Angebot – Laufweg (& Zugcharakteristik)

Angebot #01 50 m, 100 t k.A., k.A.

PRODUKTAUSPRÄGUNG LAUFWEG DETAIL LAUFWEG IDENTIFIKATOREN VERKEHRSZEITRAUM

Passau Grenze
Passau Gbf
Nür Rbf Ausfahrt
Würzburg Hbf

✓ Handover ✓ Fixpunkt
PFLICHTANGABE TRAINACTIVITY
✓ Durchfahrt

KENNZEICHNER Geplante Abfahrtszeit

KENNZEICHNER Geplante Ankunftszeit ZEITANGABE* TAGESSPRUN...
01 : 00 : 00 + 0 Tage

BETRIEBSERTFERNUNG BIS ZUM NÄCHSTEN ZLP 364 STRECKENNUMMER m 5831-1

^ Allgemeine Angaben

✗ Ablehnen ✗ Ablehnen mit Beanstandung ✓ Annehmen

Analog zur Anmeldemaske gibt es die Unterscheidung in Laufwegspunktangaben (links) und Zugcharakteristik (rechts)

Anzeige des tatsächlich konstruierten Laufwegs inklusive aller TrainActivities, Zeiten etc. (auch solchen, die vom Konstrukteur hinzugefügt wurden)

Genaue Informationen zur Strecke finden Sie hier

Gleisangaben, Geschwindigkeiten, Veröffentlichungen und sonstiges findet man unter „Allgemeine Angaben“

FRANKFUR... LAUFWEGSPUNKT-ANGABEN FRANKFURT(M) H... ZUGCHARAKTERISTIK

Gesamtzug: 100 km/h, 100 t, 50 m, 50 Brh, P+MG
Zuglok 80 0580 003

GESAMTZUG		HÖCHSTGESCHWI...		GEWICHT*		LÄNGE*		BREMSHUNDERTS...	
100	km/h	100	t	50	m	50			

STRECKENKLASSE D4 ZUGGATTUNG* 01 5 Tzfz-B (F)
BREMSSSTELLUNG* P+MG

^ Sonstige Angaben

Annahme & Ablehnung eines Angebots.

Detailansicht Angebot – Detail Laufweg

Angebot #01 150 m, 500 t k.A, k.A

PRODUKTAUSPRÄGUNG LAUFWEG **DETAIL LAUFWEG** IDENTIFIKATOREN VERKEHRSZEITRAUM

BETRIEBSSTELLE	PLC	GLEIS	FRÜHESTE ANKUNFT	ANKUNFT	SPÄTESTE ANKUNFT	HALTEDAUER	ART	FRÜHESTE ABFAHRT	ABFAHRT	SPÄTESTE ABFAHRT	ENTFERNUNG	VORGABEN, ÄNDERUNGEN
Passau Grenze	DE 18273	1		01:00:00		00:00:00	D		01:00:00		364	
Passau Hbf Vogl	DE 18275	123		01:00:30		00:00:00	D		01:00:30			
Passau Hbf	DE 18274	2		01:02:18		00:00:00	D		01:02:18			
Passau Gbf	DE 18272	326		01:04:24					01:04:24		108095	
Obertraubling				02:11:06					02:11:06		2588	
Burgweinting	DE 11867			02:11:06					02:11:06		5414	
Regensburg Hbf	DE 18713	5		02:16:00		00:00:00	D		02:16:00		111	
Reg Dörnberg	DE 25018	248		02:17:42		00:00:00	D				1500	
Regensburg Bbf	DE 1			02:19:12		00:00:00	D				569	
Regensburg Prüfe	DE 1			02:20:06		00:00:00	D				73951	
Ingolstadt Nord	DE 15225	6		03:07:00		00:00:00	D		03:07:00		2740	
Ingolstadt Audi	DE 24794	1		03:08:42		00:00:00	D		03:08:42		49712	

Hier ist erstmals der vollständige Laufweg inklusive Betriebshalten, allen Durchfahrten, sonstigen zusätzlichen Halten etc. sichtbar

Exakte Abfahrtszeiten

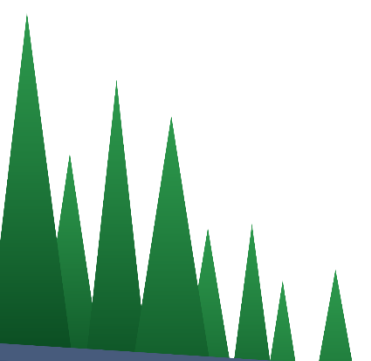
Halteart, z.B. C, D (analog zum bisherigen Wording in TPN)

Gleisangaben

Exakte Ankunftszeiten

Entfernung zur nächsten Betriebsstelle (in m)

Hier sind ggfs. zusätzliche Informationen/Vorgaben vom Konstrukteur hinterlegt



Annahme & Ablehnung eines Angebots. Detailansicht Angebot – Identifikatoren

Angebot #01 50 m , 100 t k.A , k.A

PRODUKTAUSPRÄGUNG LAUFWEG DETAIL LAUFWEG IDENTIFIKATOREN VERKEHRSZEITRAUM

KUNDENNUMMER LEAD RU (COMPANYCODE) IHRE KONTAKT-INFORMATIONEN BETRIEBLICHE ZUGNR
Z9999 ZZ99 DB InfraGO AG, pathOS@deutschebahn.com 21085

KENNZEICHNER / IDENTIFIKATOREN

PATH DETAIL MESSAGE	0000	9999999999	00	2025
PA				
VORGANGSBEZEICHNUNG*	PATH REQUEST ID	COMPANYCODE	CORE*	VARIANT*
Entwurf Beispiel	PR	3114	9SYHG3VMVYM5	22
	ROUTE ID	COMPANYCODE	CORE*	VARIANT*
	RO	3114	6M9MY3N6C654	22

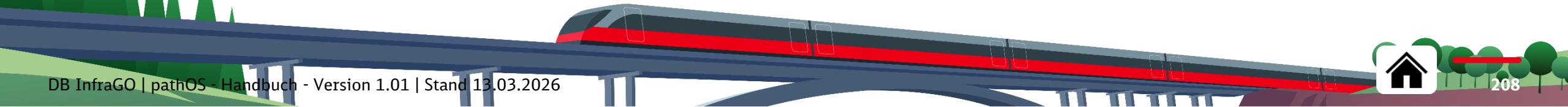
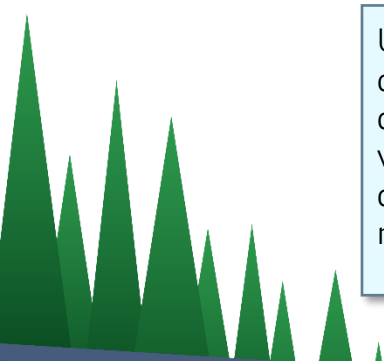
2025

Ablehnen Ablehnen mit Beanstandung Annehmen

Kontaktinformationen des ursprünglichen Bestellenden (außer die Fahrplankonstruktion überschreibt das manuell)

Zugnummer – entweder von DB InfraGO vergeben oder die bereits im PR vom Besteller genannte (z.B. aus Kontingent)

Übersicht der Identifier für dieses eine Angebot inklusive der zugehörigen PathID, die erst vom EIU übermittelt wird, in diesem Fall von der DB InfraGO mit dem Company Code 0080



Annahme & Ablehnung eines Angebots. Detailansicht Angebot – Verkehrszeitraum

Angebot #01

Verkehr (SGV) Keine Angabe

PRODUKTAUSPRÄGUNG LAUFWEG DETAIL LAUFWEG IDENTIFIKATOREN VERKEHRSZEITRAUM

AUSRICHTUNG Fahrplanjahr 2026 ERSTER VERKEHRSTAG * LETZTER VERKEHRSTAG *
02.08.2026 30.08.2026

Fahrplanjahr

Erster und letzter Verkehrstag

Monat	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Jan																															
Feb																															
Mär																															
Apr																															
Mai																															
Jun																															
Jul																															
Aug																															
Sep																															
Okt																															
Nov																															
Dez																															

Abbrechen Ablehnen Ablehnen mit Beanstandung Annehmen

Änderung der Darstellung des Kalenders (linksbündig, zentriert)

Fahrplanjahr

Erster und letzter Verkehrstag

Detailansicht des Verkehrstagekalenders, für den dieses eine Angebot gilt (ist bei n Angeboten nur ein Teil des ursprünglich angemeldeten Kalenders). In diesem Fall fährt der Zug an 5 einzelnen Tagen

Annahme & Ablehnung eines Angebots.

1:n Logik – mehrere Angebote zu einer Anmeldung (1 von 2)

Anzeige von mehreren Angeboten gemäß der 1:n-Logik

- Elementarer Bestandteil von TAF/TAP ist die Einführung der 1:n-Logik, d.h. dass bei mehrtägigen Anmeldungen maximal so viele Angebote wie es verschiedene Verkehrstage gibt, zurückgespielt werden können
- Die Angebote sind nicht als Alternativen zu verstehen, sondern immer zeitlich disjunkt, d.h. sie gelten für verschiedene Verkehrstage bzw. -zeiträume und bilden gemeinsam den vollständigen Verkehrszeitraum ab
- Bei einer eintägigen Trassenanmeldung gibt es im Regelfall auch immer nur exakt ein Angebot
- Verdeutlichung an einem Praxisbeispiel: Es wird eine Trasse für eine Woche (7 Verkehrstage) mit EINER Trassenanmeldung bestellt. In der bisherigen Logik gibt es dazu genau ein Angebot, was dann für alle Verkehrstage gilt. Passt ein Tag nicht, müsste die ganze Anmeldung abgelehnt werden. Im neuen System kann auf diese eine Anmeldung folgendermaßen reagiert werden:
 - Mo.-Mi.: Angebot genau nach Anmeldung
 - Do.-Fr.: Nicht-konstruierbar – kein Angebot
 - Sa.-So.: Angebot mit Abweichung wegen Baustelle am Wochenende (anderer Laufweg, andere Zeiten)

	Wörgl AT 1170	Passau Grenze DE 18273	Passau Gbf DE 18272	Nigr Rbf Ausfahrt DE 17858	Witzsburg Hbf DE 21342
Abfahrt		00:30:00	flex	04:20:00	flex
<input type="checkbox"/> 01	●	○	○	●	●
<input type="checkbox"/> 02	●	○	○	●	●

Laufweg mit (bestellten) Halten

- Je Zeile ein eigenes Angebot – in diesem Beispiel gibt es 2 Angebote
 - Wenn man sich den Kalender als „Tooltip“ anzeigen lässt und über einem Angebot mit der Maus hovers, so sieht man den zugehörigen Kalender (genauso wenn man die Detailansicht öffnet)
 - Wenn man über einem Laufwegspunkt mit der Maus hovers, so sieht man die detaillierten Zeiten und etwaige Abweichungen
- Details s. Folgeseite

	Frankfurt(M) Hbf DE 13276	Darmstadt Hbf DE 12071
Abfahrt	16:00:00	16:20:00
<input type="checkbox"/> 01	●	●
<input type="checkbox"/> 02	●	●
<input type="checkbox"/> 03	●	●



Annahme & Ablehnung eines Angebots.

