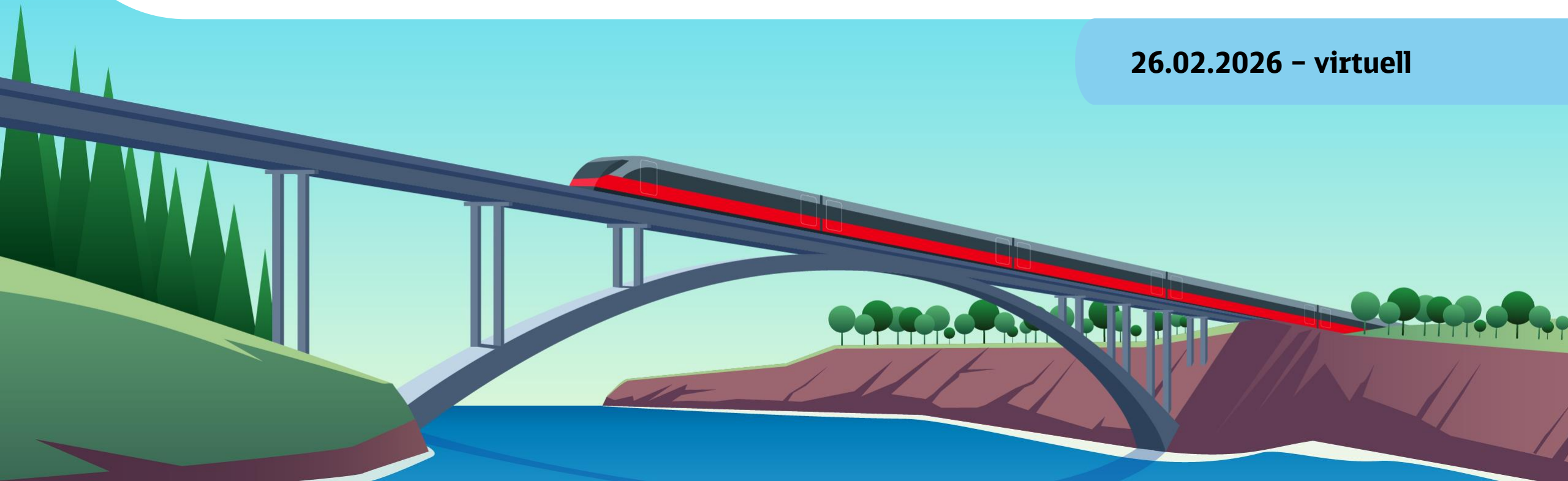


# 11. TAF/TAP TSI-Dialog der DB InfraGO

Austausch mit dem Markt

26.02.2026 – virtuell



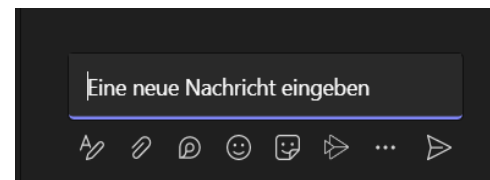
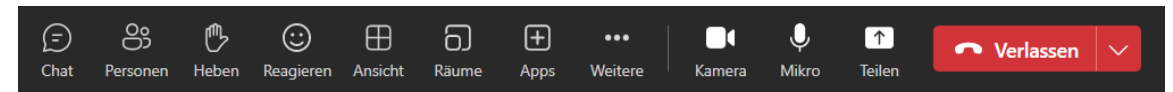
- 1. Begrüßung**
2. Status TTT Einführung
3. Informationen zum Kunden-Support: Prozesse & Ansprechpartner
4. Last Call: Onboarding Schnittstellen Trassenanmeldung
5. Informationen aus dem Betrieb
6. Gastbeitrag: Inbetriebnahme KOMBau (4. KP)
7. Fragen & Antworten
8. Zum Nachlesen: Nächste Termine
9. Zum Nachlesen: Antworten im Nachgang zu den letzten Marktterminen

# Wir wollen mit Ihnen in den Dialog treten – Welche Fragen haben Sie? Schreiben Sie diese bitte in den Chat

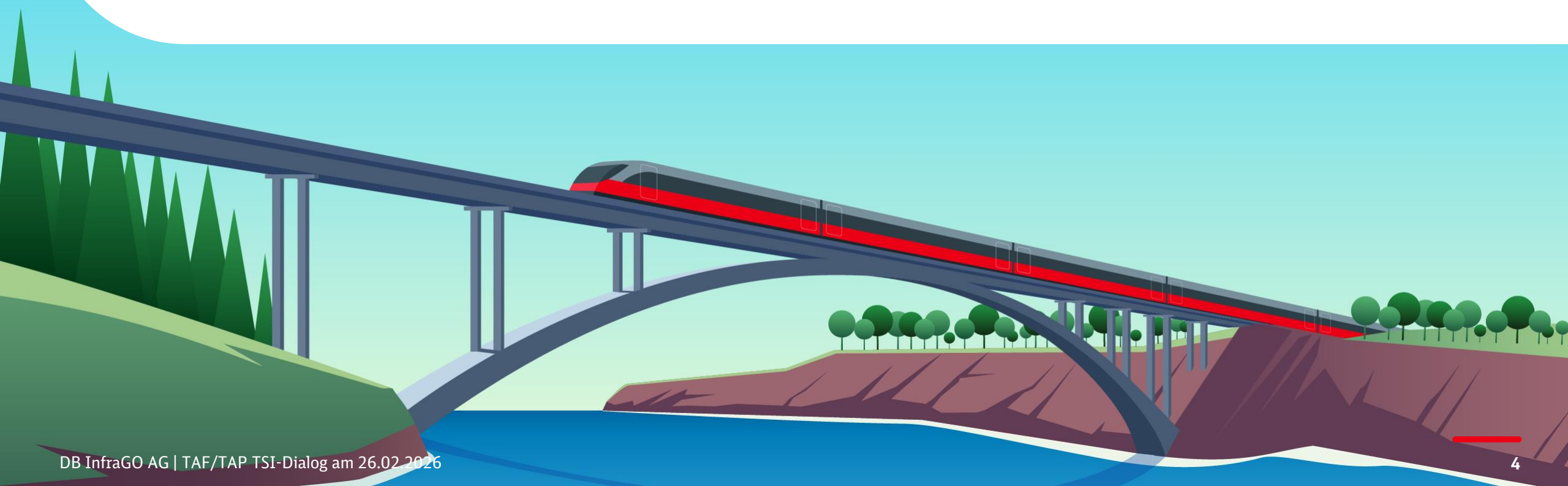


So können Sie eine Frage platzieren:

Bitte wählen Sie in MS Teams in der Menüleiste das Icon „Chat“ aus und schreiben Ihre Frage in das sich öffnende Fenster.



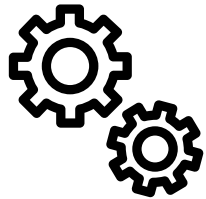
## 2. Status TTT Einführung



# Endspurt zum Start der Trassenanmeldung am 13.3.2026 im Fokus und parallel Vorbereitung auf spätere Fahrplanphasen

## Ergebnisse seit letztem TTT-Dialog

- ✓ **Release 9.7.0 der Fahplansysteme** erfolgreich am 01.02.2026 in Produktion genommen
- ✓ Defect-Behebung kontinuierlich fortgesetzt und Testeinschränkungen für NEP1 aufgehoben
- ✓ JF Schnittstellenpartner am 12.02.2026 durchgeführt; offene Punkte aus dem letzten TTT-Dialog aus Januar sowie dem JF SST-Partner vollständig beantwortet und mit Kundeninformation veröffentlicht
- ✓ **Zusätzliche Funktionen für pathOS** Webportal eingeplant, um insb. EVU aus SPNV bei der Trassenanmeldung zu unterstützen
  - Export eines Entwurfs in pdf
  - Einen Entwurf zeitlich verschieben  
Die Verschiebung erfolgt um einen Wert in Minuten für alle Zeiten und kann positiv oder negativ sein, solange sich der Abfahrtstag an der ersten Betriebsstelle nicht verändert.
  - Bis zu 100 Entwürfe auswählen und löschen
  - Die Filterfunktion auf Entwürfe um Filter auf OTN erweitern
- ✓ **Umsetzung** fortgesetzt, u.a. initiale Lieferung von NAÄ/NAS in den Test
- ✓ **Stammdaten** bereitgestellt:
  - Stamm- und Infrastrukturdaten zum Jahresfahrplan 2027 seit 13.02.2026 via API, Download und Portal verfügbar; Stand ohne nachgemeldete TFZ (z.B. 4-/5-fach-Traktionen).
  - Stammdaten-Update mit nachgemeldeten TFZ-Varianten (z.B. 4-/5-fach-Traktionen) seit 25.2.2026 via API, Download und Portal
    - Enthalten sind alle TFZ-Varianten, die bis einschl. 18.02.2026 bei DB InfraGO gemeldet wurden.
  - Zugnummernkontingente wurden an alle EVU bereitgestellt bis spätestens 24.02.2026



# Endspurt zum Start der Trassenanmeldung am 13.3.2026 im Fokus und parallel Vorbereitung auf spätere Fahrplanphasen



## Nächste Schritte

- Markttests und Defect-Behebung kontinuierlich fortsetzen
  - Die Infrastrukturstammdaten werden nach der Finalisierung bis 06.03.2026 auch auf die Kundentestumgebung übernommen.
- **Release zur Behebung von Defects** mit Relevanz für Trassenanmeldung am **04.03.2026**
- **Onboarding** der Schnittstellenpartner **abschließen** und mit regelmäßigen Sprechstunden unterstützen
- **Beginn Trassenanmeldung** für die erste Phase der Netzfahrplanerstellung 2027: **13.03.2026**

# **3. Informationen zum Kunden- Support: Prozesse & Ansprechpartner**

# Ab dem 13.03. gehen alle Anfragen, egal ob pathOS oder TPN, an die folgenden Adressen

## E-Mail



[pathOS@deutschebahn.com](mailto:pathOS@deutschebahn.com)

## Kontaktformular



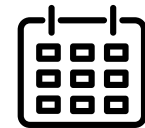
**Kontaktformular pathOS**  
Homepage DB InfraGO

