Fragenkatalog ANNEX VII
4. Konsultationsphase

Stand vom 19.10.2026

DB InfraGO AG

Ersteller: V.IWF 41

19.10.2026

Version 6.0

Inhaltsverzeichnis

Allgemein ANNEX VII **3**

IT **5**

Neue Fahrplanprodukte **8**

Baubedingte Zusatzleistungen **21**

Änderungsbestellung **24**

International/Ausland **28**

Mittiger Teilausfall SEV (Schienenersatzverkehr) **29**

Digitale BauFplo **30**

Allgemein ANNEX VII

1.1 Wie wird ANNEX VII in den DB RegioNetz Verkehrsgesellschaft GmbH und den beiden Gleichstrom Netzen S-Bahn Hamburg und S-Bahn Berlin umgesetzt werden? Werden diese genannten Netze identisch zu den anderen DB InfraGO Netzen umgesetzt oder gibt es hier Abweichungen?

Die INB gelten auch für DB RegioNetz und S-Bahn Netze, der ANNEX VII unterscheidet hier nicht.

1.2 Wann wird es eine Visualisierung/graphische Darstellung der Konsultationszeiträume im ANNEX VII geben.

Wir werden uns anhand der veröffentlichten Terminkalender orientieren und gemäß der Ril. 402.0305 und haben beim Terminkalender eine visualisierte Darstellung für das Jahr 2026 und seinen jeweiligen Konsultationsphasen hinzugefügt.

1.3 Wie wird sichergestellt, dass Aufgabenträger die Informationen zum ANNEX VII erhalten und die KOMBau nutzen können.

Alle Details zu ANNEX VII sind diskriminierungsfrei auf unserer Website veröffentlicht. Um die Leistungen der DB InfraGO beziehen zu können und eine eigene Kundennummer zu erhalten, ist ein G-INV, Grundsatzinfrastrukturnutzungsvertrag erforderlich. Dieser ist jährlich neu abzuschließen nach den INB (Infrastrukturnutzungsbedingungen). Sofern kein eigener G-INV vorhanden ist und auch keine Absicht besteht einen eigenen G-INV zu erhalten, kann bei entsprechender Zustimmung ein lesender Zugang über die Kundennummer des EVU eingerichtet werden. Der G-INV ist eine Anlage der INB (Anlage 3.2.1.1) und dort regulär zu finden.

1.4 Die parallellaufenden Stellungnahmen in der KOMBau und PlaTo bringt die Regionen, in der ohnehin angespannten Lage mit Verfristungen von Baumaßnahmen, an ihre Belastungsgrenze. Wie stehen nach Einführung von Annex VII – KOMBau und PlaTo zueinander? Wo werden in Zukunft Ergebnisse, wie zum Beispiel die Alternativprüfungen x-33, kommuniziert und hinterlegt?

PlaTo dient als System für den Übergang bis alle Konsultationsphasen und deren Besonderheiten in der KOMBau vollumfänglich abgebildet werden können.

1.5 Frage zum betroffenen Verkehrsaufkommen in den BKE-Kategorien. Wenn es sich um nächtliche Sperrungen handelt, wird für die Berechnung der % das Verkehrsaufkommen des ganzen Tages zugrunde gelegt oder nur für die Stunden, in denen tatsächlich gesperrt ist?

Die Kapazitätseinschränkung ist über 24 Stunden zu berechnen/anzugeben.
Dabei werden die Züge, die durch die Baustelle(n) nicht mehr verkehren können, ins Verhältnis zu den Zügen gesetzt, die über 24 Stunden verkehren.
Beispiel:
•Über 24 Stunden verkehren 100 Züge.
•Durch eine nächtliche TSP (Totalsperrung) sind 25 Züge betroffen. Diese 25 müssten also umgeleitet werden oder ausfallen.
•25 von 100 sind 25% - somit ergibt sich für den einen Tag eine Kapazitätseinschränkung von 25%.

Die Vorgehensweise wird in Abschnitt 2 der Richtlinie 402.0305 beschrieben.

1.6 Wie granular sollen Stellungnahmen sein? Zu welchem Zeitpunkt soll u.a. die Erreichbarkeit von Serviceeinrichtungen (SE) mit betrachtet werden?

Die DB InfraGO konsultiert Baumaßnahmen nach den Fristen des Annex VII und ist daher bestrebt frühzeitig über Einschränkungen zu informieren. Gleisscharfe Einschränkungen an SE werden erstmals ab der 2. KP veröffentlicht. Sind hier Gleise betroffen, auf denen Sie einen Mehrjahresvertrag haben, bitte wir sie dies in der Stellungnahme mitzuteilen, damit hier zeitnah nach Ersatz geschaut werden kann.

Falls Sie bereits in der 1. KP feststellen, dass durch BKEn für Sie wichtige SE ggfs. eingeschränkt sind, können Sie uns dies natürlich gerne mitteilen. Dies könnte dann, sofern möglich, im weiteren Planungsverlauf der Maßnahme berücksichtigt werden.

In jedem Fall ist zu beachten, dass Einschränkungen nach Abschluss einer Konsultationsphase i.d.R. kein weiteres Mal zu Stellungnahme veröffentlicht werden.

1.7 Stellungnahmen, die in Konsultationsphase (KP) 1 abgegeben wurden, sollten/müssen über die einzelnen KP mitgenommen werden können bzw. sichtbar sein.

Die Stellungnahme ist immer in dem Zeitpunkt einsehbar in dem diese auch abgegeben wurde.

1.8 Wann erfolgte die unterjährige Anpassung der INB 2027 und welche Themen betraf das?

Veröffentlichung der Kund:inneninformation war am 12.02.2026. Bis zum 12.03.2026 war Zeit Stellung zu nehmen. Es werden verschiedene Regelungen in der Richtlinie 402.0305 für die INB 2026 und / oder 2027 überarbeitet. Für die INB 2026 und 2027 werden der Abschnitt 7 (1) bzw. Abschnitt 8 (1), Abschnitt 9 (1) bzw. 10 (1) und Abschnitt 16 (1) bzw. 15 (1) geändert. Für die INB 2027 werden zusätzlich die Abschnitte 8 (6), 10 (7) und Abschnitt 16 (1) angepasst.

1.9 Welche BKE-Nummern werden dargestellt und wie ist das verbindliche Format?

Die ID's der 1. Konsultationsphase beschreiben den Bautaktkorridor/die Bauaktphase. Die ID's der 2.-4. Konsultationsphase beschreiben die BKE, die aus dem BKE-Verwaltungssystem geliefert werden.

1.10 Kann auf eine bereits abgestimmte BKE 7 aus der 1. und 2. Konsultationsphase in der 3. Konsultationsphase noch ein BKE 2 folgen?

Der konsultierte Stand der 2.KP geht in den Netzfahrplan und bildet die Grundlage für die Fpl.-Konzepte der 3.KP. D. h., abgestimmte BKE der 2.KP können mit BKE der 3.KP in der 3.KP bzw. BKE der 4.KP in der 4.KP nochmal zusätzlich koordiniert werden.

IT

1.1 Ist die Einführung eines neuen TC-Objektes (Bau ID) für Fplj 2026 vorgesehen

Es handelt sich hierbei nicht um ein neues Objekt, sondern einen neuen Objekttype für die Baumaßnahme. Der Objekttype ist bereits in der xsd vorhanden.

1.2 Wir gehen davon aus, dass die GPE, wenn sie inhaltlich gleich sind, immer in einem Datensatz/PathRequest geschickt werden.

Bei einem GPE handelt es sich nicht um einen PathRequest, sondern eine PathDetailsMessage. Wenn ein Zug im GPE an 7 Tagen gleich ausgeregelt ist, wird ein GPE versendet. Die Stellungnahme (PathRequestMessage) ist ebenfalls gesammelt (also nur eine SN auf ein GPE) und am Anfang nicht einzeln möglich.

1.3 Object Info Message zu Start KP 4 – Gibt es eine abschließende Entscheidung zur Einführung? Die Frage bezieht sich auf die finale Entscheidung für den Zielzustand.

Für den Migrationszeitraum ist keine Umsetzung der OIM geplant. Die OIM kommt nicht vor der vollständigen Einführung TTT.

1.4 Gibt es schon eine Idee, wie die BKEID aussehen soll, wenn sie nicht CR ist? Die Case Reference ID sind für unterschiedliche Geschäftsvorfälle. Wichtig ist, dass diese ID eineindeutig sein muss. Wissen wir wie das Core-Element also die BKE-Nr. aussieht?

Die 24-stellige ID wird sich nur an den ersten beiden Stellen verändern. Die ersten beiden Stellen beschreiben den ObjektType. Dieser ändert sich von „CR“ zu „TC“. Der Core der BKE-ID ergibt sich aus verschiedenen Parametern, die eine eindeutige ID ergeben.

1.5 Heute werden Dauer-LÜ manchmal in den Fplo angemerkt, wo / wie soll das in TTT gemacht werden?

Wir ändern nichts am bisherigen Vorgehen. Die Dauer Lü ist erst in der BauFplo hinterlegt.

1.6 Werden die DB InfraGO AG Ansprechpartner:innnen auch über die Schnittstelle geliefert?

Die Kontaktinformationen werden auch über die Schnittstelle geliefert.

1.7 Wo genau sehen wir bei GPE/FPE den/die Ansprechpartner:in für Rückfragen bei der DB InfraGO AG. Können wir das Testen?

Kontaktmöglichkeiten finden Sie unter dem Abschnitt Kontaktinformationen in den Fahrplanprodukten.

1.8 Momentan kommunizieren wir intern und mit DB InfraGO zu Baustellen mit der ZvF- / Fplo- Nummer. Diese hat 5 Stellen und eine logische numerische Ziffernfolge. Wie wird die zukünftige Kennzeichnung der Baumaßnahmen erfolgen? Mit welchem Merkmal erkennt man, welches GPE zusammengehört? Eine einfache, maximal fünfstellige Vorgangsnummer wäre auch weiterhin wünschenswert. Die momentan verwendeten 8- stelligen alpha-numerischen BKE-Nummern erfüllen diese Voraussetzungen nicht.

Die zugehörigen BKE-Nummern werden an das jeweilige GPE verknüpft.

BKE-Nummern entsprechen dem Format der TTT-Identifier und sind 24-stellig. Der Core des Indentifiers enthält die BKE-ID.

1.9 Nach einen GPE soll die Beschreibung für die Stellungnahme nicht mehr notwendig sein, sondern das EVU soll ein alternativ Trassenvorschlag in Form einer gesamten Trasse bestellen. Verschlechterung und kann nicht hingenommen werden da diese ein erheblicher Mehraufwand nach sich zieht.

Das Senden einer Gesamttrasse ist notwendig.

1.10 Ist gewährleistet, dass bei einem Angebot einer Umleitungstrecke, die Streckenklasse im gesamten Laufweg angezeigt und ersichtlich ist?

Die Streckenklasse wird ersichtlich sein.

1.11 Der Prozessschritt „Entwurf Ausfall nach Stellungnahme“ sieht nicht vor, dass das EVU auf das ursprüngliche GPE zurückfallen kann, wenn DB InfraGO den Änderungsvorschlag des EVU nicht umsetzen kann. Diese Vorgehensweise kann nicht akzeptiert werden. Es wird jegliche Stellungnahme zum GPE verhindert, wenn das EVU dabei das Risiko eines Ausfalls der Trasse in Kauf nehmen muss.

Wenn DB InfraGO den Änderungsvorschlag des EVU nicht umsetzen kann, entspricht das GPEnS/FPE inhaltlich dem GPE (sofern keine weiteren Anpassungen seitens InfraGO nötig sind). Es liegt beim EVU zu entscheiden, ob die Trasse storniert werden soll. Das Diagramm ist an allen angemerkten Stellen korrekt, da es immer zu kurzfristigen Störungen kommen kann. Selbstverständlich erfolgt eine kurzfristige Änderung nur wenn sie unvermeidbar ist.

1.12 Wird in Anlage 10 das Freitextfeld für die Stellungnahme erwähnt?

Lt. Anlage 10 (Fahrplan: EVU-Schnittstelle) gibt es ein Freitextfeld (FreeTextField) auf Message- und auf Location-Ebene. Das Freitextfeld darf nur Angaben enthalten, die nicht in einem definierten Attribut (Strukturelement) der Nachricht angegeben werden können.

1.13 Warum wird ein GPE gesendet, obwohl kein Trassenvertrag vorliegt?

Mit der Veröffentlichung des Vorläufigen Netzfahrplans (VNP) können GPE versendet werden. Dies gleicht dem heutigen Prozess, bei dem auf Basis des VNPs bereits ZvF gesendet werden können.

1.14 Wann erfolgt die Anpassung zu den Zusatzleistungen, dass diese nicht mehr über einen Rabattcode gehen, sondern über baubedingte Zusatzleistungen und wo wird das stehen?

In der Veröffentlichung im September in Anlage 1 bei „VerkehrsartKundeZusatz“ wurde die Ausprägung „baubedingteZusatzleistung“ ergänzt. Die Verwendung des Rabattcode für baubedingten Zusatzleistungen wurde verworfen.

1.15 Was ist mit den veröffentlichten Baumaßnahmen bei Streckenpunkt.info. Was ist der single Point of Truth?

Die Baustellendaten in strecken.info basieren auf der 12-Wochen-Bauvorschau. Nicht enthalten sind Baumaßnahmen ohne betriebliche Auswirkung das sind z.B. Baumaßnahmen in Streckendienstruhen, Langsamfahrstellen oder Sperrpausen. Die Baustellendaten dienen als zusätzliche Information.

1.16 Was passiert mit den Änderungen und entfernten BKE. Was ist mit dem Problem Splitt?

Es soll zukünftig eine Kreuzreferenz auf BKE-IDn möglich sein. Die Umsetzung wird aktuell für das Fahrplanjahr 2027 zu x-6,5 geplant. (Juni 2026)

1.17 Wie werden die Ansprechpartner bei DB I für Rückfragen definiert wenn der Grund für eine GPE nicht plausibel ist?

Kontaktmöglichkeiten finden Sie unter dem Abschnitt Kontaktinformationen in den Fahrplanprodukten.

1.18 Wie ist der Prozess, wenn in eine Stellungnahme unterschiedliche Optionen beinhalten würde? Wir würden z.b. Variante A zurückmelden, sollte A nicht funktionieren aber eine Variante B im Kopf haben. Es besteht die Sorge, dass wenn A nicht konstruiert

werden kann "irgendetwas" konstruiert wird, obwohl wir als EVU bereits eine Alternative im Hinterkopf haben.

Eine Alternative B kann z.B. über die Funktion "Nachricht verfassen" in der KOMBau hinterlegt werden. Variante A wird über das Stellungnahmeformular eingegeben.

1.19 In welchem Datenformat wird das GPE/FPE gesendet und wird es eine Beispiel GPE/FPE geben, damit wir prüfen können wie wir mit der neuen Datenstruktur umgehen können.

Wir verschicken die Planungsergbnisse im offiziellen Format der TAF/TAP-TSI-Schnittstelle über das vorhandene Common Interface. Siehe dazu die folgende Website Fahrplan: EVU-Schnittstelle Anlage **1** und Anlage **10**.

1.20 Wann wird der Bereich "Netzausgelöste Änderungen (NAÄ)" in der PathOS Schulungsplattform mit Beispielen verfügbar sein?

Informationen finden Sie in folgendem Video: https://ecm-mediathek-cdn.deutschebahn.com/resources/video7/video_embed.html?url=/cdnenhancedecmvidhls/db292506/2801325/video_config.json&autostart=false&defaultquality=0&mute=false

Im Handbuch pathOS pathOS - Handbuch V1.01 - Stand 03.2026 ab Folie 228 finden Sie Bilder dazu.

1.21 Wie erfolgt die Übermittlung des Zeitraumes, wenn durch eine zusätzliche Baumaßnahme die Verkehrstage innerhalb eines GPE geteilt werden? Erhalten wir für jede Nachricht einen Gültigkeitszeitraum von 7 Tagen oder ist auch ein verkürzter Zeitraum möglich?

Die Bautrasse des ursprünglichen GPE wird im Folgeprodukt um die baubetroffenen Tage der neuen BKE eingekürzt. Für die baubetroffenen Tage der neuen BKE versenden wir ebenfalls ein fristabhängiges Fahrplanprodukt.