1:n Logik – mehrere Angebote zu einer Anmeldung (2 von 2)

The main interface shows a 'Güterverkehr (SGV)' case with 'keine Angaben'. It lists 'GESAMTZUG' (585 m, 1797 t) and 'WAGENZUG' (566 m, 1710 t). A 'Kalender Tooltip' is open, showing a calendar grid for Path 1 with blue bars indicating availability. A 'Kalender für Path 1' label points to this tooltip. Below the calendar, a table shows departure times for various stations: Wögl (AT 1170), Passau Grenze (DE 18273), Passau Gbf (DE 18272), Nür Rbf Ausfahrt (DE 17858), and Würzburg Hbf (DE 21342). The departure times are 00:30:00, flex, 04:20:00, and flex. A red 'X' is placed over the 'flex' departure time for Würzburg Hbf.

Geöffneter „Kalender Tooltip“ mit Unterschieden je Angebot

This section shows a 'Kalender Tooltip' for Path 2, which has a different availability pattern than Path 1. A 'Kalender für Path 2' label points to it. Below, a detailed view shows the departure times for Nür Rbf Ausfahrt (DE 17858) at 04:20:00 and Würzburg Hbf (DE 21342) at flex. A red 'X' is placed over the 'flex' departure time for Würzburg Hbf. A detailed view below shows the planned departure time (GEPLANTE ABFAHRTSZEIT) as 04:50:00 (+30.0min) and the planned arrival time (GEPLANTE ANKUNFTSZEIT) as 04:20:00.

Abweichung am Laufwegpunkt „Nürnberg Rbf Ausfahrt“ – in Angebot 2 haben wir hier +30min

Annahme & Ablehnung eines Angebots.

Ablehnen und Ablehnen mit Beanstandung.

1 **Angebot auswählen** (und das entsprechende Kästchen markieren)

	München Hbf DE 17214	München DE 17305	Geltendorf DE 13632
Abfahrt	12:00:00	flex	flex
<input checked="" type="checkbox"/> 01	●	●	●
<input type="checkbox"/> 02	●	●	●

Mit Klick auf Ablehnung ist das Angebot sofort abgelehnt

3

	München Hbf DE 17214	München-Pasing DE 17305	Geltendorf DE 13632
Abfahrt	12:00:00	flex	flex
<input checked="" type="checkbox"/> 01	●	●	●
<input type="checkbox"/> 02	●	●	●

ABGELEHNT (02.10.2024, 11:18 Uhr)

2 **Aktion auswählen** (und den entsprechenden Button klicken)

Ablehnen
 Ablehnen mit Beanstandung
 Annehmen

Für jedes Angebot wird individuell angezeigt, welche Aktion wann durchgeführt wurde

Mit Klick auf „Ablehnung mit Beanstandung“ muss diese zunächst begründet werden. Erst mit dem nächsten Klick auf „! Beanstanden“ wird abgelehnt

2a ANGEBOT BEANSTANDEN

BEANSTANDUNGSGRUND

Hier den Grund der Ablehnung eintragen für den Fahrplankonstrukteur - je konkreter desto besser

Abbrechen **! Beanstanden**

3

	München Hbf DE 17214	München-Pasing DE 17305	Geltendorf DE 13632
Abfahrt	12:00:00	flex	flex
<input checked="" type="checkbox"/> 01	●	●	●
<input checked="" type="checkbox"/> 02	●	●	●

ABGELEHNT (02.10.2024, 11:18 Uhr)

! 02 ABGELEHNT, MIT BEANSTANDUNG (02.10.2024, 11:18 Uhr)

Annahme & Ablehnung eines Angebots. Annehmen eines Angebots.

1 **Angebot auswählen** (und das entsprechende Kästchen markieren)

	München Hbf DE 17214	München DE 17305	Geltendorf DE 13632
Abfahrt	12:00:00	flex	flex
<input checked="" type="checkbox"/> 01	●	●	●
<input type="checkbox"/> 02	●	●	●

2 **Aktion auswählen** (und den entsprechenden Button klicken)

Ablehnen **Ablehnen mit Beanstandung** **Annehmen**

3 **ANGEBOTSSUMMENFASSUNG**

VERTRAGSPARTNER 1
DB InfraGO AG
Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt

VERTRAGSPARTNER 2

VERTRAGSGEGENSTAND
Nutzung von Schienenwegkapazität zwischen den Betriebsstellen München Hbf und Geltendorf im Zeitraum vom 10.11.2024 bis 22.11.2024.

GESAMTENTGELT gemäß Trassenpreissystem € 1000.00

Ich bestätige die NBN der DB InfraGO AG ([Nutzungsbedingungen Netz](#)) in ihrer aktuellen Fassung zu kennen und diese für die Durchführung der hier anzumeldenden Fahrt anzuerkennen.

Abbrechen **Annehmen & Absenden**

4

	München Hbf DE 17214	München-Pasing DE 17305	Geltendorf DE 13632
Abfahrt	12:00:00	flex	flex
<input checked="" type="checkbox"/> 01	●	●	●
<input type="checkbox"/> 02	●	●	●

ANGENOMMEN (02.10.2024, 11:30 Uhr)

Nach Klick auf „Annehmen“ muss zunächst die INB bestätigt werden

Für jedes Angebot wird individuell angezeigt, welche Aktion wann durchgeführt wurde

Annahme & Ablehnung eines Angebots. VNP-Angebote im Netzfahrplan.

Darstellung von und Umgang mit Angeboten im VNP

- Gemäß geltendem Vorgehen mit dem vorläufigen Netzfahrplan, ist dies leicht abweichend auch in pathOS
- Zunächst können Vorgänge, die zu den Netzfahrplanphasen gehören in der Vorgangsübersicht an der Leistungsprozessart „NFPL“ oder „NFPL 2“ erkannt und gefiltert werden
- Es gelten hier natürlich die regulären, gemäß INB veröffentlichten Fristen und Vorgehensweisen
- Ein VNP-Angebot hat den Status „VNP-Angebot“ sobald es konstruiert ist
- Ein VNP-Angebot kann nicht angenommen oder abgelehnt werden – ausschließlich eine Beanstandung ist möglich und muss wenn nötig, aktiv angestoßen werden
- Vorliegende VNP-Angebote können sobald das Angebot vorliegt, nicht mehr bearbeitet oder geändert werden in pathOS

Annahme & Ablehnung eines Angebots. ENP-Angebote im Netzfahrplan.

Darstellung von und Umgang mit Angeboten im ENP

- Gemäß geltendem Vorgehen mit dem endgültigen Netzfahrplan, ist dies leicht abweichend auch in pathOS
- Zunächst können Vorgänge, die zu den Netzfahrplanphasen gehören in der Vorgangsübersicht an der Leistungsprozessart „NFPL“ oder „NFPL 2“ erkannt und gefiltert werden
- Es gelten hier natürlich die regulären, gemäß INB veröffentlichten Fristen und Vorgehensweisen
- Ein ENP-Angebot hat den Status „Finales Angebot“ sobald es konstruiert ist (also von der Bezeichnung her analog zum GelV)
- Ein ENP-Angebot kann nur angenommen oder abgelehnt werden – eine Beanstandung ist hier nicht mehr möglich. Angenommene ENP-Angebote landen anschließend im Reiter Verträge
- Wenn der Kunde nicht innerhalb der Fahrplanfristen reagiert ist das Angebot abgelaufen und wird automatisch storniert (Status ist dann abgelaufen)

The screenshot shows the 'ANGEBOT ÜBERSICHT' (Offer Overview) interface. It displays a train schedule with columns for stations: Flörsheim (Main), Hönne, Lengden/Westf, Ostbvern, Hiltten am See, Essen Hbf, and Aachrafangs Hbf. Below the stations, there are train numbers (e.g., DE 13229, DE 15105, DE 16300, DE 18165, DE 14373, DE 13038, DE 10296) and departure times (e.g., flex, 08:51:42, 09:01:54, 09:09:18, 09:46:54, flex, flex). A row labeled '01' shows a selected offer with a dot in the '09:09:18' column. At the bottom right, there are buttons for 'Ablehnen' (Reject) and 'Annehmen' (Accept).

Darstellung eines ENP-Angebots (hier liegt genau 1 Angebot vor) – es ist nur „Ablehnen“ oder „Annehmen“ auswählbar. Mit Klick in die Zeile gelangt man auch hier zur Detailansicht

5J7FOECEYO201	CI 2025-07-18T15...	Finales Angebot	1
200825AC01	Test AC	Finales Angebot	1
FLEX312301	Flextest	Finales Angebot	1
RICHTUNGTEST01	richtung test	Finales Angebot	1
12052025TEST01	Vorlage 90	Finales Angebot	0
ITTMKX115E3300	CI 2024-03-15T14...	Finales Angebot	0

Darstellung mehrerer ENP-Angebote in der Vorgangsübersicht – in der Leistungsprozessart erkennbar wozu diese gehören (im Beispiel haben wir schematisch die erste und zweite Netzfahrplanphase angezeigt)

SGV	NFPL2	⌵
SPNV	NFPL2	⌵
SPNV	NFPL2	⌵
SPNV	NFPL2	⌵
SPNV	NFPL	⌵
SPFV	NFPL	⌵

Kapitel 4b: Änderungen und Stornierungen

Themenübersicht

- Änderung/Abmeldung einer Bestellung VOR Angebotserhalt
- Änderung einer Bestellung NACH Vertragsschluss
- Allgemeine Hinweise zu (Teil-)Stornierungen
- Vollständige Stornierung einer Bestellung
- Teilstornierung einer Bestellung
- Netzausgelöste Änderungen und Stornierungen

Änderung und Stornierung.

