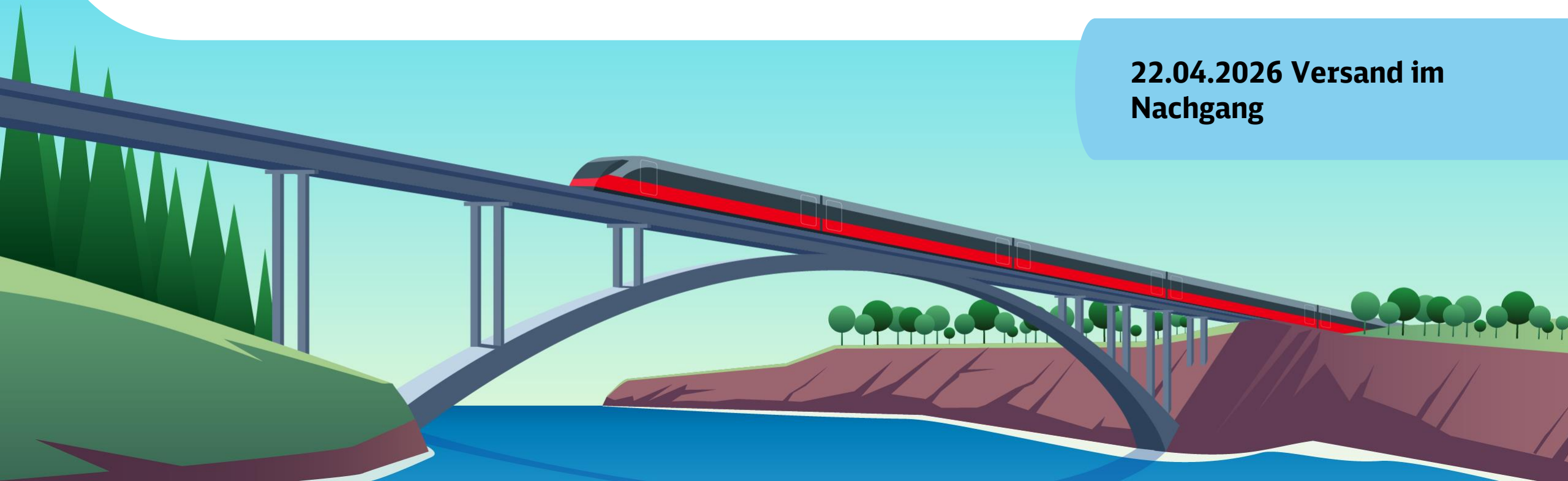


# 14. TAF/TAP TSI-Dialog der DB InfraGO

Follow-up: Ausgewählte Antworten aus dem Termin

22.04.2026 Versand im  
Nachgang



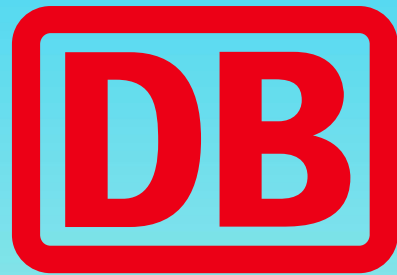
Frage	Antwort DB InfraGO
<p>Ist für die Nutzung der Schnittstelle zur Trassenanmeldung im GelV ein erneutes Onboarding erforderlich, wenn das Onboarding für NEP bereits erfolgt ist?</p>	<p>Nein. EVU, die das Onboarding für NEP bereits erfolgreich absolviert haben, sind auf Produktion angebunden und müssen kein weiteres Onboarding für GelV durchlaufen.</p>
<p>Ob und wann werden die TTT-Komponenten / ID's bei Click and Ride implementiert. Gibt es hierzu auch Schulungsunterlagen/ Möglichkeiten oder eine Testplattform?</p>	<p>Click&amp;Ride wird für die Nutzung um Fahrplan 2027 mit TAF/TAF ertüchtigt. Die zugehörige Entwicklung ist bereits in Vorbereitung. Die zugehörigen Meilensteine mit Fokus auf Schulungen und Testmöglichkeiten werden im nächsten TTT-Dialog vorgestellt.</p>
<p>Rückfrage zur genannten Frist für kostenlose Stornierung nach NAÄ: Sind 3 Arbeitstage oder 3 Werkstage hier gemeint?</p>	<p>Eine NAÄ gilt nach Versand direkt als angenommen. Für ZB besteht jedoch die Möglichkeit, die Trasse innerhalb von drei Arbeitstagen (Montag bis Freitag, ausgenommen bundeseinheitliche Feiertage) kostenfrei zu stornieren.</p>
<p>Wenn wir die NAÄ bzw. Trassenvertrag ablehnen, dann sorgt DB InfraGO für kostenlose Stornierung. Wird die wird auch aus Stornierungsquote rausgenommen.</p>	<p>Die DB InfraGO AG stellt sicher, dass eine Stornierung binnen der Frist von 3 Arbeitstagen nach Erhalt einer netzausgelösten Änderung für den Kunden kostenlos bleibt. Bautrassen, die innerhalb von drei Tagen storniert werden, zählen nicht in die Stornoquote.</p>