## Telefon



+49 69 265 15555

## Sprechstunde (nur pathOS)

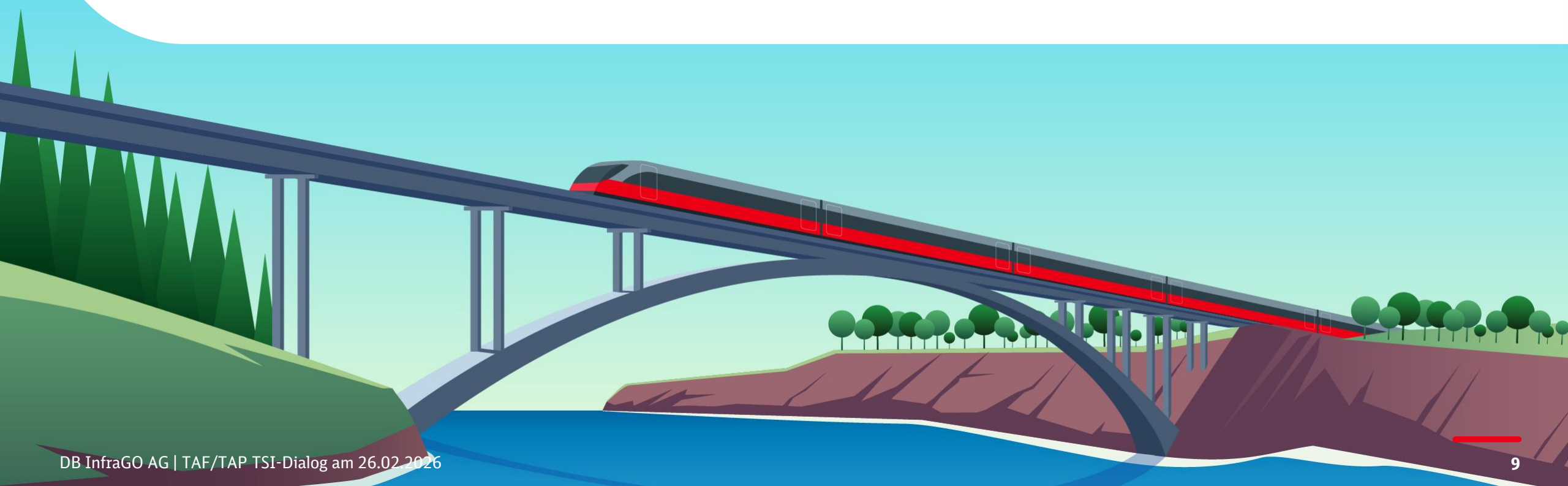


**19.01.2026 bis 06.03.2026:**  
Donnerstags, 15-16 Uhr  
**10.03.2026 bis 24.04.2026:**  
Täglich, Mo. bis Fr., 10-11 Uhr  
(keine Sprechstunden an  
Feiertagen!)

## Support

→ **Aktuelle Informationen** zur Anwendung sind im Infraportal unter [Aktuelles zu den Tools](#) zu finden.

# 4. Last Call: Onboarding Schnittstellen Trassenanmeldung



# In 4 Schritten zum CI: Standardisiertes Onboarding für stabile Trassenanmeldungen

- **Nutzen Sie die letzte Möglichkeit, rechtzeitig zur Netzfahrplanbestellphase erfolgreich onboardet zu werden!**
- Wöchentliche **Sprechstunden bis zum 01.03.2026** (mittwochvormittags, je 90 Minuten)
- Verbindungsdaten für die Testumgebung per Mail an [pathOS@deutschebahn.com](mailto:pathOS@deutschebahn.com)
  - Formulare unter [www.dbinfrago.com/pathOS](http://www.dbinfrago.com/pathOS)

1



Anmeldung  
(Formular)

2



Durchführung  
Prozessschritte

3



Fachliche Bestätigung

4



Anbindung an Produktion  
Zwingend von EVU  
vorzunehmen

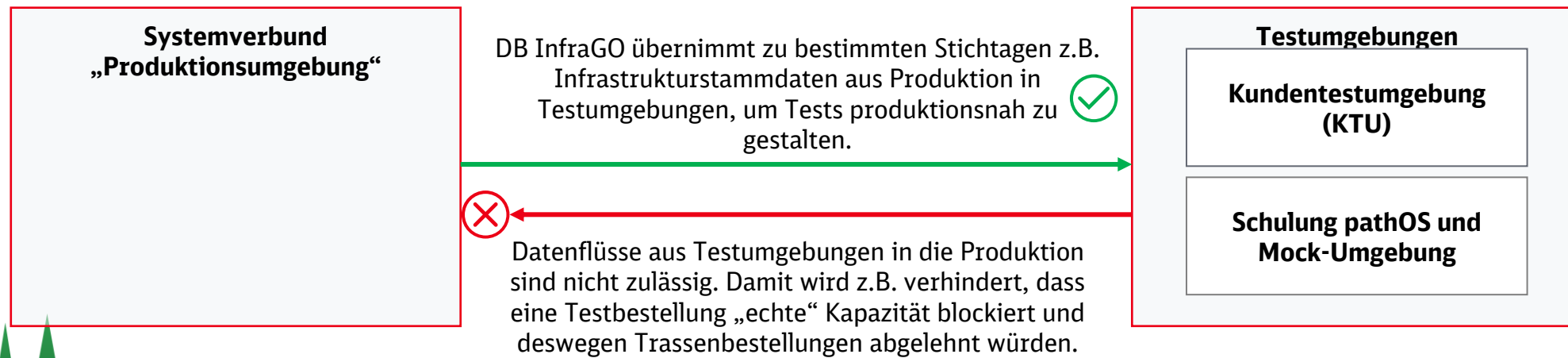
# DB InfraGO trennt strikt Produktions- und Testsysteme insb. mit Blick auf IT-Sicherheit und Qualität

## „Produktionsumgebung“

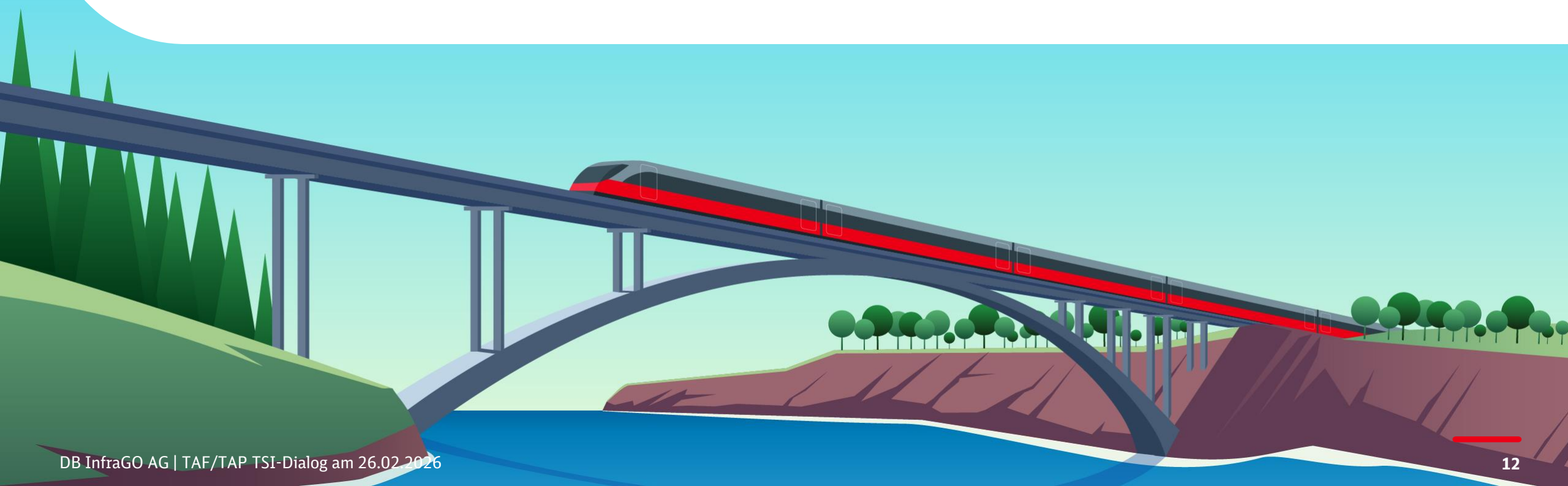
- Die genau eine Umgebung, in der die IT-Systeme der DB InfraGO sowie angebundene Schnittstellen im „echten Betrieb“ verwendet werden
  - umfasst die komplexe Systemlandschaft über alle Geschäftsprozesse der DB InfraGO
  - verarbeitet die „echten“ Geschäftsdaten, u.a. Fahrpläne, Stammdaten

## Testumgebungen

- Testumgebungen werden je nach Testziel aufgebaut und umfassen eine Auswahl der IT-Systeme der DB InfraGO; sind technisch streng von der Produktion abgekapselt
- Im Kontext TTT sind folgende Testumgebungen für Kunden relevant:
  - „gemockte Testumgebung“ für Schulungen zu pathOS und Tests via Schnittstelle gegen Mock (ABN8)
  - Kundentestumgebung – E2E („KTU“, ABN1)
- TTT-Testumgebungen umfasst „Testfunktionalität“, um außerhalb der eigentlichen Fristen in den verschiedenen Fahrplanphasen bestellen zu können.



# 5. Informationen aus dem Betrieb



- DB InfraGO stellt vermehrt inkorrekte Angaben in TCM/PTCM fest (z.B. Zuglänge nur 10m bei 850t Gewicht). Dies hat direkte Auswirkungen auf die Qualität der Arbeitsgrundlage unserer Disposition und Prognose. Das ist zum Nachteil aller.
- **TAF/TAP TSI und INB bzw. Kundendokumente TCM/PTCM stellen klar, dass korrekte Daten essenziell und Aufgabe des EVU sind.**
- **Achten Sie bitte auf korrekte Angaben in den TCM/PTCM und somit einen Versand konform zur TAF/TAP TSI und den INB!**

## TAF TSI (TAP TSI analog):

### 4.4.1. Data quality

For data quality assurance purposes, the originator of any TSI message will be responsible for the correctness of the data content of the message at the time when the message is sent. Where the source data for data quality assurance purposes is available from the databases provided as part of the TSI, the data contained within those databases must be used for data quality assurance.