Änderung/Abmeldung einer Bestellung vor Angebotserhalt (1 von 2)

Hinweise zur Änderungsbestellung vor Angebotserhalt

- Eine Änderungsbestellung kann nur vor Angebotserhalt durchgeführt werden, wenn der Status in der Vorgangsübersicht „in Bearbeitung“ ist – gleiches gilt für das Abmelden einer Trassenanmeldung, auch dies geht nur, solange die Trasse nicht bearbeitet wurde
- In diesem Fall ist die Änderung auch keine neue Trassenanmeldung, es wird dieselbe PathRequestID verwendet wie bei der ursprünglichen Anmeldung
- Es ist nicht möglich, die ursprünglich verwendete Kundennummer zu wechseln. Wenn man das machen würde (oben rechts in der Anwendung), dann setzt sich die gesamte Anmeldung zurück
- Es sind grundsätzlich die Fristen für Anmeldungen zu beachten. Insbesondere im Netzfahrplan sind die Anmeldezeiträume zu beachten, die Änderung kann hier Einfluss auf die Leistungsprozessart nehmen. Im Gelegenheitsfahrplan gilt entsprechend der Eingangszeitpunkt der geänderten Anfrage
- Es sind die geltenden INB zu beachten – wobei bei einer Änderung vor Angebotserhalt fast alle Angaben der ursprünglichen Anmeldung geändert werden können
- Das Abmelden einer Trassenanmeldung ist nicht gleichbedeutend mit einer Stornierung, in diesem Fall wird einfach die Anfrage „zurückgezogen“

Änderung und Stornierung.

Änderung/Abmeldung einer Bestellung vor Angebotserhalt (2 von 2)

1

Um eine Trassenanmeldung VOR Angebotserhalt zu verändern, muss in der Vorgangsübersicht der Status noch auf „In Bearbeitung“ stehen – es liegt kein Angebot oder (Konstruktions-)Fehler etc. vor

PathRequestID	Request-Bezeichn...	Status	Ang.	NK	Fehler	Erster VT	VT	Letzter VT	Verkehrsart
KANONENGUGEL01	TestÄnderungVORAn...	In Bearbeitung	0			01.08.2025	31	31.08.2025	SPNV

- In der Vorgangsdetailansicht gelangt man mit Klick auf „**Anfrage ändern**“ in die reguläre Trassenanmeldungsmaske (analog zu einer neuen Anmeldung) befüllt mit allen Daten der ursprünglichen Anfrage
- Man kann nun alles in der Anmeldung selbst ändern, was nötig ist. Die Vergabe einer neuen PathRequest ID ist nicht nötig.

2

Anfrage ändern Als Vorlage für neuen Entwurf nehmen Anfrage abmelden

Path-Request Identifier: PR ZZ99 - CLOWNFISCH 01 2026 Kundennummer: Z9999 - OTN_KA
Reference Train ID: TR ZZ99 - APFELMUS 00 2026 Erstellt am: 03.03.2026 08:43 Uhr
Route ID: RO ZZ99 - BIRNENBAUM 01 2026 Verwandter Vorgang: 1

VERKEHRSZEITRAUM (234 TAGE) 08.04.2026 - 27.11.2026

PRODUKTAUSPRÄGUNGEN: Personen-Nahverkehr (SPNV)
ZUGCHARAKTERISTIK BEI ABFAHRT: Vectron Dual Mode (V-Modus, ZEV=150 kW)
LAUFWEG: von Frankfurt(M) Hbf via 2 Laufwegspunkte bis Erfurt Hbf

- Mit Klick auf „**Anfrage abmelden**“ storniert man die komplette Trassenanmeldung. Es öffnet sich das bekannte Fenster (analog zu einer normalen Stornierung) und man hat 10 Sekunden Zeit, um die Stornierung noch abzubrechen. Danach ist sie endgültig.
- Der Status ist anschließend „Abgemeldet“. Die Anmeldung kann später bei Bedarf als Vorlage für einen neuen Entwurf verwendet werden (falls man sie doch benötigt)

3

ERGEBNISSE

PathRequestID	Request-Bezeichn...	Status	Ang.
KANONENGUGEL01	TestÄnderungVORAn...	Abgemeldet	0

Hinweise zur Änderungsbestellung nach Angebotsannahme/Vertragsschluss

- Generell gelten für Änderungen und Stornierungen die in den INB veröffentlichten Regelungen und Richtlinien, die jeweils auch definieren, was eine Änderung und was eine Stornierung ist. Diese sind entsprechend durch die Anwendenden zu beachten
- Wichtig ist, dass mit der Einführung von TAF/TAP TSI bei einer Änderung eine neue PathRequestID durch den Anmeldenden vergeben werden muss – die ursprüngliche PathRequestID ist ja bei der ersten Anmeldung „verbraucht“ worden. Die weiteren Identifikatoren wie ReferenceTrainID und RouteID dürfen – wenn fachlich korrekt – unverändert bleiben
- Hierbei ist zu beachten, dass zu ursprünglich einer Anmeldung durchaus mehrere Verträge existieren können. Es ist entsprechend zu beachten, welche Verträge geändert werden sollen. Falls es alle betrifft, sind diese alle einzeln zu ändern – in der Regel kann man diese an der ReferenceTrainID erkennen (sie sind im Portal auch als zusammengehörend markiert). Jeder Vertrag hat „seine eigenen“ Verkehrstage und eine Änderung an einem Vertrag ist immer nur für die dahinter liegenden Tage möglich
- Solange bis ein etwaiges neues Angebot angenommen wurde, bleibt der ursprüngliche Vertrag gültig und ist in pathOS auch weiterhin im Reiter Verträge zu finden
- Trassenanmeldungen können natürlich nur für die noch offenen Verkehrstage geändert werden, im Portal erfolgt dies über den Reiter „Verträge“ in der Vorgangsübersicht
- Grundsätzlich sind Änderungen von Start und Ziel per Änderungsbestellung möglich. Stornierungen von Teillaufwegen sollen über den Stornierungsprozess abgebildet werden. Die Kundennummer des anmeldenden EVU kann nicht mehr geändert werden, abweichende Durchführende EVU sind hingegen möglich. Auch eine Änderung des Marktsegments/der Verkehrsart ist nicht möglich. Elemente wie Zugcharakteristik, Haltedauern etc. können entsprechend angepasst werden, führen aber – analog zur bisherigen Welt – eventuell zu einer neuen Konstruktion
- Zu beachten ist, dass die Kontaktinformationen bei einer Vertragsänderung von der Person genommen werden, die die Änderung auslöst (also grade eingeloggt ist) – diese können aber manuell geändert werden, wenn nötig
- Nach Annahme des neuen Angebots sieht man dann in seinen eigenen Verträgen zum Einen den bisherigen Vertrag (mit den nicht geänderten Verkehrstagen) und zusätzlich einen neuen Vertrag mit den geänderten Verkehrstagen. In der Detailansicht lässt sich unter „Historie“ sehen, was zu diesem Vertrag geschah

Änderung und Stornierung.

Änderung einer Bestellung nach Vertragsschluss (2 von 3)

1

28 ENTWÜRFE 32 VORGÄNGE 31 VERTRÄGE 139 ARCHIV + Neuer Vorgang

Hier werden die aktuell gültigen Verträge angezeigt. Nach einer Stornierung oder nach Ablauf des letzten Verkehrstags werden die Verträge ins Archiv verschoben.

Ungespeicherte Filter-Ansicht Suche ...

18 ERGEBNISSE

PathID	Gel.VT	Status	OTN	Erster VT	Letzter VT	Offene VT	Start	Ziel
-----320900	0	Vertrag	47877	09.06.2025	09.06.2025	1	Dradenau	Decin vychod
-----121500	1	Vertrag	79592	07.06.2025	07.06.2025	1	Köln Hbf	Frankfurt(M) Hbf
ANNTEST0000100	12	Vertrag	34572	26.05.2025	25.08.2025	80	Frankfurt(M) Hbf	St Wendel
TEST0000111100	0	Vertrag	71245	04.08.2025	04.08.2025	1	München Hbf	Passau Hbf
XXXXXXXXXXXXX00	3	Vertrag	80180	20.05.2025	09.12.2025	27	Frankfurt(M) Hbf	Kst-Wilhelmshöhe
----TEST1200	0	Vertrag	88157	16.07.2025	16.07.2025	1	Freiburg(Brg)Hbf	Hamburg Hbf
BENRETEST51200	0	Vertrag	21047	14.08.2025	20.10.2025	68	Küstrin-Kietz Gr	Bln-Lichtenberg
-MULTIPLE0101	0	Vertrag	97739	24.07.2025	21.11.2025	3		
-MULTIPLE0100	0	Vertrag	97779	24.07.2025	21.11.2025	3		

Anschließend gelangt man mit einem Klick auf „**Vertrag ändern**“ in der Detailansicht des Vertrags in das Eingabemenü zur Änderung

- Im ersten Schritt muss man den betroffenen Trassenvertrag in der Vorgangsübersicht im Reiter „Verträge“ suchen – der Status sollte „Vertrag“ lauten
- Hierbei ist zu beachten, dass zu ursprünglich einer Anmeldung durchaus mehrere Verträge existieren können. Es ist entsprechend zu beachten, welche Verträge geändert werden sollen
- Zudem müssen im Regelfall noch offene Verkehrstage vorhanden sein

2

Vertrag ändern Als Vorlage für neuen Entwurf nehmen Vertrag stornieren

Path-Detail Message PA 0080 —VFFJUL2 H5 2026 Kundennummer Z9999 OTN 93451
Reference Train ID TR Z299 —VFFJUL2 00 2026 Vertragsschluss 15.12.2025 14:36 Uhr
Route ID RO Z299 —VFFJUL2 01 2026 Verwandte Vorgänge

PRODUKTAUSPRÄGUNGEN
Güterverkehr (SGV)

LAUFWEG von Bitterfeld
via 1 Laufwegspunkte
bis Bamberg

LAUFWEG

ZUGCHARAKTERISTIK BEI ABFAHRT
Mehrsystemlokom, Pu=5,6MW

GESAMTZUG 519 m , 1085 t
WAGENZUG 500 m , 1000 t

VERKEHRSZEITRAUM (178 TAGE) 03.01.2026 - 29.06.2026



Änderung und Stornierung.