Frage	Antwort DB InfraGO
<p>Muss man fest entscheiden, ob Stellungnahmen zum GPE über KOMBau oder CI erfolgen, oder kann man das auch parallel nutzen?</p>	<p>Stellungnahmen zu GPE können sowohl über die KOMBau als auch das Common Interface abgegeben werden, jedoch wird nur die zuletzt abgegebene Stellungnahme verwendet. Das GPE selbst sowie GPEnS, FPE und NAÄ werden sowohl in der KOMBau angezeigt als auch über das Common Interface bereitgestellt.</p>
<p>Verhält sich dies anders als pathOS und das CI bei der Trassenanmeldung?</p>	<p>Beim Trassenmanagement (Bestellung, Änderung, Stornierung) muss jeder einzelne Vorgang in dem gewählten Kanal – via Common Interface CI oder pathOS Webportal – bis zum Abschluss des Prozesses bearbeitet werden. D.h. die Reaktion auf ein Angebot muss im gleichen Kanal erfolgen wie die Trassenanmeldung. Das ist ein anderes Verhalten als die Abgabe von Stellungnahmen zum GPE.  Gerne kommen wir dem Wunsch aus dem Termin nach und bringen dieses Thema im nächsten TTT-Dialog nochmals im Detail mit.</p>

Frage	Antwort DB InfraGO
<p>Wenn aufgrund einer NAÄ nicht nur die direkt betroffene Trasse storniert wird sondern auch eine abhängige Trasse, weil z.B. der Umlauf nicht mehr möglich ist, ist dann diese Stornierung ebenfalls kostenfrei?</p>	<p>Ziffer 5.6.4 der INB: "Einschränkungen, die aus der Sphäre des Infrastrukturbetreibers stammen, erfolgt abweichend von den folgenden Regelungen keine Bepreisung der dadurch verursachten Stornierung sowie keine Bepreisung der Stornierung eines davon betroffenen Umlaufs."</p>
<p>Vorhin gab es eine Frage zu Stornierungen von nicht baubetroffenen Trassen, die erforderlich werden, wenn Umläufe aufgrund von FPE/NAÄ, die nicht zu den Stellungnahmen der EVU passen, nicht mehr aufgehen. Folge solcher Abweichungen könnten aber auch Bestellungen weiterer Trassen sein. Wie wird hier sichergestellt, dass dies für EVUs kostenneutral erfolgt?</p>	<p>Ziffer 5.6.2.2 der INB: Für Zugtrassen, die aufgrund nicht im ENV berücksichtigter Baumaßnahmen zusätzlich notwendig werden, ist kein Trassenentgelt zu entrichten. Zu diesen Zugtrassen zählen u. a. Zu- und Abführungsfahrten zu einem Schienenersatzverkehr, Drehfahrten aufgrund baubedingter Einschränkungen, Zu- und Abführungsfahrten zu einer anderen als der gewöhnlichen Abstell- oder Tankanlage, Zu- und Abführungsfahrten von Triebfahrzeugen oder zusätzliche Verkehre aufgrund einer Änderung der Zugcharakteristik (z. B. Ablasten aufgrund geringerer Grenzlast einer Umleitungsstrecke). Die genauen Voraussetzungen entnehmen Sie bitte der Ziffer 5.6.2.2 der INB.</p>

Frage	Antwort DB InfraGO
<p>Der Prozess zum NAÄ ist aktuell – und seit längerem – nicht vollständig testbar, da die automatische Annahme nicht funktioniert.</p> <p>Bis wann wird der blockierende Fehler behoben und wie stabil ist die Planung?</p>	<p>Es liegt aktuell eine Testeinschränkung vor, weil die automatische Annahme des NAÄ noch nicht korrekt implementiert ist.</p> <p>Die Lieferung in den Kundentest ist für 29. Juli vorgesehen.</p> <p>DB InfraGO wird diese Lücke vor der Versendung der ersten NAÄ schließen. Es ist nicht notwendig sich auf Seiten der EVU auf alternative Prozesse einzustellen.</p>

Frage	Antwort DB InfraGO
<p>Oh, das ist ein guter Punkt, der Zug würde ja ggf. im Planungssystem des EVU bereits geändert sein! Dann werden zwangsweise neue Daten übertragen. Muss man sich den also "wegspeichern" unverändert? Und was ist mit Änderungen auf Fremdinfrastruktur, die halt auch in der Trasse liegen?</p>	<p>Im Fall eines mittigen Teilausfalls (Schienenersatzverkehr) muss das EVU eine Änderungsbestellung vornehmen, um dem zweiten Trassenteil eine neue ReferenceTrainID zu geben. Dabei dürfen keine anderen Änderungen vorgenommen werden.</p> <p>Umgang mit geändertem Fremdinfrastrukturanteil: Geänderte/vertragsgeschlossene Anteile auf Fremdnetzen dürfen „korrekt“ angegeben werden. Diese haben auf unsere Konstruktion und die Durchführung der Änderungsbestellung keine Auswirkung und sind genauso in unserem Angebot enthalten. Etwaige Änderungen an diesen Anteilen in der Zwischenzeit werden nicht berücksichtigt.</p>



InfraGO