## Technische Beschreibung TCM/PTCM:

### 6 Rahmenbedingungen

Neben den oben genannten Angaben sind die folgenden Rahmenbedingungen zu beachten:

- Der Versand der TCM durch einen Dienstleister oder anderes EVU im Auftrag des ResponsibleRU ist zulässig. Dies ist der DB InfraGO AG bei Anmeldung zur Information mitzuteilen.
- Sollten bei Zügen, welche durch den Trassenhalter (ResponsibleRU, für den betrieblichen Datenaustausch mit dem EIU gemäß TAF/TAP TSI verantwortliches EVU) für den Bereich der DB InfraGO übernommen werden, Datenelemente vom vorherigen EVU fehlen, so ist dies mit der DB InfraGO AG abzustimmen.
- Die Zuverlässigkeit der Daten und Datenlieferung ist für die Akzeptanz in der Betriebsführung unerlässlich.

## Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB):

### 6.3.2.3.1. Elektronische Informationen über die Zusammensetzung des Zuges gemäß TAF/TAP TSI

Der ZB oder das einbezogene EVU stellt sicher, dass die DB InfraGO AG rechtzeitig

- vor der Abfahrt eines Zuges bzw.
- bei Änderungen der Zuginhaltsdaten während der Fahrt des Zuges vor der Weiterfahrt mit der geänderten Zusammensetzung

Informationen über die Zusammensetzung des Zuges erhält. Die an die DB InfraGO AG zu übermittelnden Informationen finden sich in der TAF/TAP Technischen Beschreibung Zuginhaltsdaten/TCM unter

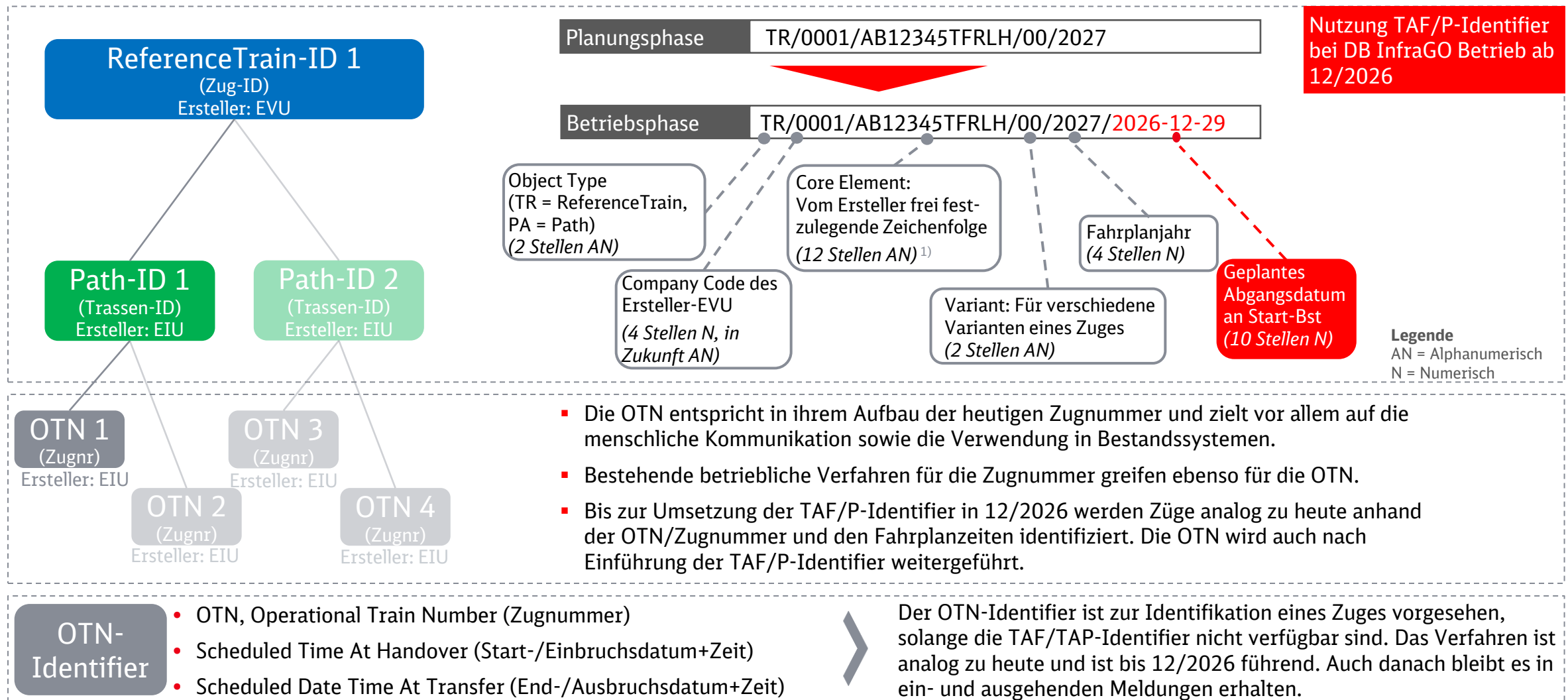
[www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi](http://www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi)

# Im Betrieb kommen ab 12/2026 die TAF/TAP TSI-Identifizierer zum Einsatz

- Nutzen sie die **Informationen** zu den Identifizierern auf der **TTT-Homepage**
  - Kachel „Über TAF/TAP“ > „6. TAF/TAP im Betrieb“: Erklär-Videos und Powerpoint (insbesondere auch Kap. 3 „Meldungsaustausch bei Störungen“)
  - Kachel „Über TAF/TAP“ > „3. Flyer-Bibliothek“: Flyer zu Identifizieren
  - Informationen zu Identifizieren in den Technischen Beschreibungen unter den Kacheln Betrieb. Wichtige Meldung für Updates zu den TTT-Identifizierern ist die (betriebliche) PathDetails message.
- Zentrale **europäische Grundlage** ist [Annex 13 des TAF/TAP-Sector Handbook](#).
- Nehmen sie die **BDV-Betriebssprechstunden** wahr, um dort Fragen direkt an die Experten stellen zu können. Diese sind in KW 11+13 geplant, die Einladung erfolgt gesondert.
- **Richten sie bei der Trassenanmeldung besonderes Augenmerk auf den korrekten OffsetToReference für die ReferenceTrainID. Dies ist später im Betrieb ein elementarer Baustein für die Identifikation des korrekten Zugs am korrekten Tag!**



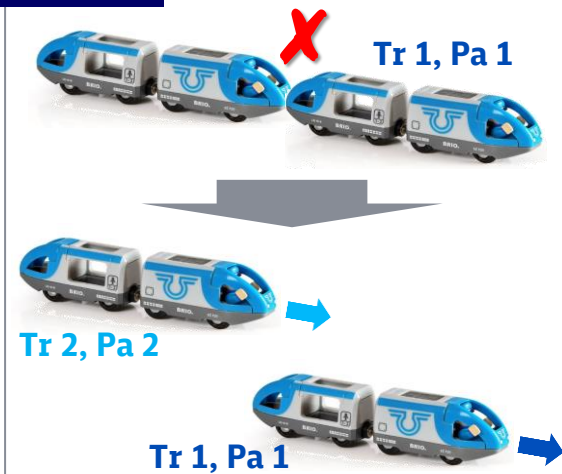
# Im Betrieb werden die tagesscharfen Versionen der TTT-Identifizier genutzt, zusätzlich zu den OTN-Identifizier



<sup>1)</sup> Zusätzlich zu Buchstaben und Zahlen sind im Core Element als Sonderzeichen Bindestrich "-" und Stern "\*", erlaubt, wenngleich europäisch nicht empfohlen außer Bindestriche linksbündig zum Auffüllen.

# Die Verwendung der TTT-Meldungen und Identifier ist in den europäischen Richtlinien (SectorHandbook, Annex 13) beschrieben

## Doppelführung (falls nicht fahrplanerisch ausgeregelt)



### PathDetails message (Trasse „booked/gebucht“)

- PathID 2
- ReferenceTrain-ID 2
- Related-ID: ReferenceTrain-ID 1, Path-ID 1
- Fahrweg der Doppelführung ab Betriebsstelle der erfolglosen Kupplung

- Heutige Verfahren (Fahrplanmitteilung, Fahrplananordnung) bleiben erhalten
- Im akuten Störfallmanagement wird die ReferenceTrain-ID für den neuen Zug Tr2 im Sinne eines schnellen und reibungslosen Ablaufs von DB InfraGO mit ihrem OrganisationCode „0080“ im Namen des EVU vergeben.
- Trassenvergabe analog für Ersatzzüge, die eine neue Trasse benötigen

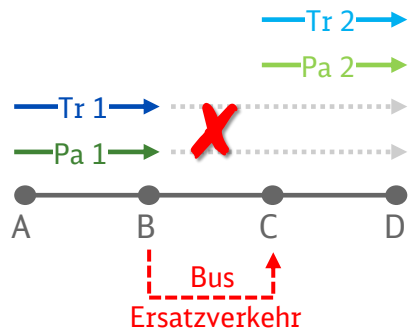
Ab 12/2026

**i** Um die Auswirkungen für den Kunden möglichst gering zu halten, hat die Weiterführung des Eisenbahnverkehrs in der Disposition oberste Priorität. Die Erfassung der Dispositionshandlungen in den IT-Systemen mit Versand der Meldungen ist dabei nachrangig priorisiert.

# Die Verwendung der TTT-Meldungen und Identifier ist in den europäischen Richtlinien (SectorHandbook, Annex 13) beschrieben

## Zuglauf wird geteilt

*(falls nicht fahrplanerisch ausgeregelt)*



### PathSectionNotification message

- ReferenceTrain-ID 1, Path-ID 1
- Betriebsstelle B(Abfahrt)-D

### PathDetails message (Trasse „booked/gebucht“)

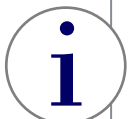
- ReferenceTrain-ID 1, Path-ID 1
- Betriebsstelle A-B(Ankunft)

### PathDetails message (Trasse „booked/gebucht“)

- ReferenceTrain-ID 2, Path-ID 2
- Related-ID: ReferenceTrain-ID 1, Path-ID 1
- Betriebsstelle C(Abfahrt)-D

- Wenden von Zügen beidseits der Störstelle analog
- Im akuten Störfallmanagement wird die ReferenceTrain-ID für den neuen Zug Tr2 im Sinne eines schnellen und reibungslosen Ablaufs von DB InfraGO mit ihrem OrganisationCode „0080“ im Namen des EVU vergeben.