Neue Fahrplanprodukte

1.1 Kann in der Stellungnahme zum GPE eine Arbeitsgruppe zu einem BKE gefordert werden?

Abschnitt 3 Abs 2 der Ril 402.0305 sagt u.A: "Zusätzlich zu den in dieser Richtlinie beschriebenen Konsultationsprozessen besteht die Möglichkeit, sich bei Fragen und Hinweisen direkt an ihre Ansprechpartner innerhalb der DB InfraGO AG zu wenden."

1.2 Wie ist gewährleistet, dass zu Beginn der Fahrplanjahres trotz doppelter GPE-Menge die Qualität und Fristigkeit gut ist?

Durch den Verschub der GPE-Frist (z-15), unsere interne Arbeitssteuerung und den sukzessiven Hochlauf der IT streben wir eine fristgerechte Bearbeitung an.

1.3 Wie erkennt man BKEn in GPE, die nicht in KP 3 waren? Wie wird die Information (Dauer, Abschnitt, Regelungsart etc.) den EVU bereitgestellt? Wie können Konzepte zu den BKEn/Zügen abgestimmt werden? Es ist eine Erklärung notwendig.

Im GPE sind die auslösenden BKE-IDn sichtbar. Darüber kann in der KOMBau eine entsprechende BKE eingesehen werden. Dauer, Abschnitt und Art der Einschränkung werden hier angezeigt. Unterjährig ausgeregelte Züge werden übers GPE konsultiert. BKEn > 1 werden in den KP 1-3 abgestimmt. Sollte es Änderungen dazu geben, dann werden die BKE in der KOMBau neu konsultiert. Bei Fahrplanprodukten ohne eine zugehörige BKE-ID, erkennt man den Baubezug am versendeten FPE.

1.4 Wie wird für eine NAÄ mit einer Gültigkeit ab einem Donnerstag, welche an einem Montag zugestellt wird, die Verfristung ermittelt? Erfolgt die Berechnung basierend auf dem mitgesendeten Gültigkeitsbeginn oder auf Basis des 1. Verkehrstages.

Berechnung erfolgt auf Basis des 1. Verkehrstages.

1.5 Gilt eine NAÄ > 3 Tage ohne Reaktion als angenommen?

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.

Siehe dazu INB (2027) Ril. 402.305 Abschnitt 8 Absatz (6) – (…) ZB haben die Möglichkeit, innerhalb von drei Arbeitstagen, die angepassten Trassen kostenfrei zu stornieren.

1.6 Ist die NAÄ als Resultat des Bauprozesses vollständig im EBuLa Fahrplan abgebildet? Sind damit die zusätzlichen Fplo´en obsolet?

Die NAÄ ist ein „kaufmännisches“ Produkt. Dort werden nicht ausreichend Attribute zur Durchfahrt enthalten sein. Das Fahrplanprodukt "BauFplo" ist auch im Annex Prozess die offizielle BauFahrplananordnung und wird weiter existieren und relevant für die Durchführung der Zugfahrt sein. Dort werden die entsprechenden relevanten Daten zur Verfügung gestellt, die FDL und TF benötigen. Mit BSV (Baufahrplan Service Veröffentlichung) liefern wir die Daten in einer neuen Form trassenbezogen sowohl als pdf als auch über eine neue Kunden-Schnittstelle.

1.7 Grundsätzlich ist die Erwartungshaltung weiterhin, dass es keine Inkonsistenzen bei GPE, FPE und NAÄ gibt. Für einen Übergangszeitraum, jetzt nur Fplj 2027 sind Mindestanforderungen zu diesem Thema zu erfüllen.

Räumliche Inkonsistenzen werden mit der Einführung von TTT durch den veränderten Arbeitsprozess ab FPE ausgeschlossen. Räumliche Inkonsistenzen in GPE und GPE nach SN können nicht komplett ausgeschlossen werden. Bezüglich der zeitlichen Inkonsistenzen werden, wie bereits kommuniziert, die aktuellen Niveaus gehalten. Eine Reduzierung der zeitlichen Inkonsistenzen ist mit fortschreitender Automatisierung sowie der Umsetzung des Annex VII zu erwarten. Inkonsistenzen werden im GPE/GPE nach SN, FPE und NAÄ dargestellt. Es kann aktuell jedoch nicht sichergestellt werden, dass dies zum Beginn des Versands der Fahrplanprodukte umgesetzt ist. Auch auf eine inkonsistente GPE-Trasse kann mit einer Stellungnahme reagiert werden.

1.8 Wie ist der aktuelle Stand zur Stafette? Es besteht der Wunsch nach regelmäßigen Updates dazu.

Die Stafette befindet sich im Fpl. Jahr 2026 weiterhin im Pilotverfahren mit 31 Korridoren. Mit Einführung von TTT soll sie wie vorgestellt im neuen GPE/FPE Prozess aufgehen.

1.9 Wie erfolgt der Hinweis auf Reisendensicherung in GPE/NAÄ? Können wir davon ausgehen, dass es wie im Jahresfahrplan gehandhabt wird -> Nutzung Feld für „Bahnsteiglänge nicht ausreichend“ und eine Information über das Gleis?

Der Hinweis der geringen Nutzlänge wird erfolgen. Eine konkrete Angabe der Differenz als Meterangabe erfolgt nicht, da dafür kein TAF/TAP-TSI Feld vorgesehen ist.

(INB 2027) Ril 402.0305 Abschnitt 8 Absatz (9)

Wird bei der Konstruktion festgestellt, dass für veröffentlichte Regel- und/oder Bedarfshalte nicht alle nach der Trassenanmeldung mit Reisenden besetzten Wagen an den Bahnsteig gelangen können, muss für die betroffene Stelle im Feinplanungsergebnis (FPE) darauf hingewiesen werden.

Die DB InfraGO AG ergänzt im NAÄ an der entsprechen-den Betriebsstelle „Bahnsteignutzlänge nicht ausreichend“ sowie die sich aus der Konstruktion ergebende Gleisnummer. Das EVU ist danach zu entsprechenden Sicherungsmaßnahmen gemäß EBO verpflichtet. Zu beachten ist, dass es sich bei dieser Angabe der Gleisnummer um einen Planungsstand handelt und sich die Gleisnummer im Nachgang ändern kann.

1.10 Absage einer BM: Wenn eine BM ausfällt, zu der uns bereits ein GPE zugespielt wurde, bekommen wir dazu eine Info per Mail? Bereits gestellte Frage von August 2024: Wenn ein Zug im Nachgang einer GPE doch keine Änderung durch Bau mehr erfährt und damit keine NAÄ mehr notwendig ist, wird trotzdem eine FPE versendet?

Ist ein Zug nicht mehr baubetroffen, wird die letzte Bautrasse erneut als PDM (PathDetailsMessage) mit TOI (Type of information) ‚withdrawal‘ gesendet. Siehe dazu Anlage 10 (Fahrplan: EVU-Schnittstelle)

1.11 Absage einer BM bei Mehrfachbetroffenheit: Beispiel = GPE mit 3 Baustellen, eine im Süden, eine im Norden und eine im Osten, alles konsistent und eine der Baustellen fällt aus - bekommen wir ein neues GPE?

Eine Aktualisierung der Bautrasse erfolgt im Folgeprodukt (GPEnS oder FPE).

1.12 Kann die Rückmeldung auf das GPE auch über die Trassenschnittstelle erfolgen? Sprich, wir importieren das GPE als Trassen in unsere Systeme und senden Ihnen die Rückmeldung auf gleichem Wege zurück? Oder muss die Rückmeldung via KOMBau erfolgen?

Die Stellungnahme auf das GPE kann über die KOMBau oder die TAF/TAP-konforme EVU-Schnittstelleerfolgen. Hierüber können GPE, GPEnS und FPE auch empfangen und im eigenen System weiterverarbeitet werden.

1.13 Für den Fall, dass eine größere BKE nach dem GPE-Prozess notwendig wird die erst mit FPE kommuniziert wird, bitten wir unbedingt um Kontaktaufnahme und Konzeptabstimmung auf Linienebene (ohne zunächst einzelne Trassen zu betrachten)

Wenn dieser Fall eintreten sollte, wird es nicht möglich sein einzelne EVU zu Abstimmungen zu kontaktieren. Können bestehende Fristen nicht eingehalten werden, konsultiert die DB InfraGO AG die ZB und EIU umgehend. Siehe dazu (INB 2027) Ril 402.0305 Abschnitt 9.

1.14 Wird vor der Absage von Baustellen mit den EVU gesprochen, ob die Absage zur erneuten Umplanung bzw. Rückfallen auf Vertragszustand führt oder ob man den ausgeplanten Bauzustand wegen ggf. zu kurzem Vorlauf erhält?

Es erfolgt keine gesonderte Abstimmung. Vor Versand des GPE zu z-24 erfolgt die Absage der Baumaßnahme und die Regeltrasse erhält ihre Gültigkeit zurück. Nach z-24 erfolgt die Prüfung der Komplexität der Dekonstruktion. Nach z-8 erfolgt keine Änderung der Bautrasse mehr, die FPE-Trasse bleibt bestehen, da die Bautrasse bereits zur Regeltrasse geworden ist.

1.15 GPE nach Stellungnahme/ Zielzustand: Es werden aktuell einige Prozesse auf das GPE nach Stellungnahme (GPEnS) aufgesetzt z.B.

-kurzfristige Baumaßnahmen, die nicht konsultiert werden müssen

-und Splittung der Path bei OTN-Wechsel

Wo werden diese Dinge im Zielzustand ohne GPE nach Stellungnahme aufgesetzt? Ist der Auftragstyp nicht mehr nur temporär vorgesehen oder wird dann davon abgewichen, dass FPE identisch zur NAÄ ist?

Im Zielzustand passiert das im FPE.

1.16 Sind BKE gleisscharf beschrieben? Unterschiede BKE 1 zu den anderen BKE-Kategorien?

BKE sind nicht gleisscharf beschrieben. Der Unterschied ist, dass unterjährig die Konsultation mittels des GPE stattfindet und die BKE jeweils dazu verlinkt ist. Siehe dazu auch (INB 2027) Ril. 402.0305 Abschnitt 1 Absatz 11.

1.17 Zu Absage einer Baumaßnahme -> Szenario: Der Ersatzverkehr lässt sich nicht mehr zurückdrehen, Vorschlag Kunden/EVU -> hier wäre doch eine Einzelfallbetrachtung besser!

Es gilt die Stichtagsregelungen. Einzelfallbetrachtungen können diskriminierend sein, daher gilt die Regelung für alle, um Transparenz herzustellen.

1.18 Welchen Gültigkeitszeitraum kann eine FPE/NAÄ umfassen? Immer nur maximal den Zeitraum des vorgelagerten GPE/GPE nach Stellungnahme? Kann der Gültigkeitseitraum der FPE/NAÄ auch länger als 7 Tage sein, wenn es kein GPE gab?

Ein FPE/ eine NAÄ umfasst maximal den Zeitraum des GPE/ GPEnS. In Ausnahmefällen kann eine NAÄ 8 Tage umfassen.

1.19 Nicht alle Trassen einer BKE erhalten zwingend ein GPE. In einer BKE ist nach unserem Kenntnisstand enthalten, welche Trassen dann genau ein GPE erhalten werden. Das Erkennen betrachten wir als sehr aufwendig.

An einer BKE sind nicht alle betroffenen Züge erkenntlich, sondern nur die Obermenge aller potenziell betroffenen Züge.

1.20 Erfolgt auch in diesen Ausnahmefällen die Kommunikation immer über mindestens NAÄ oder gibt es auch andere Kommunikationsformate?

Wir senden immer ein NAÄ, auch in Ausnahmefällen nach Ril 402.0305 Abschnitt 9 (INB 2027).

1.21 Kann während eines Stellungnahmeverfahren NAÄ (3 WT) eine weiteres NAÄ wegen einer Maßnahme „Nr.14“ folgen?

Es erfolgt eine Änderung der INB 2027 Ril. 402.305 Abs. 8 (6). Es gibt keinen Ablehnen Button, sondern die Stornierung erfolgt im Regelprozess.

Eine NAÄ gilt als neuer Vertragszustand. Die neue Vertragstrasse kann innerhalb von 3 Arbeitstagen kostenfrei storniert werden. Dadurch besteht die beschriebene Problemstellung nicht.

1.22 Erstversendung der GPEs: In den INB 2027 sowie im TTT-Dialog vom 30.10.2025 werden unterschiedliche Termine für die Erstversendung der GPEs genannt. Bitte teilen Sie uns das konkrete, verbindliche Datum der Erstversendung mit.

Die korrekten Daten sind auf der Website der DB InfraGO im Terminkalender für das Kalenderjahr 2026 ersichtlich. Die Kund:inneninformation dazu wurde am 13.11.2025 versendet.

Link Website: https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/fahren_und_bauen/annex-vii-richtlinie-2012-34-eu-11857512

1.23 Werden bei der 3-wöchigen Stellungnahmefrist bundeseinheitliche Feiertage berücksichtigt?

Bei der 3-Wochenfrist für die Stellungnahmen auf ein GPE werden keine Feiertage berücksichtigt. Diese 3-wöchige Stellungnahmefrist kann nicht verkürzt werden. Bei Fristangaben in Form von Arbeitstagen (Montag bis Freitag) werden bundeseinheitliche Feiertage nicht in die Frist gerechnet.

1.24 In der ZvF ist heute erkennbar welcher Streckenabschnitt in welchem Zeitraum gesperrt oder nur im GWB befahren werden kann. Mitunter sind noch weitere Informationen, wie einzurichtende La-Stellen oder die Sperrung von Gleisen in den Knotenbahnhöfen erkennbar. Diese Informationen sind für uns als Nahverkehrs-EVU notwendig, um alle Auswirkungen auf den Zugbetrieb beurteilen zu können und eine entsprechende Stellungnahme abzugeben. Im neuen Prozess wird die ZvF durch das GPE ersetzt. Dieses ist jedoch zugbezogen. Die o.g. Informationen aus der ZvF hinsichtlich des Sperrabschnittes und der zeitlichen Dauer fehlen hingegen. Hier ist lediglich ein Verweis auf die in der KOMBau kommunizierten BKE enthalten. Für Bauarbeiten in 2026 war der letzte Konsultationszeitpunkt in der KOMBau zu x-4. Die für Januar 2026 enthaltenen BKE stimmen in weiten Teilen nicht mit den Informationen der versendeten ZvF überein. Einzelne BKE wurden nicht durch eine ZvF präzisiert, weshalb wir davon ausgehen, dass diese entfallen sind. In anderen Fällen gibt es eine ZvF, obwohl in der BKE steht, dass unsere Züge nicht betroffen sind oder es gibt eine ZvF, ohne dass eine dazu passende BKE in der KOMBau existiert.

Wir haben deshalb an den Support der KOMBau folgende Fragen gestellt und würden diese auch gerne morgen diskutieren: 1. Werden die BKE weiterhin (nach dem Zeitpunkt x-4) aktualisiert (Ausfall, Verschiebung oder Änderung der Betroffenheit) und wenn ja zu welchen Zeitpunkten? 2. Werden neu eingerichtete Baustellen auch mit einer BKE in die KOMBau aufgenommen? Wo sind diese zu finden?

Mit x-4 werden Rückmeldungen der DB InfraGO AG zu Stellungnahmen der BKE des Teil 2, sowie der Gesamtüberblick/Planungsstand zu allen BKE veröffentlicht. Deshalb ist es möglich, dass x-4 nicht alles aus x-8,75 beinhaltet.

1.25 Ist eine Teilstornierung im Regelprozess möglich bei 3-tägiger Frist auf NAÄ?

Die kostenfreie Stornierung innerhalb von drei Arbeitstagen gilt nur für die komplette Stornierung der Trasse der NAÄ-Trasse. Eine kostenfreie Teilstornierung ist hier nicht möglich.

1.26 Gibt es feste Zeiträume für den NAÄ-Versand?

Die NAÄ wird zeitlich mit dem FPE versendet. Dies ist im Regelprozess bis spätestens z-8 (z-5 bei SGV) zu erfolgen. Ein Versand zu einem früheren Zeitpunkt ist möglich.