Allgemeine Hinweise zur (Teil-)Stornierung einer Bestellung (1 von 2)

Allgemeine Hinweise zu Stornierungen und Teilstornierungen von Trassenanmeldungen

- Generell gelten für Änderungen und Stornierungen die in den INB veröffentlichten Regelungen und Richtlinien, die jeweils auch definieren, was ist eine Änderung und was ist eine Stornierung. Diese sind entsprechend durch die Anwendenden zu beachten
- Im Rahmen einer Stornierung werden zwei Fälle differenziert:
 1. Vollständige Stornierung: Hiermit wird ein gesamter Vertrag storniert (gesamter Laufweg, gesamter Verkehrszeitraum)
 2. Teilstornierung: Hier kann entweder ein Teil des Laufwegs an ausgewählten oder allen Verkehrstagen (beginnend von Start oder Ziel) oder der gesamte Laufweg an ausgewählten Verkehrstagen storniert werden
- Hierbei ist zu beachten, dass zu ursprünglich einer Anmeldung durchaus mehrere Verträge existieren können. Es ist entsprechend zu beachten, welche Verträge (teil-) storniert werden sollen. Falls es alle betrifft, sind diese alle einzeln zu stornieren – in der Regel kann man diese an der ReferenceTrainID erkennen. Jeder Vertrag hat „seine eigenen“ Verkehrstage und eine Stornierung an einem Vertrag ist nur für die dahinter liegenden Tage möglich
- Bei einer Stornierung kann ein Grund angegeben werden, hierfür gibt es jeweils ein Freitextfeld „Stornierungsgrund“. In dieses bitte alle relevanten Hinweise und v.a. auch (wenn nötig) abrechnungsrelevante Hinweise ergänzen

Änderung und Stornierung.

Allgemeine Hinweise zur (Teil-)Stornierung einer Bestellung (2 von 2)

1 28 ENTWÜRFE >> 32 VORGÄNGE >> **31 VERTRÄGE** >> 139 ARCHIV + Neuer Vorgang

Hier werden die aktuell gültigen Verträge angezeigt. Nach einer Stornierung oder nach Ablauf des letzten Verkehrstags werden die Verträge ins Archiv verschoben.

Ungespeicherte Filter-Ansicht Suche ...

PathID	Gel.VT	Status	OTN	Erster VT	Letzter VT	Offene
-----320900	0	Vertrag	47877	09.06.2025	09.06.2025	1
-----121500	1	Vertrag	79592	07.06.2025	07.06.2025	1
ANNTEST0000100	12	Vertrag	34572	26.05.2025	25.08.2025	80
TEST0000111100	0	Vertrag	71245	04.08.2025	04.08.2025	1
XXXXXXXXXXXXX00	3	Vertrag	80180	20.05.2025	09.12.2025	27
---TEST1200	0	Vertrag	88157	16.07.2025	16.07.2025	1
BENRETEST51200	0	Vertrag	21077	14.08.2025	20.10.2025	68
-MULTIPLE0101	0	Vertrag	97739	24.07.2025	21.11.2025	3
-MULTIPLE0100	0	Vertrag	97739	24.07.2025	21.11.2025	3

Anschließend gelangt man mit einem Klick auf „**Vertrag stornieren**“ in der Detailansicht des Vertrags in das Eingabemenü zur Teil- und Vollstornierung

2 Vertrag ändern Als Vorlage für neuen Entwurf nehmen Vertrag stornieren

Path-Detail Message **PA** 0080 —VFFJUL2 H5 2026 Kundennummer Z9999 OTN 93451
Reference Train ID **TR** ZZ99 —VFFJUL2 00 2026 Vertragsschluss 15.12.2025 14:36 Uhr
Route ID **RO** ZZ99 —VFFJUL2 01 2026 Verwandte Vorgänge 0

3 **DB INFRAGO AG**

LAUFWEG von Bitterfeld
via 1 Laufwegspunkte
bis Bamberg

PRODUKTAUSPRÄGUNGEN
Güterverkehr (SG)

ZUGCHARAKTERISTIK BEI ABFAHRT
VERKEHRSZEITRAUM (178 TAGE) 03.01.2026 - 29.06.2026

Nun hat man die Wahl zwischen

- **Vollstornierung** und
- **Teilstornierung** (räumlich und/oder zeitlich)

- Im ersten Schritt muss man den betroffenen Trassenvertrag in der Vorgangsübersicht im Reiter „Verträge“ suchen – der Status sollte „Vertrag“ lauten
- Hierbei ist zu beachten, dass zu ursprünglich einer Anmeldung durchaus mehrere Verträge existieren können. Es ist entsprechend zu beachten, welche Verträge geändert werden sollen

Sie haben 2 Möglichkeiten der Stornierung:

1. Vollständige Stornierung: ist eine Stornierung eines vollständigen Laufwegs an noch allen gültigen Verkehrstagen. Voll-Stornieren

2. Zeitliche oder räumliche Stornierung: ist eine Stornierung eines vollständigen oder teilweisen Laufwegs an ausgewählten und noch gültigen Verkehrstagen. Teil-Stornieren

Abbrechen

Änderung und Stornierung.

Vollständige Stornierung einer Bestellung.

1 VERTRAG STORNIEREN

STORNIERUNGSGRUND

Abbrechen ! Stornieren

- Hier kann ein Grund angegeben werden, z.B. abrechnungsrelevante Hinweise
- Mit Klick auf „Abbrechen“ wird die Stornierung sofort abgebrochen (kann aber erneut aufgerufen werden)
- Mit Klick auf „Stornieren“ gelangt man direkt ins Folgefenster. Hier hat man nochmal 10 Sekunden, um die Stornierung abzubrechen, danach ist sie endgültig

2 VERTRAG STORNIEREN

Der Vertrag wird storniert

⚠ Sie haben 10 Sekunden um die Voll-Stornierung rückgängig zu machen. Danach werden Sie auf die Übersichtseite "Verträge" weitergeleitet.

Abbrechen

3 28 ENTWÜRFE >> 32 VORGÄNGE >> 30 VERTRÄGE >> 140 ARCHIV + Neuer Vorgang

Ungespeicherte Filter-Ansicht Suche ...

PathID	Gel.VT	Status	OTN	Erster VT	Letzter VT	Offene VT	Start	Ziel
---MDRTEST00	1	Vertrag	78350	23.04.2025	23.04.2025	0	Augsburg Hbf	Kassel Hbf DB-Gr
BAUSTELLE00100	18	Storniert		21.04.2025	08.12.2025			
BAUSTELLE001Y9	17	Storniert		21.04.2025	08.12.2025			
BAUSTELLE001R6	2	Vertrag	123456	17.04.2025	20.04.2025			
BAUSTELLE001N6	2	Vertrag	123456	17.04.2025	20.04.2025			
-HUZN1NS100LS6	2	Vertrag	123456	17.04.2025	20.04.2025			
-HUZN1NS100L00	2	Vertrag	123456	17.04.2025	20.04.2025			
-----12300	2	Abgelaufen	96411	06.05.2025	07.05.2025		Frankfurt(M) Hbf	Ffm Messe
NWM001T4711100	11	Vertrag	53715	01.05.2025	11.05.2025	0	Mainz Gbf	Mz-Bischofsheim
FRL403BUG36600	4	Abgelaufen	69418	14.03.2025	17.03.2025	0	Mainz Hbf	

- Ein vollständig stornierter Vertrag findet sich später im Archiv mit dem Status „Storniert“ wieder
- Hinweis: Bis die Fahrplankonstruktion bestätigt hat, bleibt der Vertrag noch im Reiter Vertrag

Änderung und Stornierung.

Teilweise Stornierung einer Bestellung (1 von 3)

Hinweise zur teilweisen Stornierung

- Bei einer teilweisen Stornierung sind zwei Elemente miteinander kombinierbar – die räumliche und die zeitliche Stornierung
- **Wenn man den kompletten Laufweg an einzelnen Verkehrstagen stornieren will**, so muss man im oberen Teil der Ansicht keine Laufwegspunkte abwählen und im unteren Teil die entsprechenden Tage markieren (diese werden rot angezeigt)
- **Wenn man den Laufweg einschränken möchte**, so müssen hingegen im oberen Teil der Ansicht, die Laufwegspunkte ausgewählt werden, die nicht mehr Teil der Trasse sein sollen. Man kann entweder den Laufweg am Start oder am Ziel einkürzen – nicht beides kombiniert. Anschließend müssen auch hier die entsprechenden Tage markiert werden (diese werden rot angezeigt)
- Wichtig: 2 Laufwegspunkte müssen bei einer Teilstornierung immer bestehen bleiben

VERTRAG TEIL-STORNIEREN

Wenn Sie die Route einschränken möchten, wählen Sie bitte die Laufwegspunkte ab, die storniert werden sollen

ANGEPASSTER LAUFWEG
8 Laufwegspunkte

Wenn Sie den **gesamten Laufweg** an einzelnen Tagen stornieren wollen, müssen Sie im oberen Teil keine Laufwegspunkte abwählen und nur im unteren Teil die entsprechenden zu stornierenden Verkehrstage auswählen.

Wenn Sie hingegen nur **einen Teil des Laufwegs** stornieren wollen, wählen Sie bitte im oberen Teil die einzelnen Laufwegspunkte in der Liste ab, die nicht mehr befahren werden sollen. Anschließend wählen Sie zusätzlich im unteren Teil die entsprechenden zu stornierenden Verkehrstage aus.