Ab 12/2026

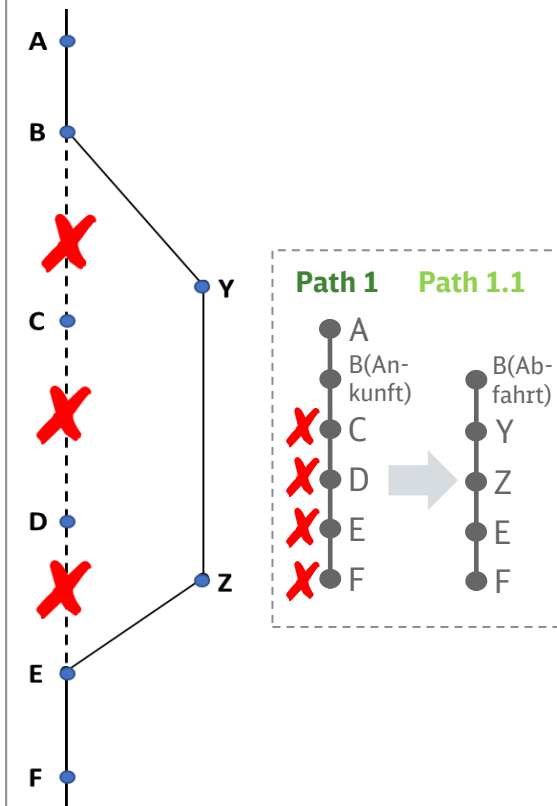


Um die Auswirkungen für den Kunden möglichst gering zu halten, hat die Weiterführung des Eisenbahnverkehrs in der Disposition oberste Priorität. Die Erfassung der Dispositionshandlungen in den IT-Systemen mit Versand der Meldungen ist dabei nachrangig priorisiert.

# Die Verwendung der TTT-Meldungen und Identifier ist in den europäischen Richtlinien (SectorHandbook, Annex 13) beschrieben

## Zug wird umgeleitet

(falls nicht fahrplanerisch ausgeregelt)



### PathSectionNotification message

- ReferenceTrain-ID 1, Path-ID 1
- Betriebsstelle B(Abfahrt)-F

### PathDetails message (Trasse „booked/gebucht“)

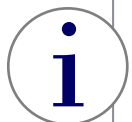
- ReferenceTrain-ID 1, Path-ID 1
- Betriebsstelle A-B(Ankunft)

### PathDetails message (Trasse „booked/gebucht“)

- ReferenceTrain-ID 1, Path-ID 1.1
- Related-ID: Path-ID 1
- Betriebsstelle B(Abfahrt)-F

- ReferenceTrain-ID bleibt unverändert
- Heutige Verfahren (Fahrplanmitteilung, Fahrplananordnung) bleiben in beiden Fällen erhalten

Ab 12/2026

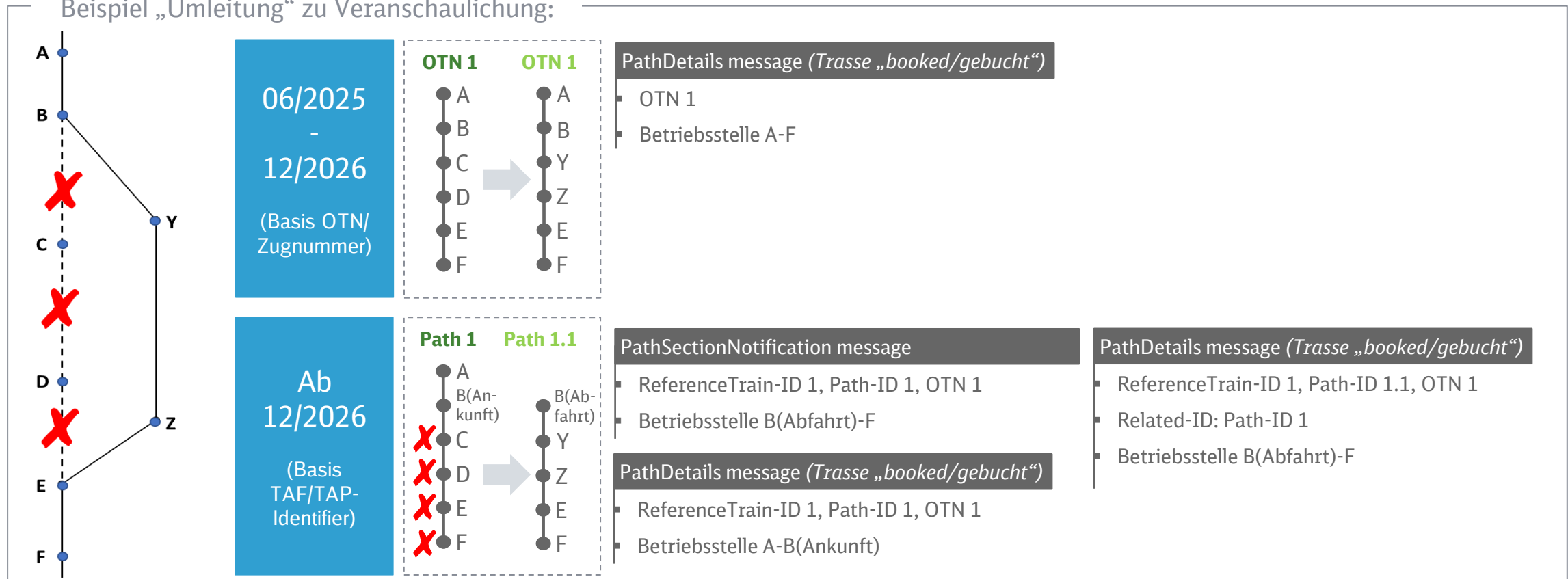


Um die Auswirkungen für den Kunden möglichst gering zu halten, hat die Weiterführung des Eisenbahnverkehrs in der Disposition oberste Priorität. Die Erfassung der Dispositionshandlungen in den IT-Systemen mit Versand der Meldungen ist dabei nachrangig priorisiert.

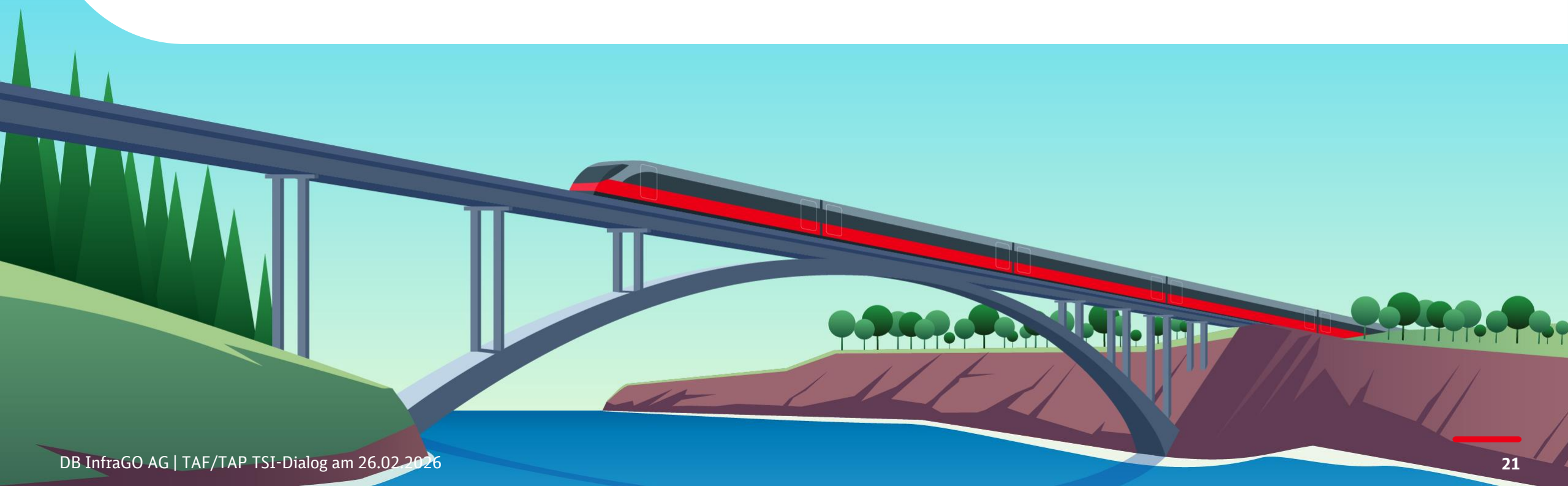
# Durch die TTT-Identifizierung ergeben sich vor allem bei betrieblichen PathDetails & PathSectionNotification message Änderungen

- In der Übergangszeit von Produktivsetzung der betriebliche TAF/TAP-Meldungen 06/2025 bis zur Einführung der TAF/TAP-Identifizierung 12/2026 existieren noch keine Path und keine ReferenceTrain in den Systemen DB InfraGO.
- Ergo ist eine völlig konforme Verwendung der PathDetails und PathSectionNotification messages dann noch nicht möglich. Die Meldungen werden stattdessen die Dispo-Fahrplan des Zuges als Ganzes abbilden.