1.27 Ein möglicher GPE-Versand kann bereits ab dem 06.07.26 erfolgen. Es stellt sich die Frage, wie sich die Trasse im ENP darstellt, falls eine GPE abgegeben wird – sei es mit Stellungnahme oder Annahme. Wird die ENP-Trasse durch die Änderung der Stellungnahme bzw. Annahme berücksichtigt, oder bleibt die ENP-Trasse die Trasse zur ursprünglichen Bestellung? Danke vorab für die Aufklärung im Übrigen plädieren wir für eine Erstversendung auf Basis ENP.

Im ENP wird unterjähriger Bau nicht berücksichtigt. Die Bautrasse wird über FPE/ NAÄ kommuniziert.

1.28 Wird auch bei NEP I und NEP II und den verkürzten Fristen ein GPEnS versendet?

Es wird kein GPEnS zu den verkürzten GPE Fristen (NEP I und NEP II) versendet, erst wieder wenn die reguläre Frist des GPE zu z-24 erreicht wird.

1.29 Wird es einen Zeitplan für den Hochlauf der GPE geben?

Wir können keinen Hochlaufplan zur Verfügung stellen.

1.30 Wann wird die Zugbetroffenheit konkretisiert? Ab welchem Zeitpunkt werden konkrete Zugnummern für Baumaßnahmen der Konsultationsphasen veröffentlicht? Bisher Info von Trassenkonstrukteur an EVU. Wie ist der Zielprozess?

Erster möglicher Versand des ersten GPE und Beginn Stellungnahmen in KOMBau, somit konsultierte Trassen sind ab 06.07.2026 möglich. Ein direkter Bezug zwischen Zugbetroffenheit und Baumaßnahme ist erst im GPE erkennbar.

1.31 Zählt die Stornierung der neuen Regeltrasse, die vorher eine Bautrasse war, in die Stornoquote?

Bautrassen, die innerhalb von drei Tagen storniert werden, zählen nicht in die Stornoquote.

1.32 Auf geplanter Infrastruktur ist eine Baumaßnahme geplant, deswegen wird gezielt eine Dritt Infrastruktur genutzt. Hier ist bei der Erstellung eines Testfall aufgefallen, das in RB West prozessual anders verfahren wird wie in RB Süd. Wir bitten um Bekanntgabe einer einheitlichen prozessualen Regelung.

Das Vorgehen wird individuell von den jeweiligen Regionen bearbeitet und weicht ggf. von anderen Regionen ab wegen unterschiedlicher örtlicher Gegebenheiten oder Abstimmungsvorgehen mit Fremd-EIU.

1.33 Gibt es die GPE z-15 nur im ersten Jahr der Einführung TTT (also für den Fpl 2027) oder ggf. alle Jahre wieder (ist bei InfraGO noch in Klärung): Dann werde uns ansonsten jedes Jahr GPEn immer 9 Wochen zu z- 24 zu spät übergeben.

Hier geht es um das Fahrplanjahr 2028, die Fristen werden derzeit noch abgestimmt.

1.34 Bleibt VNP/ENP-Frist gleich und ist vorgehen mit erstem GPE zu z-15 auch für Folgejahre geplant?

Hier geht es um das Fahrplanjahr 2028, die Fristen werden derzeit noch abgestimmt.

1.35 Ab welchem Zeitpunkt kann damit gerechnet werden, dass der ENP die Datengrundlage der GPEs ist?

Hier geht es um das Fahrplanjahr 2028, die Fristen werden derzeit noch abgestimmt.

1.36 Muss das Zugnummernkontingent für jedes GPE eine Zugnummer eingegeben werden oder geht hier eine Linienbearbeitung? Oder erhalten Taktzüge von DB InfraGO eine Zugnummer?

Eine Linienbearbeitung geht aktuell nicht. Die Baufahrplankonstrukteur:innen können nicht sicherstellen, dass sich die Information aus einer Stellungnahme gemerkt wird und für z.B. 100 andere Züge genutzt wird.

1.37 Folgendes Beispiel einer Mehrfachbetroffenheit am linken Rhein. Die Herausforderung, die Thematik im GPE erkennen zu können. Es gibt die Befürchtung, dass dort ggf. Ausfall Mainz - Köln drinsteht, da unklar, ob diese Komplexität im GPE abbildbar; Informationen sind aktuell in den ZvF'en nur mit sehr hohem Aufwand seitens der Bearbeiter Baufahrpläne möglich.

Mehrfachbetroffenheiten je Zugfahrt werden in den neuen Fahrplanprodukten verarbeitet und mittels der zugehörigen BKE-IDn angezeigt.

1.38 Wo findet man in den INB die Annahme und Ablehnung vom GPEnS und warum ist das eine Frist von 1 Woche?

Wir planen eine Präzisierung der INB 2027 um die Frist einer Woche für Annahme und Ablehnung zu ergänzen.

1.39 Wann ist der Versand der letzten ZvF Dokumente bei A und B Maßnahmen geplant?

„Der letzte Tag im Fahrplanjahr 2026 ist Samstag, der 12.12.2026. Von diesem Tag 15 Wochen bei A-Maßnahmen und 10 Wochen bei B-Maßnahmen zurückgerechnet, ist die Versendung der letzten ZvF-Endstücke ausgehend von dieser Frist bis 24.08.2026 für A-Maßnahmen und bis 28.09.2026 für ZvF-Dokumente bei B-Maßnahmen vorgesehen. Allerdings ist nicht ausgeschlossen, dass auch nach dem 24.08.2026 bzw. 28.09.2026 ZvF-Dokumente für A- und B-Baumaßnahmen versendet werden.

1.40 Was ist der späteste Zeitpunkt, zu dem eine Bestellung einer neuen Trasse im GelV (Gelegenheitsverkehr) in diesen Fällen möglich ist?

Die Anmeldung zum unterjährigen Gelegenheitsverkehr sind jederzeit möglich.

1.41 Ist die Anmeldung einer neuen Trasse im GelV direkt nach Ablehnung möglich oder erst ab z-8 vor der relevanten Baumaßnahme?

Sofern noch keine Bearbeitung der kundenausgelösten Stornierung erfolgt ist, ist die Trasse noch aktiv und wird als belegte Kapazität in den Systemen angezeigt. Die Kapazität kann und darf dann nicht nochmals belegt werden. Dies kann erst nach der Bearbeitung der Stornierung erfolgen.

1.42 Wenn man ein GPE, GPEnS oder FPE ablehnt, erfolgt die netzseitige Stornierung der Trasse. Anschließend kann man im Rahmen des GelV eine neue Trasse bestellen.

Nach Ablehnung des GPE oder GPEnS erfolgt die Stornierung der Bau- und Regeltrasse. Ein FPE ist immer automatisch zugestimmt und kann innerhalb von 3 Tagen kostenfrei storniert werden. Das Neubestellen, bleibt der bisherige Regelprozess im Gelegenheitsverkehr. Siehe dazu die Ril 402.0204.

1.43 Wenn im Bauprozess ein GPE abgelehnt oder eine NAÄ storniert wird: Kann unmittelbar danach erneut eine Trasse mit derselben OTN bestellt werden?

Es kann noch nicht unmittelbar danach erneut die Trasse mit der OTN bestellt werden, da diese einen internen Bearbeitungsprozess durchläuft. Wenn die Stornierung bearbeitet wurde, wird die Zugnummer wieder systemseitig für eine Neubestellung freigegeben.

1.44 Wie oft kommt es vor, dass FPE ohne GPE verschickt wird oder es keine BKE-ID gibt?

Eine konkrete Anzahl lässt sich leider nicht angeben, da die Fälle nicht prognostizierbar sind.

1.45 Werden Havarie NAÄs dann auch automatisch zum Vertag?

Ein FPE bzw. eine netzausgelöste Änderung bei Havarien stellt automatisch einen neuen Vertrag dar, auch wenn es hierzu kein GPE oder GPEnS gibt.

1.46 Zu Veröffentlichungsterminen der Fahrplanprodukte (GPE, GPEnS, FPE/ NAÄ, etc.). Sind diese Termine starr oder kann das GPE auch schon zu einem früheren Zeitpunkt veröffentlicht werden?

Im Regelprozess sind die Fristen starr. Das GPE wird immer montags zu z-24 veröffentlicht. Eine frühere Veröffentlichung des GPEs wird nicht erfolgen.

1.47 Erfolgt der GPE-Versand auch montags um 06:00 Uhr, wenn der Montag ein Feiertag ist oder wann erfolgt der Versand dann?

Der Versand erfolgt immer montags, unabhängig von Feiertagen.

1.48 Und was passiert, wenn das GPE mit z-24 veröffentlicht ist und sich dann nochmal etwas an den Trassen verändert? Z.B. Ausfall einer Baustelle? Ich hoffe nicht, dass dann die nächste Info erst mit FPE erfolgt

Eine Aktualisierung der Bautrasse erfolgt im Folgeprodukt (GPEnS oder FPE).

1.49 Wie ist das Vorgehen, wenn nach Versand der GPE eine weitere (neue) Baumaßnahme den Zuglauf beeinträchtigt?

Eine Aktualisierung der Bautrasse erfolgt im Folgeprodukt (GPEnS oder FPE).

1.50 Die 3 Tagefirst in der Frage "Zählt die Stornierung der neuen Regeltrasse, die vorher eine Bautrasse war, in die Stornoquote?" sind das Werktage oder Kalendertage?

Die Fristangaben erfolgen in Form von Arbeitstagen (Montag bis Freitag), dabei werden bundeseinheitliche Feiertage nicht in die Frist gerechnet.

1.51 Im Falle, dass eine Baumaßnahme nach Versand der BauFplo entfällt, ist es möglich diese zu stornieren/zurückzuziehen und Neue Trassen unter Neuen Zugnummern zu bestellen. Dies wäre insbesondere bei großen Teilausfällen relevant.

Ab z-8 Wochen sind Änderungen an der Bautrasse nicht mehr möglich. Die FPE-Trasse bleibt bestehen, da die Bautrasse bereits als Regeltrasse geführt wird.

1.52 Prozesstreu (Versand zu Z - 24) ist gewährleistet? Oder wird es weiterhin verspätete Lieferungen von Seiten DB InfraGO AG geben?

Es kann nach Ril. 402.0305 (INB 2027) Abschnitt 9 zu Ausnahmen bei der Anwendung von Fristen zur Konsultation, Abstimmung und Koordinierung von BKE sowie Übergabe von GPE/FPE kommen.

1.53 Erfolgt der GPE-Versand auch montags um 06:00 Uhr, wenn der Montag ein Feiertag ist oder wann erfolgt der Versand dann?

GPE und GPEnS Versand ist immer montags starr, unabhängig ob ein Feiertag ist.

1.54 Können Sie ebenfalls bestätigen, dass die Veröffentlichung von GPEnS immer zu z-15 und FPE immer zu z-8 und nicht früher erfolgt?

Das GPEnS wird, wie auch das GPE immer gesammelt und montags versendet.

1.55 Muss somit nun jeden Montag einen Blick ins System KOMBau geworfen werden? Bleibt in KOMBau alles wie gewohnt oder gibt es dort Änderungen?

Das GPEnS wird, wie auch das GPE immer gesammelt und montags versendet.

1.56 Was ist mit den Kosten? Wir fahren einen Ersatzverkehr den wir eigentlich nicht fahren müssten? Senden wir Kosten an InfraGO. Sollte eine BauFplo versendet worden sein, mit 8 Wochen Vorlauf und Baumaßnahme ändert sich, sodass BauFplo ausfällt.

Es gilt die neue Vertragstrasse. Ein Rückabwicklung zur ursprünglichen Trasse ist nicht mehr vorgesehen. Die Bautrasse, die zur Regeltrasse geworden ist, kann innerhalb von drei Tagen kostenfrei storniert werden, danach kann im Gelegenheitsverkehr eine neue Trasse bestellt werden. Es gibt allerdings keine Garantie, dass noch Kapazitäten verfügbar sind.

1.57 Wer bezahlt eigentlich die Trasse, wenn die Baumaßnahme dann doch ausfällt, nachdem FPE/NAÄ/Fplo bereits versandt wurde?

Es gilt die neue Vertragstrasse. Ein Rückabwicklung zur ursprünglichen Trasse ist nicht mehr vorgesehen. Die Bautrasse, die zur Regeltrasse geworden ist, kann innerhalb von drei Tagen kostenfrei storniert werden, danach kann im Gelegenheitsverkehr eine neue Trasse bestellt werden. Es gibt allerdings keine Garantie, dass noch Kapazitäten verfügbar sind.

1.58 Wie ist das Vorgehen, wenn Stellungnahmen nur teilweise umgesetzt werden können? Beispiel: GPE: mittige Teilausfälle -> Stellungnahme: Umleitungen -> FPE: Umleitungen in eine Richtung, mittige Teilausfälle in die andere Richtung. Die Umläufe würden in diesem Fall nicht mehr aufgehen. Eine Stornomöglichkeit hilft dort aber auch nicht.

Auszug aus den INB (2027) Abschnitt 3 Absatz 7:

Die DB InfraGO AG prüft stets, inwiefern eingegangene Stellungnahmen im bestmöglichen Umfang und im Rahmen eines Gesamtkonzeptes (Wechselwirkung zu anderen Stellungnehmenden) berücksichtigt werden können. Hinsichtlich Stellungnahmen zur Anpassung des aktuellen Planungsstands prüft die DB InfraGO AG, inwiefern den Wünschen der Stellungnahmeberechtigten unter Berücksichtigung der in Abs. 3 beschriebenen Zwänge Rechnung getragen werden kann. Auf Basis der sich aus den Stellungnahmen abzuleiten den Begründungen, prüft die DB InfraGO AG zunächst, inwiefern das bisherige Regelungskonzept angepasst werden muss. Sofern dies der Fall ist, überarbeitet die DB InfraGO AG das Regelungskonzept. Derartige Überarbeitungen können z. B. Änderungen der Anzahl der Züge pro Verkehrsart auf der baubetroffenen Strecke oder Nutzung anderer / weiterer Umleitungsstrecken beinhalten.

1.59 Wenn man ein GPE, GPEnS oder FPE ablehnt, erfolgt die netzseitige Stornierung der Trasse. Anschließend kann man im Rahmen des GelV eine neue Trasse bestellen. Wie ist in diesem Fall der Ablauf des nachgelagerten Prozesses? Wie sind die zeitlichen Eckpunkte zur Bearbeitung und späteren Veröffentlichung dieser Trasse? Ist die Anmeldung einer neuen Trasse im GelV direkt nach Ablehnung möglich oder erst ab z-8 vor der relevanten Baumaßnahme? Was ist der späteste Zeitpunkt, zu dem eine Bestellung einer neuen Trasse im GelV in diesen Fällen möglich ist?

NB 2027 Ziffer 4.2.2.4 gelten zum Fahrplan 2027 folgende Fristen im Gelegenheitsverkehr. Siehe Abschnitt in den genannten INB.

1.60 Bitte zeigen Sie auf, welches Fahrplanprodukt bei Prozessabbruch durch DB InfraGO dann wieder gilt: Prozessabbruch durch DB InfraGO zu folgendem Zeitpunkt: vor Versand GPE, nach Versand GPE und vor Versand GPEnS, nach Versand GPEnS und vor Versand FPE, nach Versand FPE und vor Versand BauFplo, nach Versand BauFplo.

Vor Versand GPE gilt die Regeltrasse. Nach Versand GPE und vor Versand GPEnS gilt die Regeltrasse. Nach Versand GPEnS und vor Versand FPE gilt die Regeltrasse. Nach Versand FPE und vor Versand BauFplo, gilt, dass der Bauprozess hier abgeschlossen ist. Die Bautrasse ist die neue Regeltrasse und bleibt bestehen. Nach Versand der BauFplo gilt, dass der Bauprozess hier abgeschlossen ist, die Bautrasse ist die neue Regeltrasse und bleibt bestehen.

1.61 Wird eine Leertrasse den regulären GPE-Prozess durchlaufen oder erfolgt hierfür eine NAÄ zur Leertrasse?

Auch Leerzugtrassen können ein GPE erhalten, sofern sie vor Beginn der Bearbeitung der Maßnahme bekannt sind.

Ist die Leerzugtrasse indirekt baubetroffen, wird in der Stellungnahme eine Rückmeldung des EVUs benötigt. Das EVU erhält im Anschluss für die indirekt betroffene Leerzugtrasse ein FPE.