Bitte wählen Sie die Verkehrstage ab, die storniert werden sollen

AUSRICHTUNG

Fahrplanjahr 2025 ERSTER VERKEHRSTAG *LETZTER VERKEHRSTAG*
05.08.2025 09.08.2025

Jan Feb Mär Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dez

■ Bereits abgeboltene Verkehrstage ■ Noch gültige Verkehrstage ■ Zu stornierende Verkehrstage

Abbrechen Auswahl stornieren

Änderung der Anzeige des Verkehrstagekalenders zwischen linksbündig und zentriert

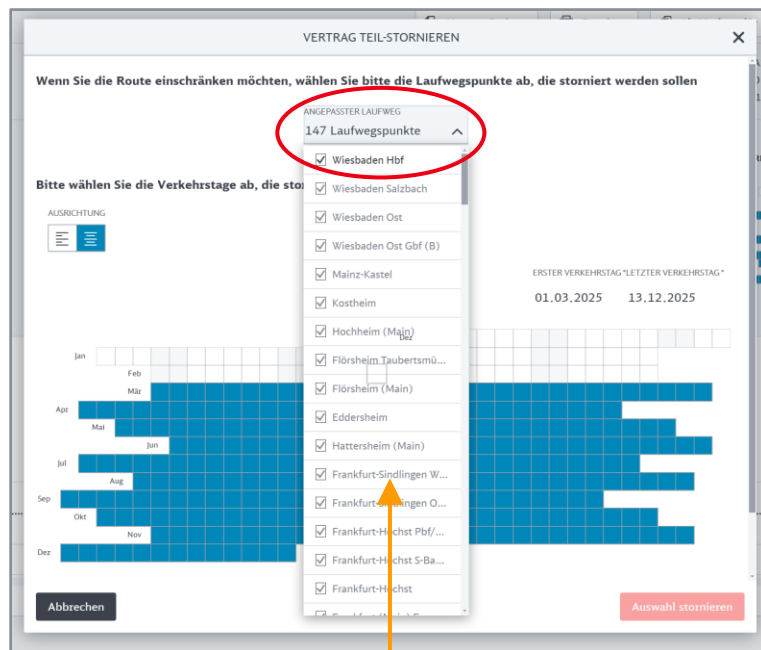
- Hier öffnet sich das Dropdown-Menü mit dem gesamten Laufweg
- Bei Einkürzung müssen einzelne Laufwegspunkte ausgewählt werden
- Wichtig: Soll der ganze Laufweg storniert werden, dürfen keine Punkte ausgewählt werden!

- Hier wird zunächst der Verkehrszeitraum und die Verkehrstage des Vertrags angezeigt (*die genauen Daten werden später noch angezeigt*)
- Nur die blauen können noch storniert werden – rot-markierte sind selektiert zur Teilstornierung

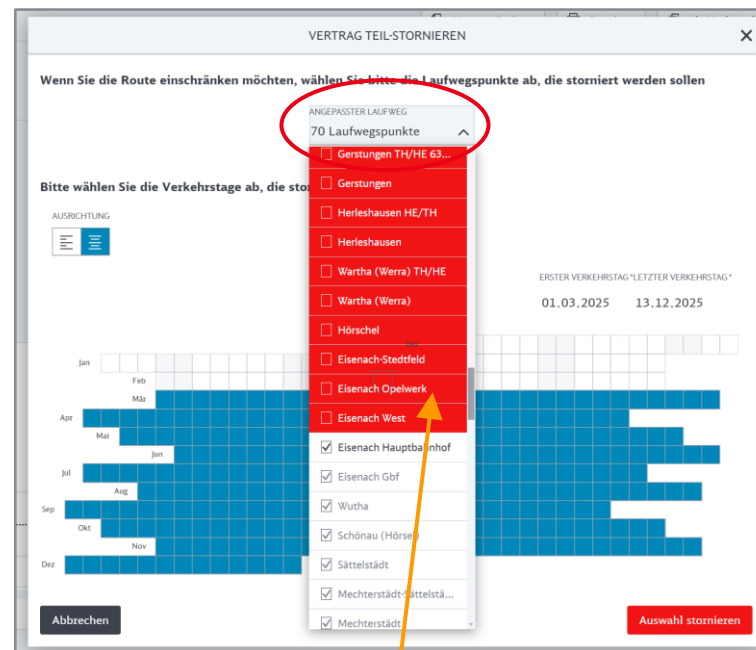
Die ausgewählten Laufwegspunkte und Tage werden storniert

Änderung und Stornierung.

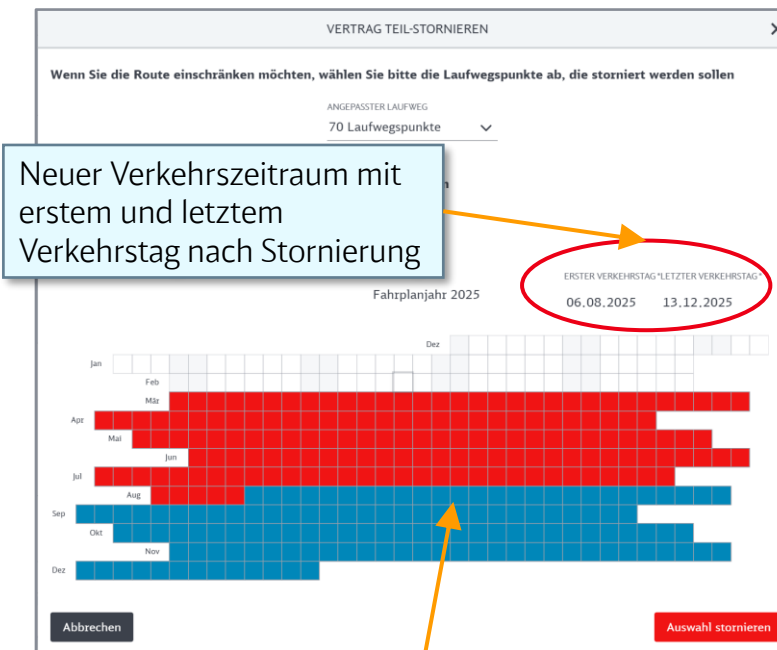
Teilweise Stornierung einer Bestellung (2 von 3)



- In diesem Beispiel hatte die ursprüngliche Trasse 147 Laufwegspunkte (zunächst sind standardmäßig alle ausgewählt)
- Wenn man keinen davon abwählt, bleibt der Laufweg gesamthaft bestehen



- Nun können beliebig viele Laufwegspunkte vom Start oder Ziel kommend abgewählt werden (nicht mittig): rot markiert und ohne ✓
- In der obersten Zeile wird die Anzahl noch verbleibender Laufwegspunkte angezeigt (im Beispiel sind noch 70 übrig)



- Im Kalender können einzelne Tage oder ganze Zeiträume per Ziehen der Maus oder einzelnen Klicks markiert werden
- Blau hinterlegte Tage sind im Vertrag noch gültige Verkehrstage – die roten wurden zum Teilstornieren markiert
- Dunkelgraue Tage sind bereits abgeolten

Änderung und Stornierung.

Teilweise Stornierung einer Bestellung (3 von 3)

1 TRAG STORNIEREN

STORNIERUNGSGRUND

Abbrechen

! Stornieren

- Hier kann ein Grund angegeben werden, z.B. abrechnungsrelevante Hinweise
- Mit Klick auf „Abbrechen“ wird die Stornierung sofort abgebrochen (kann aber erneut aufgerufen werden)
- Mit Klick auf „Stornieren“ gelangt man direkt ins Folgefenster. Hier hat man nochmal 10 Sekunden, um die Stornierung abzubrechen, danach ist sie endgültig

2 VERTRAG STORNIEREN

Der Vertrag wird storniert

⚠ Sie haben 10 Sekunden um die Voll-Stornierung rückgängig zu machen. Danach werden Sie auf die Übersichtseite "Verträge" weitergeleitet.

Abbrechen

3

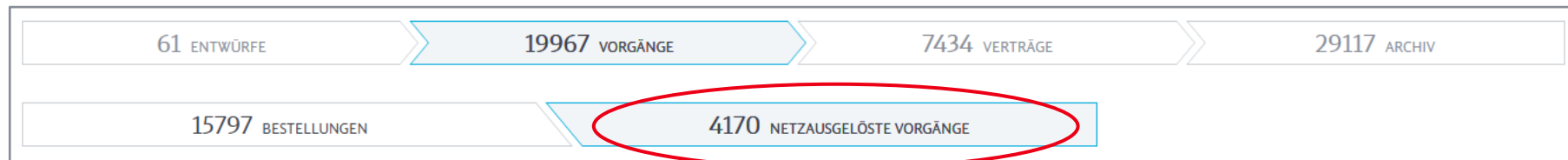


Umgang mit netzausgelösten Vorgängen.

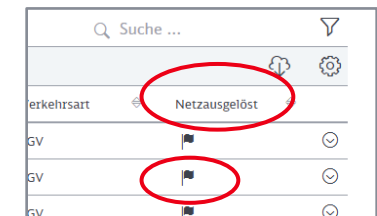
Netzausgelöste Änderungen und Stornierungen (1 von 3)

Hinweise zum Umgang mit netzausgelösten Änderungen und Stornierungen

- Die in den meisten Fällen einem netzausgelösten Vorgang vorgeschalteten Prozessschritte wie Konsultation, Versand FPE, GPE etc. erfolgen nicht in pathOS. Hierfür sind die jeweils vorgesehen IT-Systeme bzw. Kommunikationskanäle zu verwenden (z.B. die KOMBau – Link: https://www.dbinfra.com/web/schienennetz/fahren_und_bauen/kombau-11857434)
- Netzausgelöste Änderungen (NAÄ) und Stornierungen (NAS) werden im Portal gebündelt im Reiter Vorgänge und dann im Bereich „Netzausgelöste Vorgänge“ angezeigt



- Eine netzausgelöste Änderung muss in pathOS nicht durch den Anwendenden angenommen werden, sondern gilt mit Übermittlung dieser einseitigen Vertragsänderung automatisch als „angenommen“. Im Anschluss werden diese NAÄ dann in den Reiter Verträge verschoben und erst nach Ablauf der Verkehrstage ins Archiv verschoben
- Bei einer NAÄ haben dann Zugangsberechtigte die Möglichkeit, innerhalb von drei Arbeitstagen, die angepassten Trassen kostenfrei zu stornieren. Auch danach kann natürlich ein Vertrag storniert bzw. teil-storniert werden, allerdings dann nur gemäß den regulären Richtlinien unter Beachtung von Stornierungsfristen und –entgelten
- Netzausgelöste Stornierungen werden entsprechend ebenfalls direkt als „storniert“ unter netzausgelösten Vorgängen angezeigt und im Anschluss in den Reiter „Archiv“ verschoben
- Unter der Spaltenkonfiguration „Netzausgelöst“ kann man alle netzausgelösten Vorgänge auch später noch wiederfinden. Die schwarze Fahne hebt dies nochmal optisch hervor



Umgang mit netzausgelösten Vorgängen.