Beispiel „Umleitung“ zu Veranschaulichung:



# 6. Gastbeitrag: KOMBau



# Annex VII – Gesetzliche Vorgabe → Erfüllung durch die KOMBau seit 2023 für die 1. bis 3. Konsultationsphase

Annex VII

Gesetzliche Vorgabe/  
EU Recht



**frühzeitige & detailliertere Abstimmung** des Bauprogramms mit den Zugangsberechtigten, den Nachbarland-EIUs<sup>1</sup>, weiteren Inlands-EIUs und den wesentlichen Betreibern von Service-einrichtungen (z.B. Terminals) zu vorgegebenen Zeitpunkten und Inhalten



...mit weitgehender Stabilität unserer abgestimmten Bauplanung



Aufgrund des **delegierten Beschlusses** durch die **Europäische Kommission** vom 4. September 2017 (EU) 2017/2075 wurde der Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU neu gefasst. Vereinfacht wird auch vom **Annex VII** anstatt dem „Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU“ gesprochen

Mit dem **Annex VII** gibt die EU den EIU in Europa **einheitliche Vorgaben zu Fristen in der Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen** vor

# Mit der Inbetriebnahme der 4. Konsultationsphase werden ab Mai 2026 ALLE BKE über die KOMBau konsultiert

Baumaßnahme			BKE <sup>1</sup> -Kategorie
Anzahl aufeinanderfolgender Tage	Anteil geschätztes Verkehrsaufkommen betroffen	Auswirkungen auf mehr als ein Netz	
Unerheblich	Max. 10%	Unerheblich	1
Bis 7	Mehr als 10%	Unerheblich	2
Bis 7	Mehr als 10% bis max. 50%	Ja	3
Bis 7	Mehr als 50%	Ja	4 <span style="background-color: #ccc; padding: 2px;">N</span>
Mehr als 7	Mehr als 10% und max. 30%	Unerheblich	5
Mehr als 7	Mehr als 30%	Tlw	6 <span style="background-color: #ccc; padding: 2px;">N</span>
Min. 30	Mehr als 50%	Unerheblich	7 <span style="background-color: #ccc; padding: 2px;">N</span>
Mehr als 30	Mehr als 50%	Tlw	8 <span style="background-color: #ccc; padding: 2px;">N</span>

Einschränkungsvolumen

**Baubedingte Kapazitätseinschränkung (BKE)**

Liegt vor, wenn **durch eine Baumaßnahme mindestens eine Trasse ganz oder teilweise storniert, umgeleitet oder durch einen anderen Verkehrsträger ersetzt** werden muss.

**Weitere Informationen** finden Sie auf unserer Website.

Jede BKE wird einer Konsultationsphase zugeteilt

→

Fpl. 2027	
<b>Konsultationsphase 1</b>	BKE 6 - 8    x - 24 <sup>2</sup>
<b>Konsultationsphase 2</b>	BKE 4    x - 12 <sup>2</sup>
<b>Konsultationsphase 3</b>	BKE 2,3 & 5    x - 4 <sup>2</sup>
<b>Konsultationsphase 4<sup>3</sup></b>	<b>BKE 1    uj Bau</b>

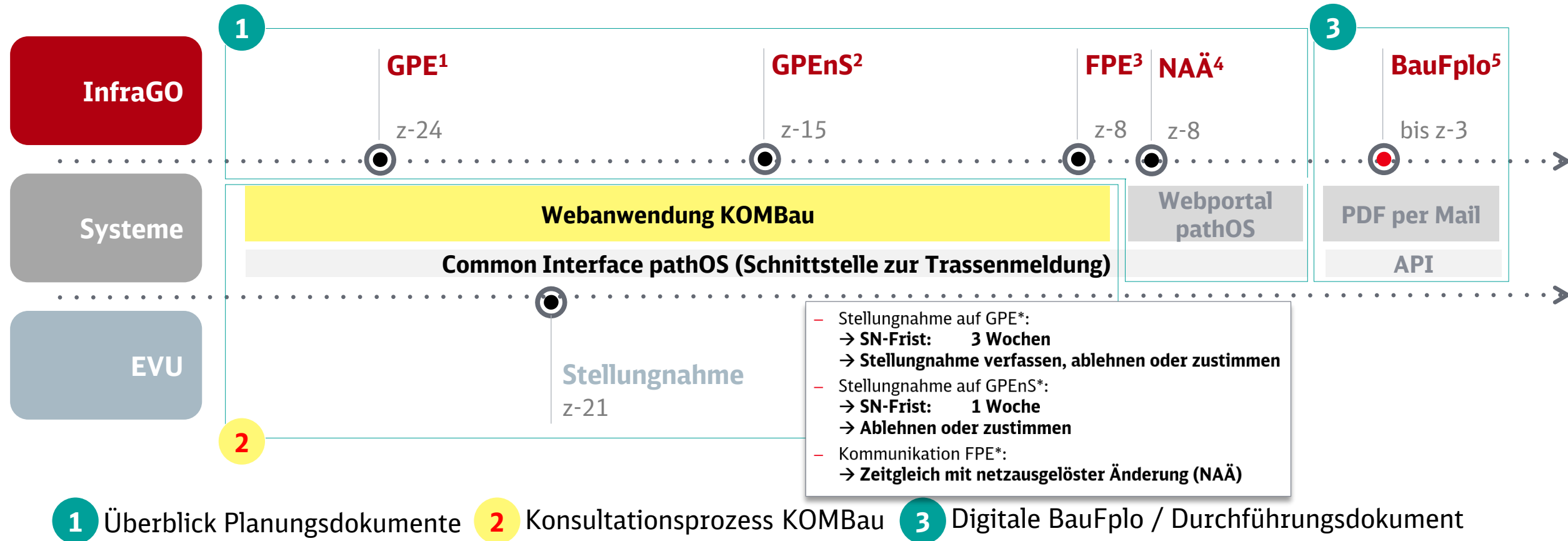
Tabelle: Auszug Ril 402.0305A10 BKE-Kategorien

N = Netzfahrplan

(1) Baubedingte Kapazitätseinschränkung (2) Monate vor Fahrplanwechsel  
 (3) Ausnahmen bei der zugeteilten Konsultationsphase sind geregelt nach Annex VII, Nr. 14

# Mit der Inbetriebnahme der 4. KP unterstützt die KOMBau den Prozess zur Erstellung der neuen unterjährigen Fahrplanprodukte

Migrationszeitraum FPLJ 2027: Ab 06.07. können die ersten GPE über die KOMBau konsultiert werden



(1) Grobplanungsergebnis (2) Grobplanungsergebnis nach Stellungnahme (3) Feinplanungsergebnis (4) Netzausgelöste Änderung (5) Baufahrplananordnung

# KOMBau – Inbetriebnahme der 4. Konsultationsphase

## → Einweisungen und Videos

### Einweisungen unterjährige **BKE/BAE**:

- 2 Termine im April begleitend zum Prozessstart
- ca. 90 Minuten (fachliche Grundlagen, Vorstellung der neuen Funktionen, Klärung von Fragen)
- Einladung über Kundeninformation

### Einweisungen **neue Fahrplanprodukte**:

- 2 Termine im Juni begleitend zum Prozessstart
- ca. 90 Minuten (fachliche Grundlagen, Vorstellung der neuen Funktionen, Klärung von Fragen)
- Einladung über Kundeninformation

### Sprechstunden

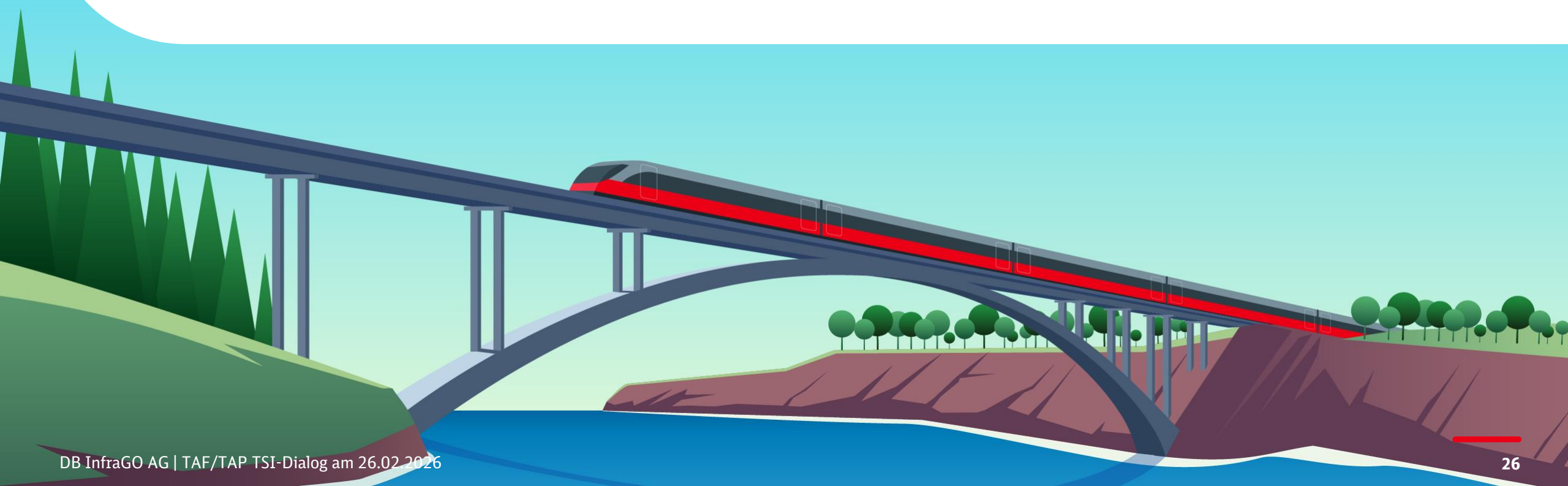
- wöchentlich zur Begleitung der jeweiligen Prozessphase
- ca. 60 Minuten
- Einladung über Kundeninformation



Auf der Internetseite der [KOMBau](#) stehen folgende Videos zur Verfügung:

- KOMBau Folge 1 – **Anmeldung/Anmeldeprozess**  
→ Verfügbar 27.02.26
- KOMBau Folge 2 – **Annex VII**  
→ Verfügbar 27.02.26
- KOMBau Folge 3 – **BKE**  
→ Verfügbar 27.03.26
- KOMBau Folge 4 – **BAE**  
→ Verfügbar 27.03.26
- KOMBau Folge 5 – **GPE**  
→ Verfügbar 27.02.26
- KOMBau Folge 6 – **Stellungnahme GPE**  
→ Verfügbar 27.02.26
- KOMBau Folge 7 – **GPE nach Stellungnahme (GPEnS)**  
→ Verfügbar 27.02.26
- KOMBau Folge 8 – **FPE**  
→ Verfügbar 27.02.26

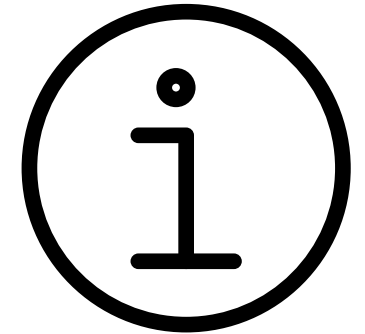
# 7. Fragen & Antworten



- Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG (INB) 2027 umfassen in Abschnitt 4.2.4 Grenzüberschreitende Trassenanmeldungen:

Eine Trassenanmeldung hat entweder über das RNE-Formular (bzw. die PCS-Anwendung) oder über das Trassenanmeldesystem der DB InfraGO AG zu erfolgen. Doppelte Trassenanmeldungen für die deutsche Teilstrecke sind nicht zulässig. Doppelte Trassenanmeldungen unter der gleichen pathRequestID führen dazu, dass die zweite Trassenanmeldung technisch nicht im jeweiligen System als Trassenanmeldung angelegt werden kann, vgl. Ril. 402.0202, Abschnitt 1 Absatz 3.