1.62 Wie werden kurzfristige Änderungen nach z-24 kommuniziert? Können EVU auf kurzfristige Kapazitätseinschränkungen nach GPE noch Rückmeldung abgeben?

INB 2027 Ril. 402.0305 Abschnitt 9 Absatz (3)

Können bestehende Fristen nicht eingehalten werden – etwa, weil die BKE auf einer kurzfristig erforderlichen Baumaßnahme beruht - so konsultiert die DB InfraGO AG die ZB und EIU umgehend (sofern keine Gefahr in Verzug). Diese haben einen Arbeitstag Zeit, um eine Stellungnahme abzugeben.

1.63 Wie kann sichergestellt werden, dass Vorgaben vom Aufgabenträger (z.B. Anschlussverkehre, Schülerverkehre) berücksichtigt werden, sodass diese an bestimmten Betriebsstellen erreicht werden können.

Die EVU haben die Möglichkeit, an den relevanten Bst. (Betriebsstellen), an denen Anschlussverkehre vorhanden sind, eine früheste oder späteste Zeit anzugeben, inklusive eines Kommentars auf der Betriebsstellenebene, warum die Einhaltung wichtig ist. (z.B. Anschluss der Bus-Linie X muss erreicht werden). Eine Umsetzung kann nicht garantiert werden.

1.64 Aufgrund der unterschiedlichen Fristen (z-15 vs. z-24) erhalten wir ab September 10 Wochen lang jede Woche für 2 Planungswochen GPEs, ist das korrekt?

Ja das ist korrekt, es werden für 2 Planungswochen GPEs versendet.

1.65 Wenn zwei Züge (z.B. SGV) an einer bestimmten Betriebsstelle ihren Wagenaustausch machen und eine gemeinsame Haltezeit von 30 Min. benötigen, jetzt bekommt Zug 1 ein GPE mit einer BKE von 60 Min. später in dieser Betriebsstelle an. Bekommt der Zug 2 auch ein GPE ab der gemeinsamen Betriebsstelle mit +60 Min. ?

Für den nicht baubetroffenen Zug erfolgt keine Bauausregelung. Hier ist eine Änderungsbestellung durch den Kunden notwendig.

1.66 Es kommt die Information, dass die Baustelle ausfällt, nach der Stellungnahme aufs GPE und vor dem FPE. Wie gehen wir damit um? Bekommen wir eine Information, dass alle Regelungen zurückgezogen werden?

Sollte eine Baumaßnahme vor dem FPE-Versand abgesagt werden und ist die Trasse dadurch nicht mehr baubetroffen, wird durch uns eine Nachricht gesendet, dass der Prozess abgebrochen wurde. Die Vertragstrasse gilt unverändert, d.h. ohne Baubetroffenheit, fort. Wir schicken das letzte Fahrplanprodukt (GPE oder GPEnS) erneut, inkl. withdrawal-message.

1.67 Sofern in der 4. KP. Bis z-5 noch baubedingte Leertrassen/Zusatzleistungen bestellt werden können, bis zu welchem Zeitpunkt muss diese Leerstrasse dem EVU spätestens zur Verfügung gestellt werden?

Das muss laut den **INB (2026) 4.2.2.4 Fristen für die Bearbeitung von Trassenanmeldungen** innerhalb von 5 Arbeitstagen erfolgen.

Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG (INB) 2026

1.68 Laut den bisherigen INB 2027 muss ein Zugangsberechtigter, wenn nur Serviceeinrichtungen/Infrastrukturanschlüsse von einer BKE/BAE betroffen sind, für baubedingte zusätzliche Trassen ein FPE beantragen. Ist das noch korrekt?

Der Abschnitt 11 Absatz 3 der INB 2027 Ril. 402.0305 wurde vorläufig in Kraft gesetzt und befindet sich im aktuellen Stellungnahmeverfahren der INB. Siehe dazu die Kund:inneninformation vom 07.08.2026. Eine Beantragung eines FPE ist nicht möglich. Sie können auch für diesen Zug eine baubedingte Neuleistung bestellen – bei der Bestellung muss dann zusätzlich zur pathID ergänzend die zugehörige BAE angegeben werden.

1.69 Können nach Erhalt eines FPEs Trassen baubedingt kostenfrei storniert werden? Beispiel: Das FPE unterscheidet sich vom GPE, welches eine Umlaufanpassung inkl. zusätzlicher/neuer Trassenstornierungen bedingt, die in der mitgesendeten Umlaufplanung im Rahmen der SN-Frist noch nicht bekannt waren.

Für Zugangsberechtigte besteht die Möglichkeit, die Trasse innerhalb von drei Arbeitstagen nach Erhalt des NAÄ kostenfrei zu stornieren (Montag bis Freitag, ausgenommen bundeseinheitliche Feiertage). Die Stornierung der angepassten Trassen führt auch gleichzeitig zur Dekonstruktion der Trasse im betroffenen Bauzeitraum.

Siehe dazu INB (2027) Ril. 402.305 Abschnitt 8 Absatz (6).

1.70 Was geschieht, wenn Stellungnahmen des EVU auf das GPE im FPE nicht berücksichtigt wurden, obwohl dies möglich gewesen wäre; z.B. Ankunftszeit , Personalwechselhalte, Richtungswechsel im Gefällebahnhof, (...). Kann das FPE nachgebessert werden?

Ein FPE wird bei groben Fehlern nachgebessert. Ein solcher liegt vor, wenn die im FPE enthaltenen Angaben objektiv geeignet sind, die sichere oder betrieblich zulässige Durchführung einer Zugfahrt zu beeinträchtigen.

Die DB InfraGO hat eine entsprechende Regelung zu groben Fehlern (Ril 402.0305 Abschnitt 8 Abs. 3) vorläufig in Kraft gesetzt.

1.71 Unter welchem Umständen erhält man ein GPEnS?

Ein GPEnS wird für Verkehrstage nach dem 01.03.27 immer nach Eingabe einer Stellungnahme auf das GPE versendet. Bei Ablehnung eines GPEs wird kein GPEnS versendet. Gemäß der INB 2027 Ril. 402.0305 Abschnitt 8 Absatz (1) ist die DB InfraGO nicht zu einem Versand von GPEnS für BKE 1 verpflichtet. Die DB InfraGO bemüht sich dennoch, auch in diesen Fällen ein GPEnS zu versenden.

1.72 Warum wird es keine wöchentliche Bündelung verfristeter Fahrplanprodukte geben? Eine tägliche Bündelung verfristeter Maßnahmen wird einen erheblichen Mehrbedarf bei den EVUs verursachen.

Die tägliche Bündelung verfristeter Fahrplanprodukte ist ein Kompromiss zwischen einer möglichst starken Bündelung verfristeter Maßnahmen und dem Ziel verfristete Fahrplanprodukte so früh wie möglich zu kommunizieren.

1.73 Ist es korrekt, dass die 15-wöchige Frist für den Zeitraum vom 24.08. bis 09.11. veröffentlicht wird und die 24-wöchige Frist ab dem 14.09.? Das würde bedeuten, dass im Zeitraum vom 14.09. bis einschließlich 09.11. zwei verschiedene Zeiträume parallel bewertet und beantwortet werden müssen. Habe ich diese Annahme richtig verstanden?

Die Annahme stimmt, am Montag der KW 38 – KW 46 werden GPE mit der Frist z-15 und z-24 veröffentlicht.

1.74 Neu: Die Zuordnung von baubedingten Kapazitätseinschränkungen (BKE) an meinem GPE ist nicht plausibel. Es sind zu viele, keine oder unbekannte BKE genannt. Wie wird dies korrigiert?

Wir erstellen die GPE auf Basis der in den Konstruktionssystemen enthaltenen baubedingten Kapazitätseinschränkungen. Insofern spiegeln die im GPE enthaltenen Angaben die Auswirkungen des Baugeschehens auf den Zug korrekt wider.

Die fachliche Bewertung kann also anhand der im jeweiligen GPE dargestellten Auswirkungen auf die Zugtrasse erfolgen. Sofern aus Sicht der betroffenen Zugangsberechtigten Unstimmigkeiten oder weitere Auswirkungen bestehen, bringen Sie diese bitte im Rahmen der vorgesehenen Stellungnahme zum GPE ein.

Abweichungen im Vergleich zu den in den GPE genannten BKE oder nicht zugeordnete BKE können folgende Gründe haben:

Durch die IT-gestützte Zuordnung können in den GPE teilweise auch BKE erscheinen, die die jeweilige Zugtrasse nicht direkt beeinflussen. Das ist zum Beispiel der Fall, wenn eine BKE in einer Betriebsstelle beginnt oder endet und der Zug diese Betriebsstelle zwar durchfährt, die betroffene Strecke aber nicht unmittelbar nutzt. Ebenso kann ein Zug den Bereich einer BKE durchfahren, ohne dass die BKE zu diesem Zeitpunkt wirksam ist. Beispiel: Der Zug verkehrt tagsüber über den betreffenden Streckenabschnitt, der erst nachts gesperrt ist.

Aufgrund eines technischen Fehlers wurden nicht alle BKE den jeweiligen GPE zugeordnet. Dadurch entstanden einzelne GPE ohne BKE-Zuordnung. Die Ursache ist identifiziert, die Behebung wurde eingeleitet. Wir arbeiten mit hoher Priorität daran, den Fehler schnellstmöglich zu beseitigen. Damit die Schnittstellenpartner die GPE dennoch importieren können, wurde der Hinweis „KEINEBKEVORHANDEN“ aufgenommen. Der GPE-Versand erfolgte weiterhin korrekt, da die BKE intern vorhanden ist.

1.75 Neu: Wieso fehlen alternative Zugcharakteristiken aus meiner Vertragstrasse am GPE?

Aufgrund eines IT-Fehlers fehlten die alternativen Zugcharakteristiken im GPE. Der Fehler wurde am 04. September 2026 behoben. Seitdem enthalten die versendeten GPE die alternativen Zugcharakteristiken. GPE, die vor dem 4. September 2026 versendet wurden, werden im FPE korrigiert.

1.76 Neu: Meine GPE enthalten räuml. und/oder zeitl. Inkonsistenzen. Wann werden diese behoben?

Mit Einführung der neuen Fahrplanprodukte GPE und FPE im unterjährigen Bau lassen sich räumliche und zeitliche Inkonsistenzen in der Bauausregelung nicht sofort vollständig beheben. Im Fahrplan 2027 können daher im GPE weiterhin räumliche und zeitliche Inkonsistenzen auftreten. Im Feinplanungsergebnis (FPE) und in der zugehörigen netzausgelösten Änderung (NAÄ) treten keine räumlichen Inkonsistenzen mehr auf. Zeitliche Inkonsistenzen lassen sich im Fahrplan 2027 in FPE und NAÄ noch nicht vollständig ausschließen. Die entsprechende Regelung findet sich in Ril 402.0305, Abschnitt 8 „Vierte Konsultationsphase“, Absatz (13).

1.77 Neu: Bekommt ein EVU bei einem GPE-Versand nach Montag 22:30 Uhr (bis 23.59 Uhr) eine Verlängerung der Stellungnahmefrist?

Eine Fristverlängerung erfolgt nicht, da die technische Bereitstellung von GPE an feste Versandprozesse gekoppelt ist. Einzelne GPE können auch zu einem späteren Zeitpunkt am Versandtag zugestellt werden. Für die Fristberechnung ist jedoch der festgelegte Fristbeginn maßgeblich, die Frist beginnt immer am Folgetag des Versandes. Die Stellungnahmezeit beträgt immer drei Wochen.

1.78 Neu: Ein im GPE baubedingt angepasster Zug soll aufgrund einer Stellungnahme wieder regulär verkehren. Die erforderliche Anpassung wird stattdessen bei einem anderen Zug vorgenommen. Erhält der erste Zug dennoch ein FPE und eine digitale BauFplo, obwohl diese nur noch die Regellage abbilden würden?

Der Zug, der ursprünglich ein GPE erhalten hat erhält eine withdrawal message; also einen Prozessabbruch in KOMBau. Dieser ist in der Prozessübersicht in der KOMBau erkennbar. Der nun andere baubetroffene Zug erhält dann ein FPE.

1.79 Neu: Können im GPE zeitliche Inkonsistenzen auftreten?

Zeitliche Inkonsistenzen sind im GPE für die Migrationsjahre noch möglich.

1.80 Neu: Können im FPE noch zeitliche Inkonsistenzen auftreten?

Zeitliche Inkonsistenzen im FPE lassen sich für die Migrationsjahre nicht ausschließen. Räumliche Inkonsistenzen werden im FPE ausgeschlossen.

1.81 Neu: Wie ist das korrekte Vorgehen beim Versand der Ressourcenplanung im Vergleich zum Umgang zu den indirekt baubetroffenen Zügen, also dem Umgang mit betroffenen Folgezügen?

Wir bitten die EVU, für eine geringe Anzahl von baubetroffenen Folgezügen (<5) den TrainActivityCode in der KOMBau zu nutzen. Dies dient der schnelleren und präziseren Bearbeitung durch die Konstrukteur:innen, weil sie das System nicht wechseln müssen.
In den INB ist verschriftlicht, dass die Ressourcenplanung an die im GPE hinterlegte E-Mail-Adresse gesendet werden soll; dies bleibt natürlich gültig. Wir sensibilisieren hierfür die regionalen Konstrukteur:innen.

1.82 Neu: Warum erhalten wir BKE mit einer anderen Gültigkeit als die des GPE?

Durch die IT-gestützte Zuordnung können in den GPE teilweise auch BKE erscheinen, die die jeweilige Zugtrasse nicht direkt beeinflussen. Das ist zum Beispiel der Fall, wenn eine BKE in einer Betriebsstelle beginnt oder endet und der Zug diese Betriebsstelle zwar durchfährt, die betroffene Strecke aber nicht unmittelbar nutzt. Ebenso kann ein Zug den Bereich einer BKE durchfahren, ohne dass die BKE zu diesem Zeitpunkt wirksam ist. Beispiel: Der Zug verkehrt tagsüber über den betreffenden Streckenabschnitt, der erst nachts gesperrt ist.

1.83 Neu: Warum wurde uns zu einem GPE mit der Frist z-15 ein GPEnS bereitgestellt, obwohl dies prozessual ausgeschlossen war?

Es handelt sich um einen prozessualen Fehler im Rahmen der Einführung. Die Richtlinie 402.0305 (INB 2027), stellt für die genannten Fahrplandokumente die verbindlichen Mindestanforderungen dar.

1.84 Neu: Wir erhalten teilweise sehr viele BKEn an einem GPE und verlieren dadurch den Überblick. Wir benötigen eine konkrete Baumaßnahme in der KOMBau, auf die das GPE referenziert.

Mit der Einführung der neuen BKE-Kategorisierung und der daraus resultierenden BKE-Logik entfällt die bisherige baumaßnahmenscharfe Betrachtungsweise (ZvF).

1.85 Neu: Warum werden Abfahrtszeiten/Ankunftszeiten auf „Flexibel/Flex“ gestellt?

Abgesehen von der Startzeit, also der Abfahrtszeit der ersten Betriebsstelle, werden mit dem Aufruf der Stellungnahme alle zuvor eingetragenen Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten auf „flexibel“ gesetzt.
Bei dem Wunsch nach einer Anpassung der Zeiten, muss bei Angabe der Abfahrts- oder Ankunftszeiten die früheste oder späteste Zeit ausgewählt werden.

Durch die Verwendung von "Flex" werden keine zusätzlichen Arbeitsaufträge ausgelöst, sondern gezielt da, wo der Wunsch nach einer Anpassung der Zeiten z.B. bei Angabe der Abfahrts- oder Ankunftszeiten die früheste oder späteste Zeit ausgewählt werden.

1.86 Neu: Wie sind mehrere alternative Laufwegsangaben für Züge im GPE in der Stellungnahme anzugeben und ist es möglich eine Übersicht vorhandener Restkapazitäten in der KOMBau zu erhalten?