Netzausgelöste Änderungen und Stornierungen (2 von 3)

Hier werden die netzausgelösten Stornierungen ODER Änderungen angezeigt. Nach einer Stornierung oder nach Ablauf des letzten Verkehrstags werden die Vorgänge/Verträge ins Archiv verschoben.

ID	Request-Bezeich...	Status	Ang.	Letzter VT	Verkehrsart	Netzausgelöst
80204BGM98ZK22	Entwurf Beispiel	Vertrag	1	17.09.2025	SGV	🚩
WOHXOV5MJW5T22	Entwurf Beispiel	Vertrag	3	17.09.2025	SGV	🚩
5DF935IIV2Y722	Entwurf Beispiel	Vertrag	2	17.09.2025	SGV	🚩
ZRUPSIV4ZKCO22	Entwurf Beispiel	Vertrag	1	17.09.2025	SGV	🚩
TPFPONAQ0S1122	Entwurf Beispiel	Vertrag	2	12.09.2025	SGV	🚩
5MD9ZLXGD6FC22	Entwurf Beispiel	Vertrag	3	12.09.2025	SGV	🚩
2FC6X221OMLD22	Entwurf Beispiel	Vertrag	1	12.09.2025	SGV	🚩
FTUWC781OFGP22	Entwurf Beispiel	Vertrag	3	12.09.2025	SGV	🚩
SIJPPFR3AMK9R22	Entwurf Beispiel	Vertrag	2	12.09.2025	SGV	🚩
3ZC5MPITE4T622	Entwurf Beispiel	Vertrag	1	13.09.2025	SGV	🚩

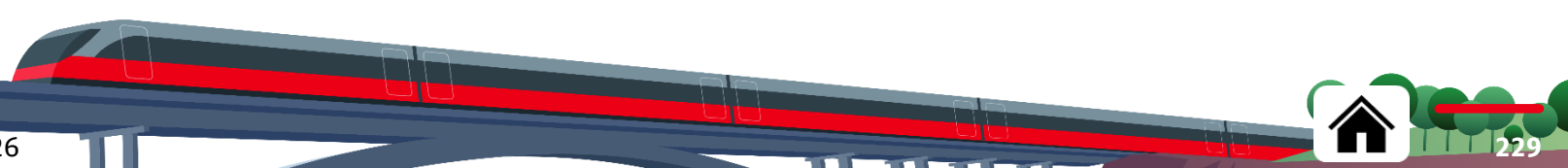
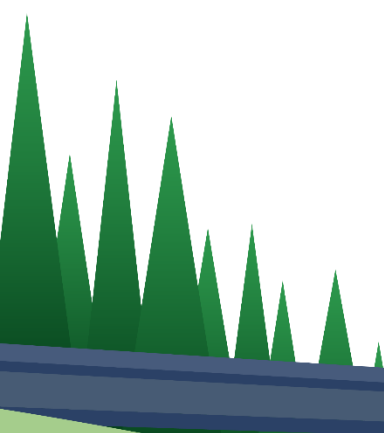
Anschließend werden NAÄ bzw. NAS in die Reiter Verträge oder Archiv **verschoben**

Im Reiter Vorgänge lassen sich hier **alle netzausgelösten Vorgänge auf einen Blick** anzeigen

- **Status „Vertrag“** entspricht einer netzausgelösten Änderung
- **Status „Storniert“** entspricht einer netzausgelösten Stornierung

- **Die Spalte „Netzausgelöst“** kann über das Zahnrad ein- und ausgeblendet werden
- Die **schwarze Flagge** kennzeichnet einen netzausgelösten Vorgang

Um einen netzausgelösten Vorgang (hier eine NAÄ) anzuzeigen, reicht ein Klick in die jeweilige Zeile. Die Detailansicht finden Sie auf der Folgefolie



Umgang mit netzausgelösten Vorgängen.

Netzausgelöste Änderungen und Stornierungen (3 von 3)

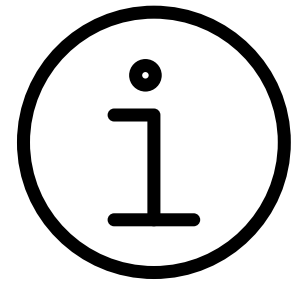
Zusätzliche Information aus dem TTT-Dialog vom 09.03.2026

- **Ablauf des fachlichen Prozesses**

- Alle NAÄ gehen ohne Möglichkeit zur expliziten Annahme/Ablehnung in einen Vertragsgeschlossenen Zustand über (0s Annahmefrist). Der restliche Ablauf bleibt wie gehabt.
- **Alle NAÄ können innerhalb von drei Tagen kostenfrei storniert werden**– dies gilt bis zum vollständigen Abschluss des Prozesses. Für nachfolgende Vorgänge beginnt der Prozess erneut; der initiale Kanal bestimmt dabei den konkreten Ablauf.

- **Was heißt das für den Kanalzwang?**

- Der Fachprozess geht vom Versand der NAÄ bis zum Vertragsschluss. Da eine automatische Annahme vorgenommen wird, ist der Vertragsschluss automatisch ohne Einfluss der Zugangsberechtigten. Wenn der Organization Code des Responsible Applicant im CI konfiguriert ist, sendet pathOS die NAÄ und die nachfolgenden Nachrichten an das CI und stellt den neuen Vertrag im Portal dar. Ob der Kunde auf die Nachrichten im CI mit einer RCM reagiert prüfen wir nicht.
- Sofern der Kunde, nachdem wir ihm einen neuen Vertrag erzeugt haben, diesen ändern/stornieren will, handelt es sich um einen neuen Prozess. Der Kunde kann daher entscheiden, ob er diesen im pathOS Webportal oder über das CI initiieren möchte, ist danach aber an diesen Kanal gebunden bis erneut ein Vertrag geschlossen ist.



Umgang mit netzausgelösten Vorgängen. Netzausgelöste Änderungen im Detail (1 von 2)

- Bekannter **Header** der ursprünglichen Anmeldung mit den wesentlichen Identifikatoren
- In der Kopfzeile wird die **PathID des ursprünglichen Vertrags** angezeigt
- Zudem wird ganz oben die dahinter liegende ReferenceTrain ID genannt

Die **gelbe Markierung** kennzeichnet, dass alles darunter liegende eine **netzausgelöste Änderung** ist und die Angebotsdetails, Zeiten, Laufwege etc. darstellt

Dieser Vorgang ist Teil des **Train-Objekts TR** 2CBXS4BBFX66.00.2025

URSPRÜNGLICHE ANFRAGE DES VERTRAGS PA0080S1PFR3AMK9R22025

VORGANGSBEZEICHNUNG: ENTWURF BEISPIEL

Path Request Identifier PR: SJ1PFR3AMK9R 22 2025 Kundennummer: OTN 82767
 Reference Train ID TR: 2CBXS4BBFX66 00 2025 Erstellt am: 11.09.2025 22:08 Uhr
 Route ID RO: 2CBXS4BBFX66 22 2025 Verwandter Vorgang 1

DIE NEUE BAHN

LAUFWEGE: von Frankfurt(M) Hbf
 via 3 Laufwegpunkte
 bis Dresden Hbf

PRODUKTAUSPRÄGUNGEN: Güterverkehr (SGV), Charterverkehr, Lauter Zug

ZUGCHARAKTERISTIK BEI ABFAHRT: Keine Angabe

VERKEHRSZEITRAUM (5 TAGE): 12.09.2025 - 17.09.2025

GESAMTZUG: 150 m, 500 t WAGENZUG: k.A., k.A.

ANGEBOTE ZUR NETZAUSGELÖSTEN ÄNDERUNG DES VERTRAGS PA0080S1PFR3AMK9R22025

Abweichung als Kretse anzeigen Anzeigen Zeiten nach Abfahrt

	Frankfurt(M) Hbf DE 13276	Leipzig Hbf DE 16212	Leipzig Hbf DE 16212	Leipzig Hbf DE 16212	Dresden Hbf DE 19888
Abfahrt	10:00:00	flex	flex	flex	14:00:00
✓ 01	●	●	●	●	ANGENOMMEN (11.09.2025, 22:08 Uhr)
✓ 02	●	●	●	●	ANGENOMMEN (11.09.2025, 22:08 Uhr)

PREISLISTE TRASSENTGELT € 2000.00

2 ANGEBOTE

Angenommen	Betroffenheit durch Bau	Bemerkungen	Leistungsbeschreibung	Preis
BEREITS GEBUCHT				€ 2000.00
<input checked="" type="checkbox"/> ✓ 01	Keine			€ 1000
<input checked="" type="checkbox"/> ✓ 02	Keine			€ 1000.00

- Hier sind **alle zugehörigen netzausgelösten Änderungen** aufgelistet, bei mehreren Angeboten (kann gemäß der 1:n-Logik auftreten) auch als einzelne „Angebote“
- **Alle NAÄ werden automatisch angenommen** – es gibt keine weitere Auswahlmöglichkeit



Umgang mit netzausgelösten Vorgängen.