- Für die DB InfraGO interne Bearbeitung der PCS-Bestellungen wird DB InfraGO eine Schnittstelle von PCS nach pathOS nutzen, die die Trassenanmeldungen übernimmt.
- Die PCS-Bestellungen sind im pathOS Webportal einsehbar.



## Schnittstellendokumentation 4.6.3 Punkt „8.3.1 Trassenanmeldungen für den Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr“:

In den meisten Fällen sind die Objekte Train (ReferenceTrain), Route, Fahrlage (PathRequest) und Trasse (Path) der gleichen Fahrplanperiode zugeordnet. Die Identifikatoren enthalten daher die gleiche Jahreszahl. Bei einem Zug mit einem Tageswechsel in der Nacht des Fahrplanwechsels sind ReferenceTrain und Route jedoch dem alten Fahrplanjahr, die nach dem Fahrplanwechsel am ersten Tag des neuen Fahrplanjahres beginnenden Fahrpläne bzw. Trassen aber dem neuen Fahrplanjahr zugeordnet. Die ReferenceTRID und die RouteID enthalten in diesem Fall die Jahreszahl des alten Fahrplanjahres, die PRID und PAID haben die Jahreszahl des neuen Fahrplanjahres.

### Anwendungsbeispiel:

- Übersicht der Handover (Fahrplanbearbeitungsgrenzen) auf Internetseite der DB InfraGO veröffentlicht ([Fahrplan: EVU-Schnittstelle](#))
- Erfassung der Handover in der PRM zwingend erforderlich
- Beispiel für eine korrekte Trassenanmeldung:
  - Ein Zug fährt am 30.01.26 im Ausland los (=Abfahrt des Zuges) und überquert in der Nacht die Grenze und ist erst nach Mitternacht auf dem Netz der DB InfraGO - also am 31.01.26.
  - In diesem Fall ist der Verkehrstag der Trassenanmeldung (PRM) der 31.01.26.
  - Im Laufweg ist am 1. Laufwegspunkt in Deutschland kein Tagessprung zu markieren.
  - Zusätzlich ist allerdings der OffsetToReference um die Anzahl der Tage zwischen Verkehrstag und tatsächlicher Abfahrt des Zuges (i.d.R. OTR=1) anzugeben.

### Spezialfall:

Begrenzung der Trassenanmeldungen für die NEP 2027 auf den Zeitraum des Fahrplanjahres 2027

→ Zur TTT-Einführung einmalig für die einbrechende Anmeldung eine ReferenceTRID aus 2027 nutzen, obwohl der Zug in 2026 startet!

# Trassenbestellung von einem innerdeutschen EIU in das Netz der DB InfraGO

## Trassen aus einem innerdeutschen Fremd-EIU

- Keine Veröffentlichung der Handover für Grenzen zu innerdeutschen EIU seitens DB InfraGO
- EVU können Trassenanmeldungen entsprechend ERegG §51 für den gesamten Laufweg bei der DB InfraGO abgeben – DB InfraGO koordiniert in diesem Fall die Trassenanmeldung mit beteiligten EIU

Unterschiedliche Ansätze der IT-Dienstleister zum Umgang mit Trassenanmeldungen aus Fremd-Netz zur DB InfraGO erfordert differenzierte Lösungen:

### Variante 1

Umsetzung analog Trassenanmeldung  
Ausland/DB InfraGO

### Variante 2

Umsetzung eines PathRequest  
für den gesamten Laufweg

Zugfahrt ohne  
Nachtsprung

Trassenanmeldung mit Handover  
Verkehrstag = Tag an 1. Bst bei DB InfraGO  
OTR = 0 im Fremd-Netz  
OTR = 0 im Netz der DB InfraGO

kein Handover  
Verkehrstag = Tag der Abfahrt im Fremd-Netz  
Offset = 0 im Fremd-Netz  
Offset = 0 im Netz der DB InfraGO

Zugfahrt mit Nachtsprung  
bei Fremd-EIU

Trassenanmeldung mit Handover  
Verkehrstag = Tag an 1. Bst bei DB InfraGO  
OTR = 0 im Fremd-Netz  
OTR = 1 im Netz der DB InfraGO

kein Handover  
Verkehrstag = Tag der Abfahrt im Fremd-Netz  
Offset = -1\* im Fremd-Netz  
Offset = 0 im Netz der DB InfraGO

Zugfahrt mit Nachtsprung  
bei DB InfraGO

Trassenanmeldung mit Handover  
Verkehrstag = Tag an 1. Bst bei DB InfraGO  
OTR = 0 im Fremd-Netz  
OTR = 0 im Netz der DB InfraGO

kein Handover  
Verkehrstag = Tag der Abfahrt im Fremd-Netz  
Offset = 0 im Fremd-Netz  
Offset = 0 / 1 an Bst des Nachtsprung im Netz  
der DB InfraGO

EVU müssen mit ihren IT-Dienstleistern die Variante abstimmen, um die korrekten Verkehrstage in der Trassenanmeldung zu angeben

\* DB InfraGO erlaubt für diesen Sachverhalt die Abweichung von der SST-Doku 4.6.3

# Zeit für Ihre Fragen!

Gerne beantworten wir Ihnen  
Ihre Fragen direkt im Termin.



# 8. Zum Nachlesen: Nächste Termine

Alle Informationen immer aktuell unter:  
[www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi](http://www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi)

# Übersicht TAF/TAP TSI-Kommunikation

		Arbeitsweise (A)/Turnus (T)	
Dialoge	<b>1 TAF/TAP TSI -Dialog</b>	<p><b>Teilnehmer:</b> Management &amp; Experten aller EVU u. deren IT-Partner</p> <p><b>Ziel:</b> Überblick für GF-Ebene, allg. Infos (Betrieb + Fahrplan), zzgl. Vertiefung aktueller Fokusthemen in Entwicklung/Testing</p>	<p><b>A:</b> online</p> <p><b>T:</b> ca. monatlich</p> <p><b>Nächster Termin: 26.03.2026</b></p>
	<b>2 Sprechstunde Onboarding für Schnittstellenpartner</b>	<p><b>Teilnehmer:</b> Alle künftigen Schnittstellenpartner (EVU, ZB)</p> <p><b>Ziel:</b> Informationen und Sprechstunde zum Onboarding der SST-Partner inkl. Vorbereitung und Begleitung der Tests und Anbindung an die SST</p>	<p><b>A:</b> online</p> <p><b>T:</b> mittwochs - Details auf <a href="#">pathOS-Homepage</a> unter Kapitel 3)</p>
	<b>3 TAF/TAP TSI - Schnittstellenpartner Fahrplan</b>	<p><b>Teilnehmer:</b> Schnittstellenpartner Fahrplan, die bereits mit uns testen</p> <p><b>Ziel:</b> Aktuelle Informationen/Entwicklungen; Sprechstunde, Updates</p>	<p><b>A:</b> online</p> <p><b>T:</b> nach Bedarf</p>
	<b>3 pathOS - Schulungen</b>	<p><b>Teilnehmer:</b> Alle künftigen Anwendenden von pathOS</p> <p><b>Ziel:</b> Erklärung der Grundlagen und wesentlichen Inhalte von pathOS in einzelnen Terminen. Regelmäßige Sprechstunde startet am 22.01.26</p>	<p><b>A:</b> online</p> <p><b>T:</b> seit 23.10. – Termine auf <a href="#">pathOS-Homepage</a> (in Kapitel 2.4)</p>
	<b>5 TAF/TAP TSI - Sektormeeeting</b>	<p><b>Teilnehmer:</b> Gesamtmarkt inkl. EIU</p> <p><b>Ziel:</b> nationale Spiegelgruppe TTT (Infos zu TTT, Verordnungen, ...)</p>	<p><b>A:</b> online / in Präsenz</p> <p><b>T:</b> 4x jährlich, <b>Nächster Termin: 27.03.</b></p>
	<b>6 Runder Tisch Bau (RTB) AG 3</b>	<p><b>Teilnehmer:</b> 35 Mitglieder aus SPNV, SPV, SGV, BNetzA, Verbände, AT</p> <p><b>Ziel:</b> Beratung DB InfraGO bei Erarbeitung und Entwicklung für ujBau</p>	<p><b>A:</b> in Präsenz</p> <p><b>T:</b> 4x p.a. + Arbeitsgruppe;</p> <p><b>Nächster Termin: 19.05.</b></p>
	<b>7 EVU--Informationsveranstaltung unterjähriger Bau</b>	<p><b>Teilnehmer:</b> Gesamtmarkt</p> <p><b>Ziel:</b> Information zum neuen unterjährigen Baufahrplanprozess mit neuen Fahrplanprodukten und der digitalen BauFplo</p>	<p><b>A:</b> online</p> <p><b>T:</b> nach Bedarf, <b>Nächster Termin: 27.03.</b></p>
	<b>8 BDV</b>	<p><b>Teilnehmer:</b> Geschäftspartner mit G-INV</p> <p><b>Ziel:</b> Informationen, To-Dos vermitteln</p>	<p><b>A:</b> online</p> <p><b>Nächster Termin: TBD</b></p> <p><b>Kick-Off E2E Tests: 13.03.</b></p>
Info	<b>9 Homepage + Newsletter (KI)</b>	<p><b>Teilnehmer:</b> für alle zugängliches Format, KI an Verteiler (inkl. IT-Partner, nicht alle EVU)</p> <p><b>Ziel:</b> aktuelle Informationen zum Nachlesen: Testing-Zugang, Ansprechpartner, Updates</p>	<p><b>A:</b> Homepage</p> <p><b>T:</b> kontinuierlich</p>

# 9. Zum Nachlesen: Antworten aus letzten Marktterminen

Alle Informationen immer aktuell unter:  
[www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi](http://www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi)

# Offene Punkte und Antworten

TTT-Dialog am 22.01.2026 (1/5)

## Frage

Ist es möglich, für die bestellten Züge auf eine Kundennummer eine Benachrichtigung per E-Mail zu erhalten, wenn es hier zu Anpassungen der Trasse kommt, z. B. wenn ein GPE erstellt wurde? Oder muss hier immer aktiv in KOMBau vom EVU nachgeschaut werden?