Eine Übersicht über vorhandene Restkapazitäten in KOMBau ist nicht möglich, wir haben das aber bereits als Anforderung aufgenommen. Daher ist es in der Stellungnahme zum GPE möglich Alternativen wie folgt anzugeben: Der bevorzugte Laufweg wird in der KOMBau in der Laufwegsdarstellung angelegt (Betriebsstellen hinzufügen/entfernen), eine weitere Alternative kann in den vorhergesehenen TTT-Feldern hinterlegt werden. Zusätzlich dazu kann ein dritter alternativer Laufweg kurz und prägnant im dafür vorgesehenen Freitextfeld dokumentiert werden. Eine ausschließliche Kommentierung im Freitextfeld zur alternativen Laufwegsbenennung wird nicht berücksichtigt.

1.87 Neu: Warum gibt es neben der Stellungnahmemöglichkeit auf ein GPE keinen zusätzlichen Kommunikations- oder Abstimmungsprozess für den unterjährigen Baufahrplan?

Ein zusätzlicher Abstimmungsprozess im unterjährigen Baufahrplan ist nicht vorgesehen. Die Vorgaben aus Annex VII sowie die Beschlüsse der BNetzA verlangen einen standardisierten, transparenten und diskriminierungsfreien Prozess für alle EVU, der digital und teilautomatisiert auf Basis einheitlicher Fristen und Datenformate durchgeführt wird. Individuelle Abstimmungen außerhalb dieses Verfahrens würden Standardisierung und Effizienz beeinträchtigen. Bei Fragen können sich EVU dennoch jederzeit an ihre Ansprechpartner bei der DB InfraGO AG wenden. Diese Kommunikation ergänzt den Prozess, ersetzt jedoch weder die festgelegten Verfahrensschritte noch die verbindlichen Fristen.

Baubedingte Zusatzleistungen

1.1 Wenn ein GPE von mehreren BKE betroffen ist, können wir davon ausgehen, dass bei Leerzugbestellungen die Angabe einer Rabatt-Nummer reicht? Es wird um Erläuterung der Antwort gebeten.

Es wird keine Rabattnummer mehr geben. Bei der Bestellung wird ein Verweis des EVUs auf die PathID der Bautrasse erforderlich sein. Dieser wird als RelatedPlannedTransportID angegeben. Zusätzlich muss beim NSP „verkehrsArtKundeZusatz“ die Ausprägung „BaubedingteZusatzleistung“ angegeben werden.

1.2 Wir haben verstanden, dass die baubedingte Zusatzleistung auf die NAÄ beziehen. Ist es möglich die Bestellungen auch schon zum Zeitpunkt ab GPE auszulösen?

Ja, das ist möglich. Die Empfehlung wäre aber, das so spät wie möglich zu tun.

1.3 Wenn aufgrund der BKE zusätzliche Überführungsfahrten (Leertrassen), Umleitungen oder die Einrichtung von Bauelektranten (=Zusatzausstattung einer Serviceeinrichtung) erforderlich wird, übernimmt dann DB InfraGO wie bislang bei unterjährigen Baumaßnahmen die Kosten?

Ja, siehe dazu auch Ril.402.0305 -(INB 2027)- Abschnitt 11 Abs 2: Trassenanmeldungen baubedingter

zusätzlicher Leistungen (…) Hierunter fallen insbesondere zusätzliche baubedingte Anmeldungen für

- Zu- und Abführungsfahrten zu einem Schienenersatzverkehr,

- Drehfahrten,

- Zu- und Abführungsfahrten zu einer anderen als der gewöhnlichen Abstell- oder Tankanlage,

- Zu- und Abführungsfahrten von Triebfahrzeugen oder

- zusätzliche Verkehre auf Grund einer Änderung der Zugcharakteristik (z.B. Ablasten auf Grund geringerer Grenzlast einer Umleitungsstrecke).

1.4 Wir erwarten, dass bei Verfristung/Inkonsistenzen beim FPE/NAÄ nach T-5 noch kostenfreie Leerzug-Bestellungen vorgenommen werden können mit Rabattnummer? Bei einer nicht auszuschließender Verfristung seitens InfraGO muss damit das EVU bei notwendigen Änderungen bezahlen?

Unser Ziel ist, dass das FPE fristgerecht versendet wird. Die Baubedingten Zusatzleistungen können nur bis z-5 (5 Wochen vor Baubeginn, nicht T-5) bestellt werden, ansonsten fallen Kosten an.

1.5 Ist die Referenzierung des CRID der zugehörigen Trasse (bspw. des GPEs) im NSP „rabattNr“ erwartet? Falls nein, welche Angabe wird in „rabattNr“ genau erwartet?

Bei der Bestellung wird ein Verweis des EVUs auf die PathID der Bautrasse erforderlich sein. Dieser wird als RelatedPlannedTransportID angegeben. Zusätzlich muss beim NSP „verkehrsArtKundeZusatz“ die Ausprägung „BaubedingteZusatzleistung“ angegeben werden.

1.6 Da momentan die NV-Nummer auch über das NSP "rabattNr" exportiert wird, sprechen wir uns stark dafür aus, ein anderes Feld für die baub. Zusatzleistung zu verwenden. Damit können wir sicherstellen die NV-Nummer aufrechtzuerhalten. Ist es möglich ein separates Feld zu verwenden? Wenn nicht, muss eine bestehende Rabattnr. Zum Neuverkehr bei Folgeaufträgen immer wieder mitgeschickt werden?

Bei der Bestellung wird ein Verweis des EVUs auf die PathID der Bautrasse (FPE) erforderlich sein. Dieser wird als RelatedPlannedTransportID angegeben. Zusätzlich muss beim NSP „verkehrsArtKundeZusatz“ die Ausprägung „BaubedingteZusatzleistung“ angegeben werden.

1.7 Das NSP "rabattNr" hat momentan eine Ausprägung 0..5. Was ist, wenn mehr als 5 Baubetroffenheiten inkl. Neuverkehrsnr. Angegeben werden müssten? ("Reicht" die Angabe einer Baureferenz?)

Bei der Bestellung wird ein Verweis des EVUs auf die PathID der Bautrasse erforderlich sein. Dieser wird als RelatedPlannedTransportID angegeben. Zusätzlich muss beim NSP „verkehrsArtKundeZusatz“ die Ausprägung „BaubedingteZusatzleistung“ angegeben werden.

1.8 Guten Tag. Wo werden zukünftig im Prozess die baubedingten Zusatzleistungen verortet? Dazu konnten wir bisher noch keine Informationen finden.

Bei der Bestellung wird ein Verweis des EVUs auf die PathID der Bautrasse erforderlich sein. Dieser wird als RelatedPlannedTransportID angegeben. Zusätzlich muss beim NSP „verkehrsArtKundeZusatz“ die Ausprägung „BaubedingteZusatzleistung“ angegeben werden. Weitere Informationen finden Sie in den FAQ 4. Konsultationsphase, in der Ril. 402.0305 INB 2027 und unter der Website Fahrplan: EVU-Schnittstelle Archiv Dokumentation Anlage 10.

1.9 Findet die Bestellung von baubedingten Zusatzleistungen über das Bestellsystem statt und wird dann über die Schnittstelle intern für die Erstellung der Fahrplanprodukte übermittelt?

Es besteht Kanalzwang. Erfolgt die Bestellung über PathOS wird das Angebot zu PathOS gesendet, erfolgt die Bestellung über die Schnittstelle, wird das Angebot an die Schnittstelle versendet. Bei Neubestellung einer baubedingten Zusatzleistung muss bei verkehrsArtKundeZusatz „BaubedingteZusatzleistung“ angegeben werden. Zusätzlich muss eine Referenz zur PathID des FPEs angegeben werden.

1.10 Wenn für abgestimmte Baukapazitätseinschränkungen (BKE) 4, 6, 7 und 8 im Netzfahrplan zusätzliche Leistungen, wie beispielsweise Leerfahrten, erforderlich werden: Werde diese ohne Anrechnung von Trassenkosten bereitgestellt?

Nein. Für Leistungen, die aufgrund bereits im Netzfahrplan eingeplanter Baumaßnahmen entstehen – etwa zusätzliche Leerfahrten – existiert kein vergleichbares Vorgehen zur kostenfreien Bereitstellung wie bei unterjährigen Baumaßnahmen.

1.11 Wie werden benötigte Leertrassen mit Baubezug im Netzfahrplan bestellt? Wie wird der Baubezug hergestellt damit kein Trassenentgelt berechnet wird und müssen diese Leertrassen in der NEP 1 Phase bestellt werden oder wird es größere Bestellfristen geben?

Für Leistungen, die aufgrund bereits im Netzfahrplan eingeplanter Baumaßnahmen entstehen – etwa zusätzliche Leerfahrten – existiert kein vergleichbares Vorgehen zur kostenfreien Bereitstellung wie bei unterjährigen Baumaßnahmen.

1.12 Wie gestalten sich die Fristen für die Bestellung der überjährigen baubedingten Zusatztrassen?

Für Leistungen, die aufgrund bereits im Netzfahrplan eingeplanter Baumaßnahmen entstehen – etwa zusätzliche Leerfahrten – existiert kein vergleichbares Vorgehen zur kostenfreien Bereitstellung wie bei unterjährigen Baumaßnahmen.

1.13 Wie werden kostenfreie baubedingte Leerfahrten bei überjähriger Bauplanung berücksichtigt?

Für Leistungen, die aufgrund bereits im Netzfahrplan eingeplanter Baumaßnahmen entstehen – etwa zusätzliche Leerfahrten – existiert kein vergleichbares Vorgehen zur kostenfreien Bereitstellung wie bei unterjährigen Baumaßnahmen.

1.14 Wenn nur SE/IA von einem BKE/BAE betroffen sind, kann man als EVU bis zu z-18 ein FPE für dadurch entstehende baubedingte zusätzliche Leistungen beantragen. Wo und wie erfolgt die Beantragung des FPE (pathOS oder KOMBau?), auch im Hinblick auf die dann mit z-14 folgende 3-wöchige Stellungnahme-Möglichkeit?

Sofern dem Zugangsberechtigten im Kontext der baubedingten Anlageneinschränkung (BAE) ein Grobplanungsergebnis (GPE) vorliegt, kann die Bestellung einer baubedingten Neuleistung unter Bezugnahme auf die entsprechende PathID des betroffenen Zuges erfolgen.

Für Fälle, in denen eine BAE ohne vorheriges GPE vorliegt, besteht ebenfalls die Möglichkeit, baubedingte Neuleitungen zu bestellen. In diesen Fällen erfolgt die Bestellung über die Übermittlung der entsprechenden PathID. Wir bitten hierbei ergänzend darum, im Bestellprozess in pathOS die zugehörige BAE anzugeben, um eine eineindeutige Zuordnung und Bearbeitung sicherzustellen.

1.15 Sofern in der 4 KP. bis z-5 noch baubedingte Leertrassen/Zusatzleistungen bestellt werden können, bis zu welchem Zeitpunkt muss diese Leertrasse dem EVU spätestens zur Verfügung gestellt werden?

Das muss laut den INB (2026+2027) 4.2.2.4 Fristen für die Bearbeitung von Trassenanmeldungen innerhalb von 5 Arbeitstagen erfolgen.

Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG (INB) 2026

Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG (INB) 2027

Änderungsbestellung

1.1 Kann die InfraGO ausschließen, dass zwischenT-24 und T-8 netzausgelöste Änderungen (nicht uj Bau) gesendet werden?

Auszug INB 2027 - Ril 402.0305 Abschnitt 10 Absatz 7

Änderungsbestellungen von baubetroffenen Trassen (7)

Die Bearbeitungsphase von baubetroffenen Trassen erstreckt sich im Zeitraum z-29 bis zum Versand des FPEs / der NAÄ. Die DB InfraGO AG führt keine Bearbeitung von Änderungsbestellungen in diesem Zeitraum für baubetroffene Trassen durch, sobald sich diese bereits in der konkreten Bearbeitung für eine Baufahrplanregelung (Erstellung GPE, Erstellung GPEnS bzw. Erstellung FPE) befinden. Über eine etwaige Baubetroffenheit werden ZB nach Auslösung einer Änderungsbestellung über den Grad der Baubetroffenheit durch eine Nichtkonstruierbarkeit („PathDetailMessage“ mit dem TypeofInformation 21 „no alternative available“ informiert. Dadurch erfährt der ZB gleich-zeitig, dass und für welchen Zeitraum sich die baubetroffene Trasse in der konkreten Bearbeitung befindet und somit eine Änderungsbestellung zu diesem Zeitpunkt nicht möglich ist. Für den nicht baubetroffenen Zeitraum erfolgt die Bearbeitung der eingegangenen Änderungsbestellung. Sobald der einzelne Bearbeitungsschritt im Baufahrplanprozess abgeschlossen ist, werden Änderungsbestellungen zur Bearbeitung wieder angenommen. Die ZB haben die Möglichkeit zu den baubetroffenen Trassen, für die eine Nichtkonstruierbarkeit vor der Veröffentlichung des GPE versendet wurde, im Rahmen der Stellungnahme zum GPE, Änderungswünsche für den baubetroffenen Zeitraum der DB InfraGO AG mitzuteilen.

Nicht baubetroffene Zeiträume und Verkehrstage sind von dieser Regelung also nicht betroffen. Ebenso werden Änderungsbestellungen bearbeitet und Trassenangebote erstellt, bei denen die konkrete Bearbeitung für eine Baufahrplanregelung noch nicht begonnen wurde (auch nach z-29) oder das FPE bereits vorfristig versendet wurde.

1.2 Würde dies bedeuten, dass die Prozesse des Jahresfahrplans und des Baufahrplans nicht mehr separat laufen und dann auf die Änderungsbestellung keine Bestätigung käme, sondern nur das FPE?

Auszug INB 2027 - Ril 402.0305 Abschnitt 10 Absatz 7

1.3 Kann es sein, dass nach der baubedingten NAÄ eine weitere NAÄ zur Änderungsbestellung kommt?

Es wird nach der NAÄ nicht automatisch eine weitere NAÄ zur Änderungsbestellung geben.

Wird die NAÄ nicht storniert, können ZB über das Bestellsystem wieder Änderungsbestellungen für den baubetroffenen Zeitraum auslösen.

1.4 Wie werden unterjährige Regeltrassenänderungen und Neuverkehre gehandhabt (Berücksichtigung in BKE 4, 6, 7, 8)?

Wenn die Baumaßnahmen bereits im Netzfahrplan berücksichtigt sind, werden diese bei Änderungsbestellungen und Neubestellungen im GelV (Gelegenheitsverkehr) berücksichtigt werden.

1.5 Wie soll mit der Parallelität Änderungsbestellung unterjähriger Bauprozess umgegangen werden?

Auszug INB 2027 - Ril 402.0305 Abschnitt 10 Absatz 7

1.6 UjBau bei Neubestellungen <T-29: Bei Neubestellungen von Zügen im NFPL nach T-29 - wie kommen dann GPE und FPE-Informationen auf die Züge? (T-x = Wochen)

INB 2027 Ril 402.0305 Abschnitt 8 Abs. 2

Bereitstellung FPE für BKE der zweiten und dritten Konsultationsphase für Trassen aus NEP II

Die DB InfraGO AG stellt für BKE aus der zweiten und dritten Konsultationsphase das FPE für Trassen mit Verkehrstagen zwischen dem Fahrplanwechsel und 28. bzw. 29. Februar, welche zur zweiten Netzfahrplanerstellungsphase angemeldet wurden, bis acht Wochen (SPV) bzw. fünf Wochen (SGV) vor Baubeginn innerhalb der betroffenen Bauwoche zur Verfügung. Die DB InfraGO AG strebt an, FPE des SGV bis acht Wochen, spätestens jedoch fünf Wochen vor Baubeginn innerhalb der betroffenen Bauwoche zur Verfügung zu stellen.

INB 2027 Ril 402.0305 Abschnitt 8 Abs. 4

Bereitstellung FPE für BKE der zweiten und dritten Konsultationsphase aus NEP I

Für BKE, die in der zweiten und dritten Konsultationsphase behandelt wurden und bis 28. bzw. 29. Februar des aktuellen Fahrplanjahres beginnen, stellt die DB InfraGO AG den betroffenen ZB ein GPE bis spätestens 15 Wochen vor Beginn der betroffenen Bauwoche zur Verfügung (Ausnahmen siehe Abs. 2). Die ZB haben drei Wochen Zeit für eine Stellungnahme. Diese kann sich ausschließlich auf die Inhalte des GPE beziehen, da die zugrunde liegende BKE zum Versandzeitpunkt des GPE bereits konsultiert wurde.