Netzausgelöste Änderungen im Detail (2 von 2)

The screenshot displays the 'Angebotsdetailansicht' (Offer Detail View) for a contract change. At the top, it shows the route 'LAUFWEG von Frankfurt(M) Hbf bis Dresden Hbf' and 'WAGENZUG k.A., k.A'. A yellow banner highlights the contract change: 'ANGEBOTE ZUR NETZAUSGELÖSTEN ÄNDERUNG DES VERTRAGS PA0880WOHXOYMIWST1M2025, PA0880WOHXOYMIWSTAD2025'. Below this, there are two toggle buttons: 'Abweichung als Kreise anzeigen' (set to 'off') and 'Anzeige Zeiten nach Abfahrt' (set to 'on').

The main table shows a grid of offers across five stations: Frankfurt(M) Hbf, Leipzig Hbf, Leipzig Hbf, Leipzig Hbf, and Dresden Hbf. The offers are identified by IDs DE 13276, DE 16212, DE 16212, DE 16212, and DE 19888. The departure times are 10:00:00, flex, flex, flex, and 14:00:00. Offer 01 is marked 'ANGENOMMEN (11.09.2025, 20:38 Uhr)'. Offer 02 has a green dot at the Leipzig Hbf station. Offer 03 is also marked 'ANGENOMMEN (11.09.2025, 20:38 Uhr)'. A 'Tooltip' window is open, showing a calendar grid for the month of September, with the 13th highlighted.

At the bottom, a 'PREISLISTE' (Price List) section shows '3 ANGEBOTE' and 'BEREITS GEBUCHT' (Already Booked) with a total of '€ 3000.00'. The price list table has columns for 'Angebot', 'Betroffenheit durch Bau', 'Bemerkungen', 'Leistungsbeschreibung', and 'Preis'. Three offers are listed, each with a price of € 1000.00.

– Wie aus der Angebotsdetailansicht bekannt, kann die Ansicht der einzelnen Angebote geändert werden – die Abweichungen können als Kreise, als Text oder als geplante Uhrzeit angezeigt werden

– Zudem können die Zeiten zwischen Ankunft und Abfahrt geändert werden

– Über den Button „Kalender Tooltip“ kann der Verkehrstagekalender geöffnet werden – dieser zeigt dann pro Angebot die dahinterliegenden Verkehrstage an

– In diesem Beispiel hat Angebot 2 genau einen Verkehrstag (den 13.09.)

Im unteren Teil werden analog zu der Angebotsdetailansicht die Preise der einzelnen Angebote und die zugehörige Leistungsbeschreibung angezeigt

Umgang mit netzausgelösten Vorgängen.

Netzausgelöste Stornierungen im Detail

61 ENTWÜRFE 19967 VORGÄNGE 7434 VERTRÄGE 29117 ARCHIV + Neuer Vorgang

Ungespeicherte Filter-Ansicht

26494 ERGEBNISSE

PathID	Gel.VT	Status	OTN	Erster VT	Letzter VT	Offene VT	Start	Ziel	Netzausgelöst
802O4BGM9BZK00	5	Storniert	81496	12.09.2025	17.09.2025	0	Frankfurt(M) Hbf	Dresden Hbf	🚩
5DF935IIV2Y700	5	Vertrag	31565	12.09.2025	17.09.2025	0	Frankfurt(M) Hbf	Dresden Hbf	🚩
ZRUPSIY4ZKCO00	5	Storniert	26164	12.09.2025	17.09.2025	0	Frankfurt(M) Hbf	Dresden Hbf	🚩
TPFP0NAQ0S1100	5	Vertrag	70103	12.09.2025	17.09.2025	0	Frankfurt(M) Hbf	Dresden Hbf	🚩
2FC6X221OMLD00	5	Storniert	57639	12.09.2025	17.09.2025	0	Frankfurt(M) Hbf	Dresden Hbf	🚩
SIJPF3AMK9R00	5	Vertrag	82767	12.09.2025	17.09.2025	0	Frankfurt(M) Hbf	Dresden Hbf	🚩
3ZC5MPITE4T600	5	Storniert	23...				Frankfurt(M) Hbf	Dresden Hbf	🚩
DYXLXT4HPPBV00	5	Vertrag	81...				Frankfurt(M) Hbf	Dresden Hbf	🚩
766JWS7HHDS600	5	Storniert	32...				Frankfurt(M) Hbf	Dresden Hbf	🚩
ITM7VFWUF75V00	5	Vertrag	48...				Frankfurt(M) Hbf	Dresden Hbf	🚩

10 Reihen anzeigen

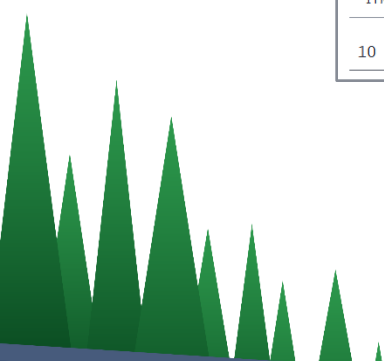
< 1 2 ... 2649 2650 >

Netzausgelöste Stornierungen landen später im Archiv

Über die Spalte „Netzausgelöst“ lassen sich diese aber einfach wiederfinden. Auch hier zeigt die schwarze Flagge diese an

Am Status lässt sich analog zur Vorgangsübersicht im Reiter „Vorgänge“ erkennen, ob es eine NAÄ oder eine NAS war/ist:

- **Status „Vertrag“** entspricht einer netzausgelösten Änderung
- **Status „Storniert“** entspricht einer netzausgelösten Stornierung

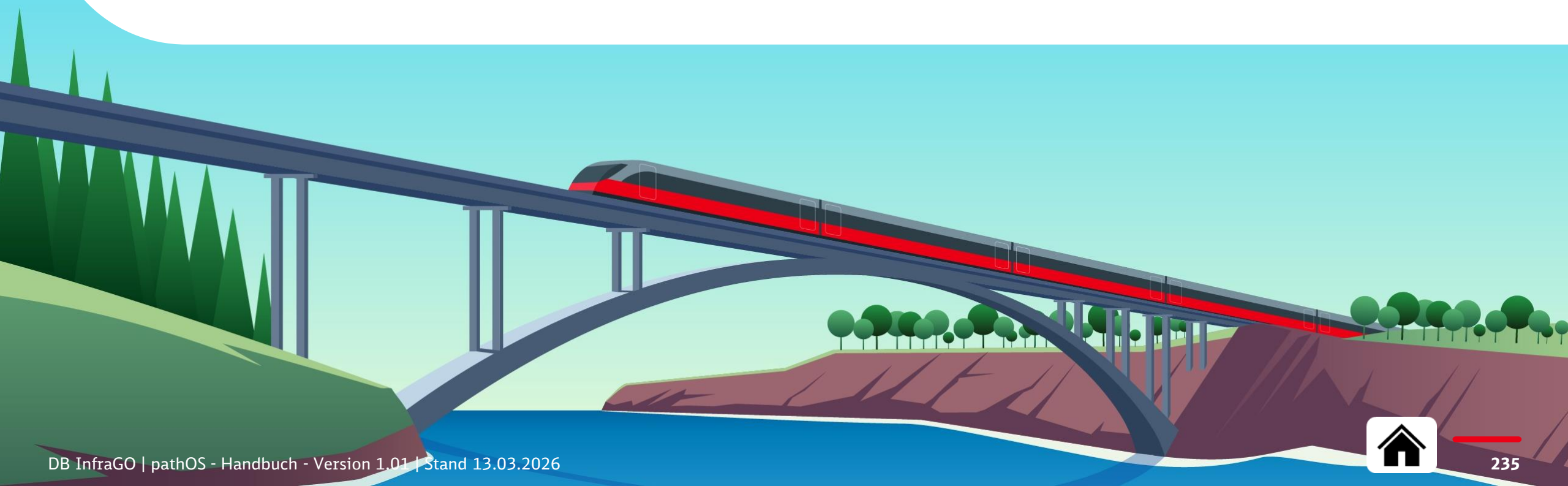


Mehr Informationen online.

→ <https://www.dbinfrago.com/pathos>

→ <https://www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi>

Glossar



BDV	Betriebsdatenverteiler. Datenschnittstelle des Betriebs der DB InfraGO AG, die sich gemäß den Spezifikationen eines Common Interface verhält
CI (Common Interface)	Die Abkürzung für das "Common Interface", also die technische Schnittstelle, die sowohl für die Datenübertragung im Betrieb als auch in der Trassenanmeldung erforderlich ist. Neben den Schnittstellen existieren allerdings auch Webanwendungen, die eine eigene Schnittstelle ersetzen (z.B. das neue Bestellportal für Trassenanmeldungen)
Company Code	Eindeutiger Code zur Identifikation eines Unternehmens, welches am Datenaustausch mit TAF/TAP teilnimmt. Zwingende Voraussetzung für alle beteiligten Unternehmen. Beantragung erfolgt derzeit bei der UIC, ab 2026 erfolgt die Beantragung für alle Akteure innerhalb der EU bei der ERA. Für weitere Details s. bereits veröffentlichter Flyer
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERA	Die ERA ist die European Union Agency of Railways mit dem Mandat: "The EU Agency for Railways is mandated to issue single safety certificates and vehicle (type) authorisations valid in multiple European countries and to ensure an interoperable European Rail Traffic Management System, in the development and implementation of the Single European Railway Area." (zitiert von der ERA-Homepage). Die ERA ist zudem für den Organisation Code verantwortlich (und grundsätzlich auch für den Company Code)
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GelV	Gelegenheitsverkehr
IM	Die englische Bezeichnung für ein EIU (Eisenbahninfrastrukturunternehmen), also ein "Infrastructure Manager"
INB	Die Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG - also die Vertragsgrundlage zur Nutzung von Trassen im Schienennetz der DB InfraGO AG - Nachfolger der SNB
JSG	JSG steht für die "Joint Sector Group". Die "TAF and TAP TSI RU/IM Joint Sector Group" wurde 2012 als eine freiwillige Organisation gegründet, um die Einführung der TAF TSI zu begleiten. Seit 2014 ist auch die TAP TSI hier aufgenommen. Primär bereitet die JSG Positionen des Sektors für das TAF/TAP Steering Committee vor, koordiniert Change Requests und unterstützt den Einführungsprozess der ERA
LeadRU, auch LRU	Das federführende EVU einer Verkehrsdienstleistung (Reference Train). In der TAF/TAP ist kein Datenaustausch zwischen diesem EVU und dem EIU vorgesehen, außer es ist in einem Trassenabschnitt gleichzeitig auch ResponsibleRU. Es kann sein, dass ein und dasselbe EVU die Rollen des LeadRU, RA und ResponsibleRU einnimmt
NAE	Die National Allocation Entity ist eine Rolle, die durch die TAF/TAP TSI definiert ist und innerhalb eines Landes für die eindeutige und einheitliche Vergabe von Location Codes (Primary und Subsidiary Location Codes) verantwortlich ist. Die Location Codes werden von der NAE in einer eindeutigen Liste verwaltet. In Deutschland ist die DB InfraGO AG von den Behörden mit der Durchführung dieser Rolle betraut worden.