## Antwort DB InfraGO

Das KOMBau MVP (KOMBau zum GoLive) wird leider noch über keine E-Mailbenachrichtigungen verfügen. Wir entwickeln unsere IT-Produkte jedoch kontinuierlich weiter und werden die Anforderung zur E-Mailbenachrichtigung schnellstmöglich umsetzen. Bitte haben sie jedoch Verständnis, dass wir zum aktuellen Zeitpunkt noch keinen Liefertermin nennen können.

# Offene Punkte und Antworten

TTT-Dialog am 22.01.2026 (2/5)

## Frage

Ist es möglich die Vergabe der Zugnummernkontingente für den Fahrplan 2027 zu beschleunigen? Wir haben die Info erhalten, dass die Kontingente frühestens Mitte Februar zur Verfügung gestellt werden können. Dies erschwert die frühzeitige Vorbereitung und Eingabe der Trassenentwürfe in pathOS.

## Antwort DB InfraGO

Die Zeitschiene kann nicht gestrafft werden. Der Prozess befindet sich aber bereits in der Umsetzung. Den Kolleg:innen ist der Wunsch der Geschäftspartner klar und verständlich und sie arbeiten mit Hochdruck daran, den Prozess so früh wie möglich zum Abschluss zu bringen.-Ein unverbindlicher Rat an die Kunden ist, für die Anlage der Bestellungen in pathOS die gleichen Zugnummern wie im vergangenen Fahrplanjahr zu verwenden, da die Kontingente in der Regel weitestgehend über die Jahre stabil bleiben. Wir können aber nicht ausschließen, dass es nicht doch Änderungen an den Kontingenten gibt.

# Offene Punkte und Antworten

TTT-Dialog am 22.01.2026 (3/5)

## Frage

Wann (falls möglich mit Angabe der KW) ist mit der finalen Bereitstellung und vollständigen Bearbeitbarkeit der Excel-Datei für die On-Boarding-Tests zur Inbetriebnahme der Schnittstelle zu rechnen? Unser aktueller Stand ist der Folgende:  
Testfälle können nicht dokumentiert werden, da die Excel-Datei nicht editierbar/ nur stark eingeschränkt editierbar ist.  
Testfälle sind nach unserem Kenntnisstand nicht fixiert, es werden Testfälle ergänzt oder entfernt? Die Tags um den Mock zu steuern sind scheinbar auch nicht vollständig. Lt. unserem Kenntnisstand ist das Thema bekannt und wird aktuell bearbeitet?

## Antwort DB InfraGO

Die Excel-Datei wurde korrigiert und zur Verfügung gestellt.

### Frage

- 1) Was bedeutet der Kanalzwang? Werden Stellungnahmen, die über das CI (z.B. über externe Software wie FBS) versendet werden, auch in der KomBau angezeigt? Werden Änderungen auch in die KomBau übertragen? Beispiel: Netzfahrplan-Trasse wird über FBS-CI bestellt, unterjährige Stellungnahme zu einer BKE bzw. zu einem GPE wird über KomBau getätigt.
- 2) Inwiefern werden Stellungnahmen der EVU berücksichtigt bzw. wie wird mit mehr als einer Stellungnahme umgegangen? Beispiel: 1 Zug wird im GPE mit Ausfall geregelt, 1. Stellungnahme EVU: Umleitung des Zuges. Kommt dann ein zweiter GPE? Was ist wenn dieser erneut zu beanstanden ist? Wie wird die Antwort auf die Stellungnahme kommuniziert? Erfolgt diese erst mit Versand der Netzausgelösten Änderung bzw. dem FPE?
- 3) Wie wird damit umgegangen, wenn in einem FPE Fahrzeiten angepasst werden müssen? Wird es dann eine neue Version der NAÄ geben?
- 4) Wie wird sichergestellt, dass sich NAÄ und Fplo nicht widersprechen? So wie wir es verstehen, enthält die NAÄ keine betrieblichen Regelungen.

### Antwort DB InfraGO

- 1) Unter Kanalzwang wird verstanden, dass begonnene Prozesse, z.B. die Bestellung einer Trasse, nur über den begonnenen Kanal bearbeitet werden. Als Beispiel: Sie bestellen eine Trasse über das Onlineportal pathOS, dann erhalten Sie auch nur dort das Angebot zu dieser Bestellung und können es auch nur dort annehmen. Für die KOMBau existiert dieser Kanalzwang nicht. Wir werden dort ein GPE sowohl im Portal als auch über eine angebundene Schnittstelle zur Verfügung stellen, sodass Sie dann auch in der Form der Antwort die freie Wahl des Kanals besitzen.
- 2) Die Abgabe mehrerer Stellungnahmen ist nicht vorgesehen. Innerhalb der Stellungnahmefrist kann die Stellungnahme jederzeit verändert werden. Es wird jedoch nur der letzte Stand verwendet. Sollten Sie eine Stellungnahme zu einem GPE abgeben, erhalten Sie keine direkte Rückmeldung darauf. Im nach Prozess nächstfolgenden Objekt (GPEnS oder FPE) ist ihre Stellungnahme soweit möglich eingearbeitet. Auf ein GPE nach Stellungnahme kann nur noch mit Zustimmung oder Ablehnung reagiert werden, eine weitere Stellungnahmeschleife ist nicht vorgesehen.
- 3) Wenn ein FPE versendet ist, wird parallel auch der Prozess der netzausgelösten Änderung, also der Trassenänderung als vertragliches Konstrukt angestoßen. Dann ist der Prozess zunächst abgeschlossen. Wenn dann Änderungen an den Fahrzeiten vorgenommen werden sollen, sind diese im Gelegenheitsverkehr zu bestellen.
- 4) Grundlage für die beiden Dokumente ist dieselbe Datenbasis, daher ist ein Widerspruch auszuschließen. Es gibt aber betriebliche Regelungen, die nicht in TAF/TAP TSI kommuniziert werden, sondern lediglich auf eine Fplo gedruckt werden, da Trassenvertrag und Fplo einen unterschiedlichen Nutzen erfüllen.

### Frage

- 1) Wie werden Informationen zu Ersatzzügen in den XML-Dateien/ digitalen Bauploen zukünftig dargestellt? Ist in der NAÄ hinterlegt, welcher Ersatzzug zu welchem Originalzug gehört? Wird sichergestellt, dass im Freitextfeld immer die Ersatzzugnummer kommuniziert wird?
- 2) Welche Nummer verbirgt sich hinter der Vorgangsnummer in der digitalen Fplo? Handelt es sich um die BKE-Nummer oder ist es die Fplo-Nummer?
- 3) In den aktuell verfügbaren Beispieldateien im xml-Format werden die Textbausteine <key>KEIN\_EBULA</key> für den Verweis auf den Ersatzfahrplan und <key>MIND\_1ZUG\_EBULA</key> für das Bereitstellen aller Fahrplandaten in EBUla verwendet. Können wir davon ausgehen, dass diese Textbausteine unverändert und identisch in allen BauFploen hinterlegt sein werden? Bedeutet der Textbaustein <key>MIND\_1ZUG\_EBULA</key>, dass die\*der Tf das entsprechende pdf-Dokument nicht benötigt, da alle erforderlichen Fahrplandaten über EBUla bzw. die EBUla-Rückfallebene abrufbar sind?

### Antwort DB InfraGO

- 1) Bei einem mittigen Teilausfall (SEV) erhalten Sie am Ende des Bauprozesses 2 NAÄ für dieselben Verkehrstage, die beide denselben Altvertrag (pathIDold) und sich gegenseitig (RelatedPlannedTransportIdentifier mit ReasonOfReference 1009) referenzieren – eine NAÄ beinhaltet den verbleibenden Trassenanteil der die bisherige Zugnummer behält, eine zweite NAÄ beinhaltet den anderen verbleibenden Trassenanteil mit der neuen Zugnummer (als OTN, nicht Freitext). Zu beiden Trassenanteilen gibt es auch jeweils eine eigene Fplo (Teilausfall für die alte Zugnummer + Neuleistung für neue Zugnummer). Dh in TTT/xml handelt es sich um 2 zeitlich identische aber räumlich disjunkte Änderungen, in Fplo-Dokumenten hingegen um einen Teilausfall + Neuleistung. Eine Abstimmung zur zu verwendenden Zugnummer kann in der Stellungnahme zum GPE erfolgen, zu diesem Zeitpunkt handelt es sich aber noch um 1 GPE-Objekt, welches in der Mitte den Ausfall beinhaltet
- 2) Die Vorgangsnummer ist im aktuellen Migrationsszenario die Bauvorgangsnummer. Zur Einführung Annex VII hat diese in der Kommunikation keine Relevanz mehr und wird auch nicht mehr auf der BauFplo oder im xml kommuniziert.
- 3) Durch den verbesserten Datenfluss ist es nun auch möglich für jede digitale BauFplo einen EBUla Datensatz anzufragen. Das bedeutet, dass wir nahezu 100% EBUla Quote erreichen werden (in allen Verkehrsarten). Die einzige Einschränkung ist, dass es im Streckennetz Abschnitte gibt, die nicht berechnet werden können. Daher bieten wir sowohl die Schnittstelle als auch das PDF-Format an. Zudem geben wir auch innerhalb einer Strecke, wenn möglich den EBUla Fahrplan aus. Unsere Empfehlung ist, den EBUla Fahrplan zu nutzen und die PDF digital für Buchfahrplanabschnitte zur Verfügung zu stellen. Die Schnittstelle wird als digital verarbeitbare Möglichkeit angeboten, analog zur aktuellen xml Schnittstelle.