1.7 Welche Möglichkeit haben EVUs die Baubetroffenheit festzustellen, wenn ein GPE noch nicht oder verfristet vorliegt?

Die bekannten BKE sind in der KOMBau hinterlegt und können dort eingesehen werden, z.B. der Zeitraum und die örtliche Lage.

1.8 Wird in dem Zusammenhang darüber nachgedacht die OIM (Object Info Message) zum Zeitpunkt z-29 wieder/doch einzuführen, um Seitens DB InfraGO über die Baubetroffenheit zu informieren?

Für den Migrationszeitraum keine Umsetzung der OIM geplant. Die OIM kommt nicht vor der vollständigen Einführung TTT.

1.9 Schließt DB InfraGO netzausgelöste Änderungen (unabhängig von Bau) im Zeitraum z-29 bis z-8 generell aus? Wenn nicht, welche Regelung/Prozess gibt es dazu?

Nein, es kann nicht ausgeschlossen werden, dass während der Bearbeitungszeit im unterjährigen Bau, keine weiteren netzausgelösten Änderungen verarbeitet und gesendet werden.

1.10 Wenn wir Änderungsbestellungen von baubetroffenen Trassen nicht zulassen, dann sind sie diskriminiert gegenüber denen, die einfach im GelV Trassen bestellen.

Es gelten die Regelungen der INB. Jedes EVU hat die Möglichkeit über den GelV Trassen zu bestellen.

1.11 In der Stellungnahme aufs GPE können Wünsche zu Änderungen mit angegeben werden: Sind für diese Änderungswünsche beim GPE alle notwendigen Attribute in der KOMBau vorhanden?

In der KOMBau sind für die PRM (PathRequestMessage) alle in Anlage 10 aufgeführten Attribute nutzbar.

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

Siehe Anlage 1 und Anlage 10.

1.12 Was passiert bei Prozessabbruch? Welche Trasse, Vertrag oder Änderungsbestellung erhält das EVU zurück (wenn bei GPE mit angegeben)?

Bei Prozessabbruch gilt die ursprüngliche Vertragstrasse. Eine erneute Änderungsbestellung ist in diesem Fall notwendig.

1.13 Wie läuft der Prozess bei einer Maßnahme nach „Nr. 14“ ANNEX VII?

Sobald eine Trasse baubetroffen ist, ist eine Änderungsbestellung nicht möglich.

1.14 Was passiert, wenn die Fristen FPE nicht gehalten werden (beachte auch Widerspruch zu Ril 402.0305 Abschnitt 8 z-5/z-8), sind dadurch bei Änderungsbestellung wöchentlich rollierende Zeitscheiben erforderlich (Mehraufwand?), momentan gibt es hier unterschiedliche Fristen.

Ja, es müssen dann neue Änderungsbestellungen ausgelöst werden.

1.15 Sind Änderungsbestellungen während der Bearbeitungsfrist naÄ(3 WT) wieder möglich?

Wir beabsichtigen eine Änderung der INB 2027 Ril. 402.305 Abs. 8 (6). Es gibt keinen Ablehnen Button, sondern die Stornierung erfolgt im Regelprozess. Eine NAÄ gilt als neuer Vertragszustand. Die neue Vertragstrasse kann innerhalb von 3 Arbeitstagen kostenfrei storniert werden. Dadurch besteht die beschriebene Problemstellung nicht.

1.16 Wir gehen davon aus, dass Änderungsbestellungen, die einen baubetroffenen Zeitraum tangieren technisch zurückgewiesen werden.

Es gibt eine Rückmeldung nach Bearbeitung der Änderungsbestellung. Hier erkennt man, an welchen Tagen die Änderungsbestellung umgesetzt werden kann und an welchen eine Bautrasse angelegt wird. Für den Zeitraum der Bautrasse wird eine „Nichtkonstruierbarkeit“ gesendet.
Die Nichtkonstruierbarkeit auf Änderungsbestellung wird im Hauptschnittstellendokument auf Seite 44 im Schaubild des Trassenänderungsprozess beschrieben. (Versand dieser Nichtkonstruierbarkeit ist innerhalb von 5 Arbeitstagen)

1.17 Wie kann das EVU im Zeitraum z-29 bis z-24 erkennen das eine Änderungsbestellung nicht zulässig ist?

Die technische Umsetzung erfolgt. Für den Zeitraum der Bautrasse wird eine „Nichtkonstruierbarkeit“ gesendet.
Die Nichtkonstruierbarkeit auf Änderungsbestellung wird im Hauptschnittstellendokument auf Seite 44 im Schaubild des Trassenänderungsprozess beschrieben. Versand dieser Nichtkonstruierbarkeit ist innerhalb von 5 Arbeitstagen)

1.18 Trifft die Bearbeitungsphase z-29 bis z-8 auch für Züge die in der NEP 2 und im Gelegenheitsfahrplan bestellt wurden zu? Konkret: Die NEP 2 endet für den Fahrplan am 13.07.26 und die ENP werden am 28.09. versandt. Wenn nach ENP NEP 2 eine Änderungsbestellung durchgeführt wird, trifft der Absatz 10, Abschnitt 6 dann zu? Gleiche Frage für den Gelegenheitsverkehr: Es werden Züge nach dem 13.07. bestellt, dann erhalten wir nach Abschluss ENP NEP 2 (28.09.26) die ersten Angebote. Wenn nach Annahme der Angebote im GelV Änderungen vorgenommen werden, trifft dann ebenfalls der Absatz 10, Abschnitt 6 dann zu?

Alle Trassenverträge nach z-29 können nur bei einer nicht Baubetroffenheit eine Änderungsbestellung erhalten.

1.19 Was ist mit einer Änderungsbestellung im Güterverkehr (SGV), wenn diese zwischen z-8 und z-5 eingeht?

Die INB 2027 wurden dafür angepasst. Nach Versand des FPE/NAÄ ist eine Änderungsbestellung wieder möglich.

1.20 Wie und mit welchem Vorlauf erfolgt die Umbestellung der Zugcharakteristik von Regeltrassen, die sich aufgrund von Baumaßnahmen ergeben? z.B. außerplanmäßige Doppeltraktionen oder abweichender Fahrzeugeinsatz, um Ausfälle auszugleichen.

Wird während der Konsultations-Stellungnahmephase zu einem GPE umlaufbedingt eine Anpassung der Zugcharakteristik erforderlich und hierzu Stellungnahme vom ZB abgegeben, wird lediglich das GPE bzw. in das GPEnS sowie ggf. das FPE die geänderte Zugcharakteristik aufgenommen, sofern diese umsetzbar ist angepasst. Wird eine berechtigte Änderung nach dem Versand des FPE ausgelöst dieser Konsultationsphase notwendig, wird eine neue FPE, NAÄ und digitale BauFplo mit der geänderten Zugcharakteristik ausgestellt, sofern umsetzbar. Alternativ kann eine Änderungsbestellung getätigt werden. Es wird auf Abschnitt 10 Abs. 7 der Richtlinie 402.0305 verwiesen.

1.21 Neu: Können Trassen durch die Zugangsberechtigten/EVU während der Sperrfrist (z-29 bis NAÄ-Versand) zeitlich storniert werden?

Ja, mittels einer Stornierung können Trassen auch während der Sperrfrist im Zeitraum von z-29 bis NAÄ-Versand storniert werden.

International/Ausland

1.1 Wie läuft die Abstimmung mit anderen EIU, die noch klassisch in Baumaßnahmen ausregeln? (z.B. ÖBB Infra)

Da der ANNEX VII nur überjährig die Internationale Koordination fordert, abgeleitet sind folgenden Fristen nach Ril 402.0305 - zu x-39, x-31 ,x-27(1.Konsultationsphase) und x-19, x-15 (2.Konsultationsphase) , werden wir dieses Thema derzeit nicht priorisieren können. Daher gibt es vorerst keine Veränderung zum bisherigen Vorgehen. Siehe dazu auch Ril 402.0305 in Abschnitt 15. Ein Workshop hat stattgefunden.

1.2 Wird es bei der GPE/FPE- Bearbeitung ein Masterprinzip geben, insbesondere bei langlaufenden Fernlagen wie beispielsweise Taulov(DK) - Gallarate (I) weil viele DB I RB `en tangiert sind?

Da der ANNEX VII nur überjährig die Internationale Koordination fordert, abgeleitet sind folgenden Fristen nach Ril 402.0305 - zu x-39, x-31 ,x-27(1.Konsultationsphase)und x-19, x-15 (2.Konsultationsphase) , werden wir dieses Thema derzeit nicht priorisieren können. Daher gibt es vorerst keine Veränderung zum bisherigen Vorgehen. Siehe dazu auch Ril 402.0305 in Abschnitt 15. Ein Workshop hat stattgefunden.

1.3 Wie ist der Umgang mit Baumaßnahmen im Ausland mit Auswirkung auf innerdeutsche Trassen?

Wenn eine Baumaßnahme im Ausland wirkt und somit Auswirkungen auf innerdeutsche Trassen besteht, ist das EVU dazu angehalten, eine Änderungsbestellung auszulösen. Wenn die Trasse innerhalb des Netzes der DB InfraGO AG bereits baubetroffen ist, können über die Stellungnahme auf das GPE die Bedürfnisse kundgetan werden. Die DB InfraGO AG ist bemüht, die Grenzbetriebsstelle stabil zu halten.

1.4 Neu: Rückfrage zur Kund:inneninformation Änderung im Umgang mit baubetroffenen internationalen Trassen. Unter welchen Umständen ist ein Anstoßen seitens des EVU notwendig? Nur bei örtlicher Änderung des Grenzübergangs? Oder auch bei geänderten Zeiten, geänderten Ziel-/Abgangsorten im Ausland?

Das EVU verantwortet die Bestellung und Abstimmung sowohl des Auslandsanteils als auch gegebenenfalls notwendiger Anpassungen des innerdeutschen Anteils, sofern diese auf Änderungen im Ausland zurückzuführen sind (z. B. durch eine Änderungsbestellung bei der DB InfraGO für den innerdeutschen Teil). Änderungen, die ausschließlich Zugfahrten im Ausland betreffen, sind hinsichtlich Um-, Ab- oder Neubestellungen direkt mit dem zuständigen ausländischen EIU abzustimmen.

Mittiger Teilausfall SEV (Schienenersatzverkehr)

1.1 Wie verhält es sich mit Teilausfällen am Anfang und am Ende, gibt es dann einen neuen TrainActivityCode oder eine verkürzte PathDetailsMessage?

Bei Teilausfällen am Anfang und Ende der Trasse wird eine verkürzte PDM (PathDetailsMessage) versendet.

1.2 Es gibt Umfangreiche Zugnummernregeln im Jahresfahrplan. Wenn andere Regeln greifen bzgl. Zugnummernänderung gilt das Gezeigte nicht?

Die Umnummerung gilt bei einem beliebigen Zugteil. Ansonsten gelten die bisherigen Zugnummernregelungen nach Ril 402.0209. Das Hauptschnittstellendokument wurde entsprechend angepasst.

1.3 Die Information der Zugnummer wird bei einem mittigen Teilausfall SEV im GPE benötigt. Behält das Zugnummernkontingent das EVU?

Im GPE wird eine Trasse gesendet, mit einer betrieblichen Zugnummer. Im GPE werden die ausfallenden Betriebsstellen markiert. Die Aufteilung erfolgt erst im nächsten Produkt, wodurch es dann die zweite Zugnummer erhält. Es ändert sich nichts an der bisherigen Zugnummernvergabe.

1.4 Welche Fahrplanprodukte erhalten wir bei einem mittigen Teilausfall mit SEV und wie ist das in KOMBau einzugeben?

Im Prozessschritt GPE erhalten Kunden im Fall eines mittigen Teilausfalls ein GPE, in dem die ausfallenden Bst. markiert sind. Bei Bedarf können die Kunden im Freitextfeld auf Nachrichtenebene angeben, welcher Zugteil umgenummert werden soll. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Bauzugnummernkontingent geben zusätzlich die zu verwendende Zugnummer an.
Im weiteren Verlauf wird die Trasse in zwei aufgeteilt und zwei Folgefahrplanprodukte gesendet.

1.5 Wie ist der Umgang in der KOMBau mit einem Nachtsprung bei mittigem Teilausfall?

Die komplette Bautrasse wird durch die DB InfraGO in Form einer netzausgelösten Stornierung, kurz NAS storniert. Danach ist die Bestellung beider Zugteile mit jeweils neuer Zugnummer über den Gelegenheitsverkehr notwendig. Hierfür gewährleistet die DB InfraGO, dass die bisherige Trassenlage für einen Zeitraum von sieben Arbeitstagen vorgehalten wird. Erfolgt keine Neubestellung dieser Trasse innerhalb von sieben Arbeitstagen, wird die Trasse als vollständig ausgefallen im Rahmen der weiteren Bearbeitung betrachtet.

Digitale BauFplo

1.1 Wir als EVU würden dann idealerweise wie folgt arbeiten: Alles, was mit Trasse und Fahrplan zu tun hat immer aus den NAÄ/ PDM (PathDetailsMessage) nehmen. Da gibt es fertige Adapter.

Die NAÄ ist ein vertragliches Dokument und enthält nicht alle relevanten betrieblichen Regelungen für eine Zugfahrt. Das Fahrplanprodukt BauFplo ist auch im Annex VII Prozess die offizielle BauFahrplananordnung.

1.2 Wenn eine neue BauFplo kommt, gibt es dann auch die Möglichkeit, zeitgleich dazu eine netzausgelöste Änderung (NAÄ) zu versenden?

Nach Versand der NAÄ wird es zu z-3 eine gültige BauFplo in PDF-Format geben, da diese betrieblich relevante Regelungen enthält.

1.3 Ist die NAÄ als Resultat des Bauprozesses vollständig im EBuLa Fahrplan abgebildet? Sind damit die zusätzlichen Fplo´en obsolet?

Die NAÄ ist ein vertragliches Dokument und enthält nicht alle relevanten betrieblichen Regelungen für eine Zugfahrt. Das Fahrplanprodukt BauFplo ist die offizielle BauFahrplananordnung (BauFplo).

1.4 Wir haben verstanden, dass FPLOen mit der Einführung von Annex und TTT planerisch nicht mehr relevant sind und damit in unseren Planungssystemen künftig nicht verarbeitet werden müssen, weil durch InfraGO für den Bauprozess (Konsultationsphase 4. KP - Annex) immer eine NAÄ/FPE identisch zur folgenden FPLO versandt wird.

Die NAÄ ist ein vertragliches Dokument und enthält nicht alle relevanten betrieblichen Regelungen für eine Zugfahrt. Das Fahrplanprodukt BauFplo ist die offizielle Baufahrplananordnung.

1.5 Wird mit Einführung der digitalen BauFplo auch die Qualität dieses Dokuments erhöht (keine räumlichen + zeitlichen Inkonsistenzen mehr; konkretes Ausweisen von Behandlungshalten an Betriebsstellen, z.B. zwingend Richtungswechsel)?

Die Qualität des Dokuments wird auf Grund der automatisierten Erstellung erhöht. Mit der Einführung von TAF/TAP-TSI und Annex VII wird es im FPE keine räumlichen Inkonsistenzen mehr geben und somit würden sie auch nicht in der BauFplo ersichtlich sein. Zeitliche Inkonsistenzen können wir aktuell leider nicht ausschließen. An dieser Thematik arbeiten wir weiterhin.

1.6 Wird ein genauer Zeitpunkt festgelegt, in welcher Frist die Bau-Fplos versendet werden? Aktuell erhalten wir immer wieder Fplos, die sehr kurzfristig sind. Teilweise kommen sie sogar erst Freitagnachmittag.

Es gelten die im Prozess definierten Fristen.

1.7 Können bei einer BauFplo Inkonsistenzen (räumlich und zeitlich) ausgeschlossen werden oder wird es In-konsistenzen noch geben. Wenn, ja wie werden sie dargestellt?

Die Qualität des Dokuments wird auf Grund der automatisierten Erstellung erhöht. Mit der Einführung von TAF/TAP-TSI und Annex VII wird es im FPE keine räumlichen Inkonsistenzen mehr geben und somit würden sie auch nicht in der BauFplo ersichtlich sein. Zeitliche Inkonsistenzen können wir aktuell leider nicht ausschließen. An dieser Thematik arbeiten wir weiterhin.