NCP	Die Abkürzung steht für National Contact Point. Der National Contact Point fungiert im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) als nationale Anlaufstelle für den Deutschen Bahnsektor zur Umsetzung von TAF/TAP TSI und ist bei der DB InfraGO AG ansässig. Dabei nimmt er die Interessenvertretung des EU-Mitgliedstaates Deutschland in den europäischen TAF/TAP Gremien wahr. Beschrieben sind die Aufgaben des NCP auch in den EU-Verordnungen zu TAF/TAP TSI.
NEP (1/2)	Netzfahrplanentwurfsphase
ObjectInfo	TAF/TAP-Meldung im betrieblichen Datenaustausch, welche Angaben zu TrainActivities enthält. Sie wird vom EVU an das EIU geschickt und beinhaltet aktuelle Informationen zu Anschluss- oder Umlaufverknüpfungen zwischen Zügen. Einführung ist für 09/2023 geplant
Operations	Der Bereich von TAF/TAP, der sich primär mit dem laufenden Betrieb beschäftigt. Die Bereiche "Operations" und "Planning" sind die beiden fachlichen Säulen von TAF/TAP
OTN	Operational Train Number (betriebliche Zugnummer). Entspricht in ihrer Funktion auf dem Gebiet der DB InfraGO der heutigen Zugnummer.
Path	Trasse. Objekt im Kontext des TAF/TAP-Modells. Also die Kapazität, der "Slot", auf dem der Zug fährt. Wird durch eine PathID identifiziert
PDM bzw. Path Details	Abkürzung für die Path Details Message, eine Pflichtnachricht in der Trassenanmeldung und eine ebenfalls im Betrieb genutzte Nachricht. Diese Nachricht wird vom EIU an die EVU geschickt
Planning	Der Bereich von TAF/TAP, der sich primär mit Trassenanmeldungen und dem Fahrplan beschäftigt. Die Bereiche "Operations" und "Planning" sind die beiden fachlichen Säulen von TAF/TAP
PLC	Diese Abkürzung steht für Primary Location Code. Mit dem Primary Location Code werden Betriebsstellen eindeutig und in einem einheitlichen, standardisierten europäischen Format codiert. Somit identifiziert ein Primary Location Code eine Örtlichkeit auf dem Schienennetzwerk. Primary Location Codes werden zukünftig bei jeder Art von TAF/TAP-Kommunikation verwendet. Daneben wird es auch weiterhin die Ril100 Codes geben (z.B. im Trassenbestellsystem).
Primary Location	Eine Primary Location ist ein Ort innerhalb des Schienennetzes, an dem eine Zugfahrt beginnt, endet, anhält, durchfährt oder die Strecke wechselt. Dieser Ort muss von einem Infrastrukturbetreiber, der durch einen Company Code identifiziert wird, verwaltet werden. Beispiele für Primary Locations sind Bahnhöfe, Haltepunkte oder Grenzpunkte.
PRM bzw. Path Request	Abkürzung für die Path Request Message, eine Pflichtnachricht in der Trassenanmeldung, mit der ein Path erstmalig bestellt wird. Diese Nachricht wird vom EVU an das EIU geschickt
RA	Die Abkürzung für den "Responsible Applicant", das vertragsbindende Unternehmen. Es kann sein, dass ein und dasselbe EVU die Rollen des LeadRU, RA und ResponsibleRU einnimmt.
ReferenceTrain	Familie von Zügen (Trains) bzw. Zugfamilie. Objekt im Kontext des TAF/TAP-Modells. Darunter werden verschiedene zueinander gehörige Züge (Trains) zusammengefasst. Dies können z.B. Züge mit abweichenden Zugläufen werktags und am Wochenende sein. Wird durch eine ReferenceTrainID identifiziert
ResponsibleIM	Das für die Bereitstellung einer Trasse (Path) und die betriebliche Durchführung der Zugfahrt auf Infrastrukturseite verantwortliche EIU. Analog zum ResponsibleRU.

ResponsibleRU, auch RRU	Das für die Durchführung einer Zugfahrt verantwortliche EVU, also der "Eigner der Trasse". Dieses EVU ist gemäß TAF/TAP der Partner für den Datenaustausch mit dem EIU in der Betriebsphase. Dies behält auch seine Gültigkeit, falls das ResponsibleRU einen Subunternehmer mit der Durchführung der Zugfahrt beauftragt. Es kann sein, dass ein und dasselbe EVU die Rollen des LeadRU, RA und ResponsibleRU einnimmt.
RNE	RNE ist die Rail Net Europe, ein europäischer Verband der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Sie ist einer der Hauptakteure bei der Umsetzung von TAF/TAP TSI. Die RNE gibt es seit 2004 und hat zum übergreifenden Ziel die Herausforderungen des europäischen Eisenbahnsektors anzugehen und zu vereinfachen. Die RNE versucht, die europäische Vernetzung seiner Mitglieder zu unterstützen und z.B. auch bei rechtlichen Fragestellungen innerhalb der EU zu vermitteln. Mit Stand 2022 hat die RNE 38 Vollmitglieder aus über 30 Ländern.
Route	Objekt im Kontext des TAF/TAP-Modells. Beinhaltet den groben Zuglauf (Start, Ziel, Grenzübergänge sowie Informationen zu Tageswechseln) durch Europa. Wird durch eine RouteID identifiziert
RU	Die englische Bezeichnung für ein EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen), also ein "Railway Undertaking"
SGV	Schienengüterverkehr
SLC	Ein Subsidiary Location Code identifiziert eindeutig eine Subsidiary Location innerhalb einer bestehenden Primary Location. Mit dem SLC werden Subsidiary Locations in einem einheitlichen, standardisierten europäischen Format codiert. Mit Hilfe der Subsidiary Location Codes kann ein Nachrichtenaustausch zwischen Unternehmen stattfinden, die in einer geschäftlichen Beziehung stehen.
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SST	Schnittstelle (in der Regel ist damit das CI, also das Common Interface, gemeint)
Subsidiary Location	Eine Subsidiary Location ist immer mit einer Primary Location verknüpft und beschreibt Teile, Attribute von Primary Locations oder die Verwendung von Primary Locations näher. Es kann sich auch um einen nicht-schienenengebundenen oder schienenengebundenen Punkt handeln, der nicht von einem Infrastrukturbetreiber (IM) betrieben wird. Beispiele für Subsidiary Locations sind Gleise, Tankanlagen oder Ladepunkte.
TAF TSI	Telematics Applications for Freight Services - Technical Specification for Interoperability (Telematische Anwendungen für den Güterverkehr - Technische Spezifikation für Interoperabilität)
TAP TSI	Telematics Applications for Passenger Services - Technical Specification for Interoperability (Telematische Anwendungen für den Personenverkehr - Technische Spezifikation für Interoperabilität)

TCM/PTCM	Train Composition Message (Güterverkehr) bzw. Passenger Train Composition Message (Personenverkehr): Die beiden künftig verbindlichen Nachrichtentypen von TAF/TAP im Betrieb werden vom EVU an das EIU gesendet. Sie geben Auskunft über die aktuellen Zuginhaltsdaten (Länge, Gewicht, Angaben zu Bremsen, etc.) und sind nicht gleichzusetzen mit der heutigen Wagenliste. Einführung erfolgt vsl. in 09/2023, eine Verpflichtung zu Abgabe in NBN ist grundsätzlich geplant - genauere Termine hierzu werden separat kommuniziert, sobald bekannt.
TPN	Trassen Portal Netz, also das bisherige System zur Trassenanmeldung bei der DB InfraGO. Dieses wird mit Einführung von TAF/TAP durch das neue Bestellsystem ersetzt. Aus heutiger Sicht bleibt TPN bis einschließlich Fahrplanjahr 2025 führend, ab Fahrplanjahr 2026 gilt das neue System
Train	Zug. Objekt im Kontext des TAF/TAP-Modells. Beinhaltet Informationen zum Zug und dessen Eigenschaften. Wird durch eine TrainID identifiziert.
Train Activity	Ein Feld innerhalb einiger Nachrichten, u.a. in der Trassenanmeldung für den Fahrplan oder der Information zu Abhängigkeiten zwischen Zügen im Betrieb. Hiermit wird die Zugaktivität an einem bestimmten Laufwegspunkt beschrieben. Dies sind z.B. gebräuchliche Aktivitäten wie der Verkehrshalt, Anschluss-/Umlaufinformationen oder das Zusammenführen von Zügen oder weniger oft genutzte wie Lokführererholungshalt, Fotohalt etc.
UIC	Die International Union of Railways mit der Mission: "Promote rail transport globally with the objective of responding effectively to current and future challenges relating to mobility and sustainable development; Develop and facilitate all forms of international cooperation among members and promote sharing of best practice" (Auszug zitiert von der UIC-Homepage). Die UIC vergibt u.a. die Company Codes
UIC-Telegramme	Bestehendes international standardisiertes Datenaustauschformat im Betrieb. Einige Telegramme sind analog zu den entsprechenden TAF/TAP-Meldungen (z.B. Zugstandort, Prognose). Gegenüber den TAF/TAP-Meldungen decken die UIC-Telegramme jedoch weniger Geschäftsfälle ab und bieten weniger Umfang
xsd	XML Schema Definition: Das Dateiformat, in dem z.B. die RNE ihre Schnittstellenbeschreibungen veröffentlicht
Zugnummer	Die heute im Betrieb verwandte Zugnummer, mit der auch Passagiere im Aushangfahrplan ihren Zug erkennen können