# Offene Punkte und Antworten

JF-Schnittstellenpartner am 12.02.2026 (1/3)

## Frage

Können EVU aus dem eigenen System bestellen, bzw. wo können im PCS einzelne Infrastrukturpartner auf "inaktiv" gesetzt werden?

## Antwort DB InfraGO

Die in den INB dargelegte Festlegung gilt weiterhin. Es sind keine Doppelbestellungen über pathOS und PCS zulässig. Eine davon abweichende Ausnahmeregelung für alle EVUs kann nicht umgesetzt werden.

# Offene Punkte und Antworten

JF-Schnittstellenpartner am 12.02.2026 (2/3)

## Frage

VNP wird laut offiziellem Zeitplan bis 6.7.2025 versandt.  
Wird wirklich jemand hier früher versenden als den 6.7.2025?. Aber was ist realistisch: Kommen wirklich VNP früher?

GPE und VNP werden offiziell am gleichen Tag zum ersten Mal verschickt, da diese immer Montags verschickt werden sollen.  
Wie schließt die DB InfraGO aus, dass ein Reihenfolgeproblem auftritt? (d.h. erst GPE und dann VNP kommt beim Kunden an)

## Antwort DB InfraGO

Sollte der VNP früher fertiggestellt sein, als am 06.07.2026, dann wird der VNP auch früher versandt.

Es wird prozessual sichergestellt, dass das GPE erst nach dem VNP versandt wird. Der VNP ist Basis der ersten GPE, damit kann das GPE nicht vor dem VNP verschickt werden.

Siehe dazu auch Ril. 402.0305 Abs. 8 (3) + (4)

# Offene Punkte und Antworten

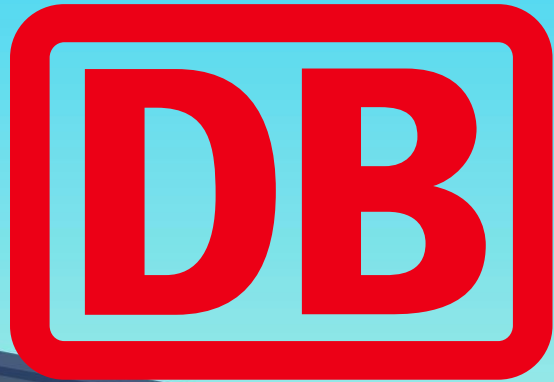
JF-Schnittstellenpartner am 12.02.2026 (3/3)

## Frage

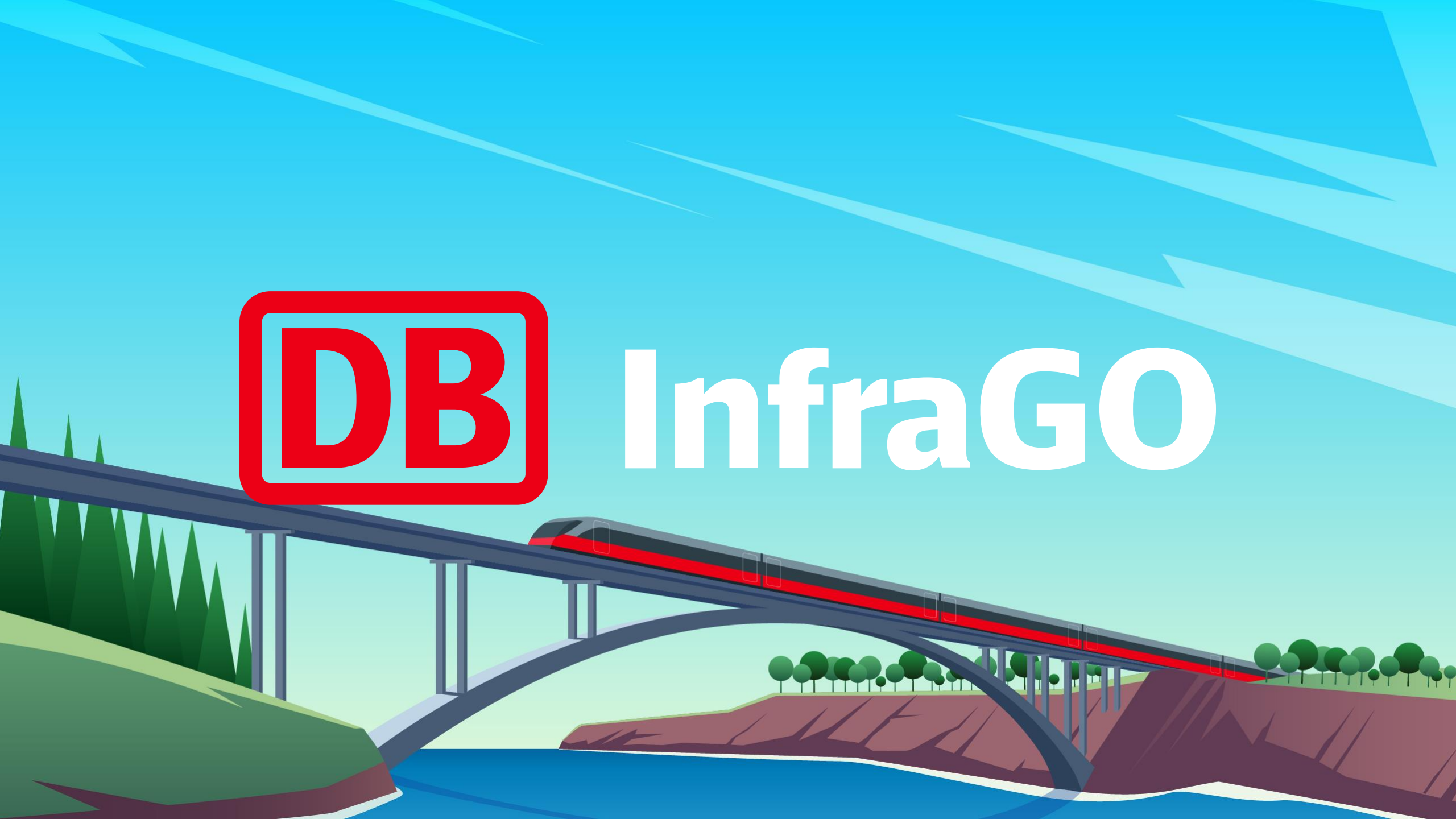
Gibt es schon einen konkreten Zeitpunkt, wann das Fahrplanjahr 2027 bei den synchronen Sessions enabled wird?

## Antwort DB InfraGO

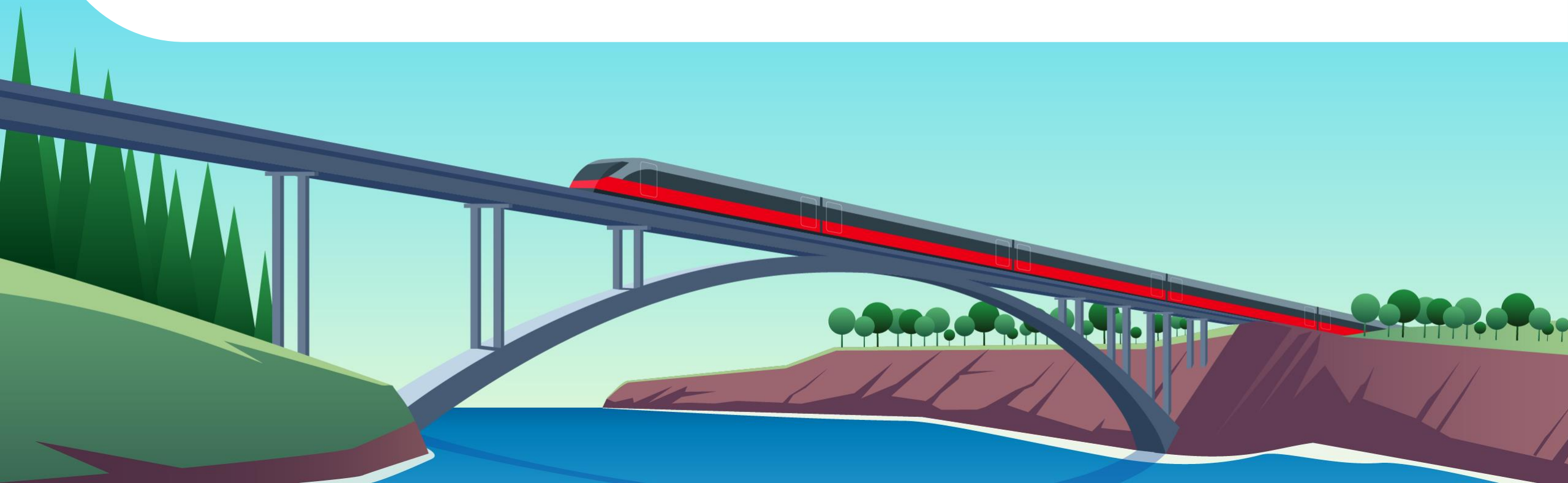
Die Infrastrukturstammdaten werden nach der Finalisierung bis 06.03.2026 auch auf die Kundentestumgebung übernommen.



# InfraGO



# Anhang



# Abkürzungsverzeichnis

<b>BDV</b>	Betriebsdatenverteiler	<b>NEP (1 oder 2)</b>	Netzfahrplanentwurfsphase
<b>BNetzA</b>	Bundesnetzagentur	<b>NSS</b>	Normierte Schnittstelle
<b>EBA</b>	Eisenbahn-Bundesamt	<b>SGV</b>	Schienengüterverkehr
<b>EIU</b>	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	<b>SPFV</b>	Schienenpersonenfernverkehr
<b>EVU</b>	Eisenbahnverkehrsunternehmen	<b>SPNV</b>	Schienenpersonennahverkehr
<b>FBF</b>	Fachbetriebsführung	<b>SST</b>	Schnittstelle
<b>FPE</b>	Feinplanungsergebnis	<b>ujBau</b>	unterjähriger Bau
<b>GeIV</b>	Gelegenheitsverkehr	<b>UI</b>	User Interface (Benutzeroberfläche, z.B. Portal)
<b>G-INV</b>	Grundsatz-Infrastrukturnutzungsvertrag		
<b>GPE</b>	Grobplanungsergebnis		
<b>IBN</b>	Inbetriebnahme		
<b>IT-DL</b>	IT-Dienstleister		
<b>OTN</b>	operational train number		