1.8 Werden mit der BauFplo zeitlich und räumlich konsistente Zugläufe erzeugt und übergeben?

Die Qualität des Dokuments wird auf Grund der automatisierten Erstellung erhöht. Mit der Einführung von TAF/TAP-TSI und Annex VII wird es im FPE keine räumlichen Inkonsistenzen mehr geben und somit würden sie auch nicht in der BauFplo ersichtlich sein. Zeitliche Inkonsistenzen können wir aktuell leider nicht ausschließen. An dieser Thematik arbeiten wir weiterhin.

1.9 Wenn jeder Regionalbereich sauber konstruieren muss, müssen also künftig doch auch Regionalbereiche Teile erstellen, in die die Züge einfach mit einer Verfrühung/-spätung eingebrochen sind. Was passiert bei fehlenden Kapazitäten bei verschobenen Lagen? Resultierende Teilausfälle denkbar?

Die Qualität des Dokuments wird auf Grund der automatisierten Erstellung erhöht. Mit der Einführung von TAF/TAP-TSI und Annex VII wird es im FPE keine räumlichen Inkonsistenzen mehr geben und somit würden sie auch nicht in der BauFplo ersichtlich sein. Zeitliche Inkonsistenzen können wir aktuell leider nicht ausschließen. An dieser Thematik arbeiten wir weiterhin.

1.10 Stehen zukünftig die Informationen aus der BauFplo auch in einem TAF/TAP TSI-Format und mit den TAF/TAP TSI Identifier (Path- und TrainIDs, PLC, etc?) zu Verfügung?

Auf der BauFplo wird es zum aktuellen Kenntnisstand keine TTT-Identifier geben, da die Spezifikation zu TTT keine Vorgaben zur BauFplo macht.

1.11 Sind weitere Endpunkte in der API geplant, z.B. um Einsprüche zu eine NAÄ abzugeben?

Im Kontext der digitalen BauFplo fokussieren wir uns auf den automatisierten Versand der BauFplo an das EVU und den Betrieb, insbesondere dem Triebfahrzeugführenden. Die BauFplo hat den Fokus auf der betrieblichen Durchführung. Die GPE/FPE und netzausgelöste Änderung erfolgen im Rahmen des vorgelagerten Prozesses.

1.12 Gibt es im Hochlauf für BauFploen auch ZvFen?

ZvFen wird es auch im Fahrplanjahr 2026 im aktuellen Format weiterhin geben. Für jeden Zug, der in einer ZvF geregelt ist, wird es eine BauFplo geben. Ab Einführung von Annex7, wird es keine ZvFen mehr geben, sondern GPE (Grobplanungsergebnis) und FPE (Feinplanungsergebnis) - diese sind auch zugbezogen. Sobald es ein FPE gibt, gibt es dann auch eine BauFplo.

1.13 Wird die ZvF noch auf der Maßnahmenebene geregelt oder gibt es auch eine Zvf pro Zug/Tag?

ZvFen wird es auch im Fahrplanjahr 2026 im aktuellen Format weiterhin geben. Für jeden Zug, der in einer ZvF geregelt ist, wird es eine BauFplo geben. Ab Einführung von Annex7, wird es keine ZvFen mehr geben, sondern GPE (Grobplanungsergebnis) und FPE (Feinplanungsergebnis) - diese sind auch zugbezogen. Sobald es ein FPE gibt, gibt es dann auch eine BauFplo.

1.14 Wie wird sich das ZvF-Verfahren ändern? Wird ein ZvF auf Zugnummer und Datum bezogen sein oder weiterhin auf eine Baumaßnahmenummer?

Ab dem Fahrplanjahr 2027 wird es aufgrund des Annex VII keine ZvF für eine Baumaßnahme mit allen betroffenen Zügen geben, sondern pro Zug, der durch die Baumaßnahme fährt, ein GPE und ein FPE.

1.15 Worin unterscheiden sich die Inhalte einer BauFplo und einem Feinplanungs Ergebnis (FPE)?

Das FPE enthält die trassenbezogene Sicht eines baubetroffenen Zuges. Der Unterschied ist, dass die digitale BauFplo ein betriebliches Dokument ist und Informationen enthält, die nicht auf dem FPE sind.

1.16 Wird es Zeitsprünge geben innerhalb eines Fahrplanes? (Teilausregelung)

Mit der Einführung von TAF/TAP-TSI und gemäß Richtlinie 402.0305 der INB 2027 (Annex VII Prozess) wird es keine räumlichen Inkonsistenzen mehr geben und somit würden sie auch nicht in der BauFplo sichtbar sein. Zeitliche Inkonsistenzen (positive und negative Zeitsprünge) können wir bei Teilausregelungen aktuell leider nicht ausschließen und weisen diese am Laufweg auf der BauFplo aus. An dieser Thematik arbeiten wir weiterhin.

1.17 Muss weiterhin das Excel-Formular für baubedingte Zusatzleistungen ausgefüllt werden oder erfolgt das zukünftig auch über ein digitales Tool?

Bis zur Einführung von TAF/TAP-TSI muss weiterhin via Excel-Liste bestellt werden.

1.18 Mit der Herausgabe tagesscharf, das dann sicherlich auch EBula, werden wir arbeiten können. Ich prüfe ja auch den Regelfahrplan nicht jeden Tag. Wie sehe ich aber, dass die Baumaßnahme korrekt verarbeitet wurde. Denn dafür müsste es ja sowas wie ein Angebot geben (ggf. auch tabellarisch).

Der Prozess für die Abstimmung und Konsultation von Baumaßnahmen findet sich in der Richtlinie 402.0305 (Umsetzung Annex VII Prozess).

Weitere Informationen finden Sie auf folgender Internetseite:

https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/fahren_und_bauen/annex-vii-richtlinie-2012-34-eu-11857512

1.19 Was bedeutet der Zeitraum z-3? Bedeutet dies, dass ein EVU erst drei Tage vor der entsprechenden netzbedingten Einschränkung über diese Einschränkung informiert wird? Oder bedeutet dies, dass erst drei Tage vor der Einschränkung ein Fahrplan versendet wird? Oder handelt es sich hier nicht um Tage, sondern um Monate?

Die Richtlinie 402.0305 (Umsetzung Annex VII Prozess) definiert Zeitpunkte, an denen sogenannte Verfügbarkeitseinschränkungen an die EVU kommuniziert werden müssen. Wie weit im Voraus eine Verfügbarkeitseinschränkung kommuniziert werden muss, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Das "z" bedeutet immer "Wochen vor Baubeginn". Das bedeutet, "z-3" heißt "3 Wochen vor Baubeginn" wird der Zug am Verkehrstag mittels digitaler Baufplo versendet.

Weitere Informationen finden Sie auf folgender Internetseite:

https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/fahren_und_bauen/annex-vii-richtlinie-2012-34-eu-11857512

1.20 Wie ist das Zusammenspiel und die Übermittlung der BauFplo-Fahrplaninformationen über die anderen Fahrplanschnittstellen der DB InfraGo (NSS mit GFD und BZD und zukünftig TAF/TAP TSI) vorgesehen? – Sind weiterhin Konstellationen möglich, wo Informationen zum nicht mehr gültigen Regelfahrplan erst nach der übermittelten BauFplo bei uns eintreffen?

Die Richtlinie 402.0305 (Umsetzung Annex VII Prozess) sieht eine vorgegebene Reihenfolge der Veröffentlichung von Fahrplandokumenten vor, die den Regelprozess darstellt.

Weitere Informationen finden Sie auf folgender Internetseite:

https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/fahren_und_bauen/annex-vii-richtlinie-2012-34-eu-11857512

1.21 Was genau wird unter einer netzausgelösten Änderung verstanden? Worin besteht der Unterschied zu einer BauFplo? In welchem Format erhalten wir die NAÄ?

In Abschnitt 8 Absatz 6 der Richtlinie 402.0305 der INB 2027 sind Regelungen zur BauFplo und netzausgelösten Änderung (NAÄ) enthalten. Mit der NÄA werden die vertragsrelevanten Vorgaben aus der FPE umgesetzt, deswegen löst die DB InfraGO AG mit der Bereitstellung des FPE zeitgleich die NAÄ aus. Im Gegensatz dazu ist die BauFplo ein betriebliches Informationsdokument. Sie informiert die Triebfahrzeugführenden und den Betrieb über alle baubedingten Auswirkungen auf den Zuglauf. Die NAÄ wird über das TPN an das EVU übermittelt. Die BauFplo kann im digitalen Datenformat (XML, JSON) über eine Schnittstelle abgerufen werden, wird aber gleichzeitig auch noch als PDF-Format per E-Mail versendet.

1.22 Damit RNE eindeutige IST-Zeiten liefern kann, bedarf es einer Übereinstimmung der gelieferten und der gefahrenen Ortsverläufe. Werden Informationen zu Fahrzeiten und Ortsverläufen aus der BauFplo auch in der Datenlieferung an die RNE enthalten sein und damit im RNE TIS abrufbar?

Auf der BauFplo wird es zum aktuellen Kenntnisstand keine TAF/TAP-TSI-Identifier geben, da die Spezifikation zu TAF/TAP-TSI keine Vorgaben zur BauFplo macht.

1.23 Wie wird sichergestellt, dass alle Verkehre einen Fahrplan bekommt, wo heute nur mit Trickserei (keine konfliktfreie Planung oder weiter +XX) überhaupt was möglich ist?

Der Prozess für die Abstimmung und Konsultation von Baumaßnahmen findet sich in der Richtlinie 402.0305 (Umsetzung Annex VII Prozess).

Weitere Informationen finden Sie auf folgender Internetseite:

https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/fahren_und_bauen/annex-vii-richtlinie-2012-34-eu-11857512

1.24 Gibt es eine "deadline", ab wann es keine Änderungen zur Fplo mehr gibt bzw geben darf?

Die Richtlinie 402.0305 (Umsetzung Annex VII Prozess) definiert Zeitpunkte, an denen sogenannte Verfügbarkeitseinschränkungen an die EVU kommuniziert werden müssen. Wie weit im Voraus eine Verfügbarkeitseinschränkung kommuniziert werden muss, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Das "z" bedeutet immer "Wochen vor Baubeginn". Das bedeutet, "z-3" heißt "3 Wochen vor Baubeginn" wird der Zug am Verkehrstag mittels digitaler Baufplo versendet.

Weitere Informationen finden Sie auf folgender Internetseite:

https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/fahren_und_bauen/annex-vii-richtlinie-2012-34-eu-11857512

1.25 Wenn mehrere Baumaßnahmen in unterschiedlichen Regionen durchfahren werden, ist die zeitliche Konsistenz sichergestellt?

Mit der Einführung von TAF/TAP-TSI und gemäß der Richtlinie 402.0305 der INB 2027 (Umsetzung Annex VII Prozess) wird es im FPE keine räumlichen Inkonsistenzen mehr geben und somit würden sie auch nicht in der BauFplo sichtbar sein. Zeitliche Inkonsistenzen können wir aktuell leider nicht ausschließen. An dieser Thematik arbeiten wir weiterhin.

1.26 Mit welchem Vorlauf wird die digitale BauFplo versendet?

Die Richtlinie 402.0305 (Umsetzung Annex VII Prozess) definiert Zeitpunkte, an denen sogenannte Verfügbarkeitseinschränkungen an die EVU kommuniziert werden müssen. Wie weit im Voraus eine Verfügbarkeitseinschränkung kommuniziert werden muss, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Das "z" bedeutet immer "Wochen vor Baubeginn". Das bedeutet, "z-3" heißt "3 Wochen vor Baubeginn" wird der Zug am Verkehrstag mittels digitaler Baufplo versendet.

Weitere Informationen finden Sie auf folgender Internetseite:

https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/fahren_und_bauen/annex-vii-richtlinie-2012-34-eu-11857512

1.27 Identifikatoren für Betriebsstellen im Zuglauf: Alle Datenelemente, die eine Betriebsstelle referenzieren (z.B. /content/fahrplan/laufwegänderung/betriebsstelle), verwenden in der digitale BauFplo weiterhin den herkömmlichen RL100-Code zur Identifikation der Betriebsstelle. Künftig mit TAF/TAP TSI werden jedoch die PrimaryLocationCodes (PLC) der führende und alleinige Identifikator für Betriebsstellen sein. Beabsichtigen Sie, die digitale BauFplo auf die PLC-Systematik umzustellen (spätestens mit Einführung von TTT im Bereich Fahrplan der DB InfraGO ab JFpl 2027)? Hinweis: Die Verwendung von PLC/SLC zur Identifikation von Betriebsstellen ist ein europäischer Standard/Vorgabe gemäß TAF/TAP TSI.

Wir werden auch die Veröffentlichungsdokumente, wie die BauFplo, in einen TAF/TAP-TSI-konformen Zustand überführen. Allerdings werden weiterhin RL 100-Codes für die Betriebsstellen angezeigt.

1.28 Datentypen und Validierungen: Sie verwenden vielfach den Datentyp „String“ für Attribute, die eigentlich eine wohlbekannte Wertemenge darstellen und deshalb nach Stand der Technik als Enumeration definiert werden sollten – Beispiel: Bremsstellung – oder für die man auf andere Art eine Einschränkung der erlaubten Wertemenge vornehmen sollte – Beispiel: statt die KV-Profile einfach nur als „String“ zu definieren wäre der Stand der Technik, auf diesem String eine Einschränkung wie <pattern value="\d{3}"/> zu definieren. Aus meiner Sicht entspricht die aktuelle Vorgabe nicht dem Stand der Technik, und die wesentlichen Vorgaben hätten leicht aus dem TAF/TAP TSI-Standard übernommen werden können.

Um die Schnittstelle flexibel nutzbar zu halten, wurde zunächst auf generische Typen gesetzt. Zudem ist die BauFplo nicht unmittelbar an den TAF/TAP-TSI-Standard gebunden, da es sich um Dokumente für die Durchführung der Zugfahrt handelt, deren Einführung zeitlich versetzt zu den TAF/TAP-TSI-Vorgaben erfolgt.

1.29 Zugnummer, OTN und TrainID: Sie verwenden die generische Bezeichnung „Zugnummer“ (z.B. /content/zug/nummer). Ist damit gemeint:

- die „klassische“ Zugnummer heutiger Prägung gemeint

- die betriebliche Zugnummer nach TAF/TAP TSI Standard, die sog. OTN

- die planerische Zugnummer nach TAF/TAP TSI Standard, die sog. TrainID

(jetzt und auch nach Einführung von TAF/TAP TSI in Fahrplan und Betrieb ab JFpl 2027)

Mit „Zugnummer“ ist im Kontext der BauFplo die betriebliche Zugnummer (OTN) nach TAF/TAP TSI gemeint.

1.30 Technische Abstimmung mit "Fahrplan" und "Betrieb" bei DB InfraGO

Gibt es an irgendeiner andere Stelle Abstimmungen mit den Datenformaten und den Datenstrukturen, die die TAF/TAP TSI kompatiblen Systeme der DB InfraGO verwenden (PathOS, BDV Betriebsdatenverteiler, etc.)?

Mein erster Eindruck ist, dass das Format der „digitalen BauFplo“ von diesen Standards komplett losgelöst definiert ist.

Für Mitte 2026 ist vorgesehen, die Veröffentlichungsdokumente – einschließlich der BauFplo – in einen TAF/TAP TSI-konformen Zustand zu überführen.

Aktuell ist die BauFplo noch losgelöst von den TAF/TAP TSI-Strukturen, da diese Vorgaben sich nicht auf die Fahrplandokumente beziehen.

1.31 Frage zur Einführung der digitalen FPLO: Mein Verständnis ist, das mit der Einführung TAP-TSI / Annex VII zum Fahrplan 2027 komplett auf die digitale FPLO umgestellt wird. Meine Frage bezieht sich auf den Einführungspfad: Was bedeutet das für den Hochlauf ab ca. 08/26? Werden alle Dokumente, die sich auf den Fpl 2027 beziehen automatisch im neuen Format versendet? Dokumente mit Bezug bis zum Datum des Fpl-Wechsels (also noch der komplette Fahrplan 2026) werden über den alten Weg und Formate kommuniziert?

Wird eine Bautrasse nach Richtlinie 402.0305 (Umsetzung Annex VII Prozess) konsultiert und mit einem GPE, FPE und NAÄ veröffentlicht, wird es nur im neuen Format möglich sein die BauFplo zu versenden. Ab Oktober 2026 muss mit dem Format gerechnet werden.

1.32 Inwiefern ist die Einführung der digitalen BauFplo mit der Einführung von Taf/Tap TSI zusammenhängend? Welche technischen Gründe liegen für einen Zusammenhang der Einführung von Taf/Tap TSI und der digitalen BauFplo vor?

Generell ist die Einführung der digitalen BauFplo nicht von TAF/TAP-TSI abhängig. Die DVO 2017/2075 (Umsetzung Annex VII Prozess) schreibt aber einen Zugbezug vor. Mit dem FPE und GPE veröffentlichen wir zugbezogen, daher brauchen wir aber auch eine neue Form der BauFplo.

1.33 Wir schreiben das Fahrplanjahr 2027. TTT ist erfolgreich eingeführt. Dann erhalten wir für jede Veränderung an der Trasse, egal mit welchem Vorlauf immer eine PDM (PathDetailsMessage) durch InfraGO mit dem letzten gültigen laufweg und Zeiten. Wird dann für jede dieser Versionen auch immer automatisch ein Dokument in BSV angestoßen?

Wenn es nach der Richtlinie 402.0305 der INB 2027 (Umsetzung Annex VII Prozess) ein FPE und ein NAÄ gibt, dann gibt es auch eine BauFplo aus BSV. Zu einer anderen PDM (PathDetailsMessage), die es aus anderen Fahrplanphasen oder vom Betrieb geben kann, wird es keine BauFplo aus BSV geben.

1.34 Wenn ein Zuglauf unterbrochen wird, z.B. Zug 18412 verkehrt nicht von A bis Z sondern nur von A bis B, dann Ausfall und dann wieder von X bis Z. Der 'hintere' Zug braucht eine neue Zugnummer. Die wird von InfraGO vergeben und nicht von mir als EVU. Erkennt man den Zusammenhang zwischen diesen Zügen?

In der digitalen BauFplo ist in diesem Fall kein Bezug bei der Trasse mit der neuen Zugnummer auf die Originaltrasse ersichtlich. Dieser kann aus dem dazugehörigen FPE ermittelt werden. Das FPE enthält das Attribut pathIdOld aus TTT, über dieses die Referenz zur Originaltrasse herge-stellt werden kann.

Wenn über das Bestellportal pathOS eine baubedingte Zusatzleistung bestellt wird, so ist die PathId, auf die sich die zusätzliche Trasse bezieht, dort anzugeben (z.B. baubetroffene Trasse enthält Teilausfall, die baubedingte Zusatzleistung ist die Leerfahrt in die Abstellung, in diesem Fall wird auf die pathId der baubetroffenen Trasse (FPE) referenziert).

1.35 Ist aus der BauFplo bei Bauzugnummern der Bezug zur ursprünglichen Zugnummer ersichtlich?

In der digitalen BauFplo ist in diesem Fall kein Bezug bei der Trasse mit der neuen Zugnummer auf die Originaltrasse ersichtlich. Dieser kann aus dem dazugehörigen FPE ermittelt werden. Das FPE enthält das Attribut pathIdOld aus TTT, über dieses die Referenz zur Originaltrasse herge-stellt werden kann.

Wenn über das Bestellportal pathOS eine baubedingte Zusatzleistung bestellt wird, so ist die PathId, auf die sich die zusätzliche Trasse bezieht, dort anzugeben (z.B. baubetroffene Trasse enthält Teilausfall, die baubedingte Zusatzleistung ist die Leerfahrt in die Abstellung, in diesem Fall wird auf die pathId der baubetroffenen Trasse (FPE) referenziert).

1.36 Ist in den digitalen FPLOen bei einem Ersatzzug der ursprüngliche Zug (Originalzug) ersichtlich?

In der digitalen BauFplo ist in diesem Fall kein Bezug bei der Trasse mit der neuen Zugnummer auf die Originaltrasse ersichtlich. Dieser kann aus dem dazugehörigen FPE ermittelt werden. Das FPE enthält das Attribut pathIdOld aus TTT, über dieses die Referenz zur Originaltrasse herge-stellt werden kann.

Wenn über das Bestellportal pathOS eine baubedingte Zusatzleistung bestellt wird, so ist die PathId, auf die sich die zusätzliche Trasse bezieht, dort anzugeben (z.B. baubetroffene Trasse enthält Teilausfall, die baubedingte Zusatzleistung ist die Leerfahrt in die Abstellung, in diesem Fall wird auf die pathId der baubetroffenen Trasse (FPE) referenziert).

1.37 (Wo/Wie) Ist bei baubedingten Zusatz-/Ersatzleistungen der Zusammenhang zur Ursprungsleistung erkennbar?

In der digitalen BauFplo ist in diesem Fall kein Bezug bei der Trasse mit der neuen Zugnummer auf die Originaltrasse ersichtlich. Dieser kann aus dem dazugehörigen FPE ermittelt werden. Das FPE enthält das Attribut pathIdOld aus TTT, über dieses die Referenz zur Originaltrasse herge-stellt werden kann.

Wenn über das Bestellportal pathOS eine baubedingte Zusatzleistung bestellt wird, so ist die PathId, auf die sich die zusätzliche Trasse bezieht, dort anzugeben (z.B. baubetroffene Trasse enthält Teilausfall, die baubedingte Zusatzleistung ist die Leerfahrt in die Abstellung, in diesem Fall wird auf die pathId der baubetroffenen Trasse (FPE) referenziert).

1.38 Ist bei Bauzugnummern (z.B. Ersatzzug nach Ausfall mitten im Regelzuglauf) der Bezug zum ursprünglichen Zug erkennbar, bzw. umgekehrt, das eine neue Zugnummern nach der Baustelle verkehrt?

In der digitalen BauFplo ist in diesem Fall kein Bezug bei der Trasse mit der neuen Zugnummer auf die Originaltrasse ersichtlich. Dieser kann aus dem dazugehörigen FPE ermittelt werden. Das FPE enthält das Attribut pathIdOld aus TTT, über dieses die Referenz zur Originaltrasse herge-stellt werden kann.

Wenn über das Bestellportal pathOS eine baubedingte Zusatzleistung bestellt wird, so ist die PathId, auf die sich die zusätzliche Trasse bezieht, dort anzugeben (z.B. baubetroffene Trasse enthält Teilausfall, die baubedingte Zusatzleistung ist die Leerfahrt in die Abstellung, in diesem Fall wird auf die pathId der baubetroffenen Trasse (FPE) referenziert).

1.39 Ist die folgende Annahme richtig? Ein Ausfall ist in BSV X für Zug 1 geregelt, in BSV Y ist dann der Ersatzzug für Zug 1 aus BSV X als zusätzlicher Zug abgebildet. Diese Verknüpfung ist auch in BSV Y erkennbar.

In der digitalen BauFplo ist in diesem Fall kein Bezug bei der Trasse mit der neuen Zugnummer auf die Originaltrasse ersichtlich. Dieser kann aus dem dazugehörigen FPE ermittelt werden. Das FPE enthält das Attribut pathIdOld aus TTT, über dieses die Referenz zur Originaltrasse herge-stellt werden kann.

Wenn über das Bestellportal pathOS eine baubedingte Zusatzleistung bestellt wird, so ist die PathId, auf die sich die zusätzliche Trasse bezieht, dort anzugeben (z.B. baubetroffene Trasse enthält Teilausfall, die baubedingte Zusatzleistung ist die Leerfahrt in die Abstellung, in diesem Fall wird auf die pathId der baubetroffenen Trasse (FPE) referenziert).

1.40 In dem zu Verfügung gestellten xml Dokument sehe ich kein Attribut, welches auf einen Verweis zu einem anderen Zug schließen lässt. Ist es sichergestellt, dass Züge, die aufgrund von Baumaßnahmen ausfallen und aufgrund derer ein neuer (Ersatz)zug hinzu kommt, diese Verknüpfung sichtbar ist? Nicht SEV.

In der digitalen BauFplo ist in diesem Fall kein Bezug bei der Trasse mit der neuen Zugnummer auf die Originaltrasse ersichtlich. Dieser kann aus dem dazugehörigen FPE ermittelt werden. Das FPE enthält das Attribut pathIdOld aus TTT, über dieses die Referenz zur Originaltrasse herge-stellt werden kann.

Wenn über das Bestellportal pathOS eine baubedingte Zusatzleistung bestellt wird, so ist die PathId, auf die sich die zusätzliche Trasse bezieht, dort anzugeben (z.B. baubetroffene Trasse enthält Teilausfall, die baubedingte Zusatzleistung ist die Leerfahrt in die Abstellung, in diesem Fall wird auf die pathId der baubetroffenen Trasse (FPE) referenziert).

1.41 Wo / wie erfolgt die Zuordnung einer Bau-Zugnummer zur Regelzugnummer?

In der digitalen BauFplo ist in diesem Fall kein Bezug bei der Trasse mit der neuen Zugnummer auf die Originaltrasse ersichtlich. Dieser kann aus dem dazugehörigen FPE ermittelt werden. Das FPE enthält das Attribut pathIdOld aus TTT, über dieses die Referenz zur Originaltrasse herge-stellt werden kann.

Wenn über das Bestellportal pathOS eine baubedingte Zusatzleistung bestellt wird, so ist die PathId, auf die sich die zusätzliche Trasse bezieht, dort anzugeben (z.B. baubetroffene Trasse enthält Teilausfall, die baubedingte Zusatzleistung ist die Leerfahrt in die Abstellung, in diesem Fall wird auf die pathId der baubetroffenen Trasse (FPE) referenziert).

1.42 Wie werden die Ersatzzugnummern abgebildet/vergeben auf dem Streckenabschnitt an dem der Zug weiterhin verkehren kann? Paradebeispiel hier wäre, wenn Züge durch vorzeitige Abfahrt am Startbahnhof einen Tagwechsel -1 bekommen.

In der digitalen BauFplo ist in diesem Fall kein Bezug bei der Trasse mit der neuen Zugnummer auf die Originaltrasse ersichtlich. Dieser kann aus dem dazugehörigen FPE ermittelt werden. Das FPE enthält das Attribut pathIdOld aus TTT, über dieses die Referenz zur Originaltrasse hergestellt werden kann.

Wenn über das Bestellportal pathOS eine baubedingte Zusatzleistung bestellt wird, so ist die PathId, auf die sich die zusätzliche Trasse bezieht, dort anzugeben (z.B. baubetroffene Trasse enthält Teilausfall, die baubedingte Zusatzleistung ist die Leerfahrt in die Abstellung, in diesem Fall wird auf die pathId der baubetroffenen Trasse (FPE) referenziert).

1.43 Was passiert dann mit kurzfristigen Baustellen, die nach den neuen Fristen für die FPLO ja dann viele Wochen sind? Wie soll das dann gelöst werden? Heute laufen wir den fehlerbehafteten FPLO bis zu einen Tag vor Gültigkeit hinterher.

Die Richtlinie 402.0305 (Umsetzung Annex VII Prozess) definiert Zeitpunkte, an denen sogenannte Verfügbarkeitseinschränkungen an die ZB kommuniziert werden müssen. Wie weit im Voraus eine Verfügbarkeitseinschränkung kommuniziert werden muss, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Das "z" bedeutet immer "Wochen vor Baubeginn". Das bedeutet, "z-3" heißt "3 Wochen vor Baubeginn" wird der Zug am Verkehrstag mittels digitaler Baufplo versendet.

Weitere Informationen finden Sie auf folgender Internetseite:

https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/fahren_und_bauen/annex-vii-richtlinie-2012-34-eu-11857512

1.44 Kann man davon ausgehen, dass es also für jede digitale BauFplo einen Vertragszustand in pathOS (NAÄ) geben wird? Für alle BKE Kategorien?

Zu jeder BauFplo wird es auch eine NAÄ geben. Dies gilt ebenfalls für verschiedene Kategorien der BKE. Allerdings werden BKEn auch bei der Erstellung des Netzfahrplan berücksichtigt. Diese bekommen entsprechend keine BauFplo, sondern werden im Rahmen des Netzfahrplanes veröffentlicht.

1.45 Wie wird sichergestellt dass die aktuellen vorhandenen Trassen Konstruktionsgrenzen ‚innerhalb von InfraGO, nicht mehr vorhanden sind?

Der Arbeitsprozess zur überregionalen Bearbeitung basiert auf der in der Richtlinie 402.0305 (Umsetzung Annex VII Prozess) enthaltenen Zugsicht der Trasse. Wir stellen die überregionale Bearbeitung mithilfe geeigneter IT-Unterstützung sicher.

1.46 Wie wird mit einer kurzfristigen Rücknahme einer Fplo umgegangen, wenn bspw. eine Baustelle abgesagt wird, aber schon die Fplo veröffentlicht wurde? Wird für diesen Fall eine neue Tages/Zugscharfe Fplo versendet und was passiert mit ggf. vorhandenen Fahrzeitverlängerungen?

Gemäß Richtlinie 402.0305 (Umsetzung Annex VII Prozess) ist eine Rücknahme der BauFplo künftig nicht mehr vorgesehen. Ab z-8 Wochen sind Änderungen an der Bautrasse nicht mehr möglich. Die FPE-Trasse bleibt bestehen, da die Bautrasse bereits als Regeltrasse geführt wird.

Weitere Informationen finden Sie auf folgender Internetseite:

https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/fahren_und_bauen/annex-vii-richtlinie-2012-34-eu-11857512

1.47 Aus nachvollziehbaren Gründen kann es ja vorkommen, dass DB InfragGO an den Fahrzeiten und/oder Laufweg zwischen FPE/NAÄ und BauFplo Änderungen vornehmen muss oder es aktualisierte Versionen zu einer bestehenden BauFplo gibt. In diesen beiden Fällen müsste das EVU doch auch zusätzlich eine NAÄ bekommen (FPE wahrscheinlich wegen Fristablauf nicht). Nur das EVU kann ja beurteilen, ob mit den vorhandenen Produktionsressourcen die geänderte Fahrlage auch produziert werden kann. Bekommen wir in solchen Fällen (entweder Unterschiede zwischen FPE/NAÄ und BauFplo oder mit aktualisierten Versionen einer BauFplo) auch parallel immer eine NAÄ?

Zu einer BauFplo gibt es immer das entsprechende NAÄ dazu.

1.48 Was ist, wenn wir umlaufbedingt die Zugcharakteristik später ändern müssen?

Wird während der Konsultations-Stellungnahmephase zu einem GPE umlaufbedingt eine Anpassung der Zugcharakteristik erforderlich und hierzu Stellungnahme vom ZB abgegeben, wird lediglich das GPE bzw. in das GPEnS sowie ggf. das FPE die geänderte Zugcharakteristik aufgenommen, sofern diese umsetzbar ist angepasst. Wird eine berechtigte Änderung nach dem Versand des FPE ausgelöst dieser Konsultationsphase notwendig, wird eine neue FPE, NAÄ und digitale BauFplo mit der geänderten Zugcharakteristik ausgestellt, sofern umsetzbar. Alternativ kann eine Änderungsbestellung getätigt werden. Es wird auf Abschnitt 10 Abs. 7 der Richtlinie 402.0305 verwiesen.

1.49 Wird es eine Möglichkeit geben, einen Teil der Trasse auszulegen, wenn sie durch BauFplo geregelt ist?

Im Prozesschritt der Stellungnahme auf das erhaltene GPE kann durch den ZB in der Stellungnahme der Wunsch eines Teilausfalls angelegt werden. Wenn dieser im FPE verarbeitet werden kann, wird dieser auch in der BauFplo verarbeitet. Daneben gibt es noch die Möglichkeit der Teilstornierung im Netz- bzw. Gelegenheitsverkehr.

1.50 Neu: Wird es mit der digitalen BauFplo weiterhin Nachträge geben?

Änderungen bleiben weiterhin möglich, werden jedoch nicht mehr als Nachtrag zu einer baustellenbezogenen BauFplo verarbeitet. Nach Versand der NAÄ gilt die Trasse als neuer Vertragszustand. Jede weitere Änderung wird zug- und verkehrstagesscharf als neuer Fahrplan erstellt. Über die BauFplo-API steht stets der zuletzt gültige Datensatz für den jeweiligen Zug und Verkehrstag zur Verfügung.