



Übersicht der Änderungen in Version 4.7.0 der SST-Dokumentation des Bestellsystems der DB InfraGO AG für EVU-Systeme

Datum: 28.09.2026

Inhaltsverzeichnis

1 Änderungen am Hauptdokument	3
1.1 Fachliche Anpassungen	3
1.2 Redaktionelle Anpassungen	5
2 Änderungen an Anlage 1	7
2.1 Fachliche Anpassungen	7
2.2 Redaktionelle Anpassungen	9
3 Änderungen an Anlage 3	11
4 Änderungen an Anlage 8	12
5 Änderungen an Anlage 9	13
6 Änderungen an Anlage 10	14

1 Änderungen am Hauptdokument

1.1 Fachliche Anpassungen

Referenz	Version 4.6.3	Version 4.7.0
Kap. 4.5 Anpassung zur Vergabe vorläufiger OTN	„Die Zugnummer (OTN) wird nach der Entgegennahme einer Trassenerstanmeldung als vorläufige OTN zugewiesen bzw. bei Angabe durch das EVU als solche bestätigt und unterstützt in der Planungsphase die praktische Arbeit der Konstrukteure, ggf. notwendige manuelle Prozessschritte und Abstimmungen mit dem bestellenden EVU.“	„Die Angabe einer Zugnummer im Rahmen der Trassenerstanmeldung durch den Kunden ist bei Verwendung eines Kontingents, reservierten Zugnummern oder internationalen Zugfahrten unter Verwendung des Verfahrens nach UIC-Merkblatt erforderlich. Bei einer Trassenerstanmeldung ohne Zugnummer vergibt die DB InfraGO AG im Rahmen der Konstruktion eine Zugnummer und weist diese im Trassenangebot (PathDetailsMessage) aus.“
Kap. 5.2.5, Kap. 7.3 Aufnahme des Basisprozesses „Modification“ bei der ErrorMessage	„[...] werden der Basisprozess „Request“ beendet [...]“ „Zurückweisung der Message und Beendigung des Basisprozess „Request“ “	„[...]werden die Basisprozesse „Request“ und „Modification“ beendet [...]“ „Zurückweisung der Message und Beendigung des Basisprozess „Request“ und „Modification“ “
Kap. 5.3.1 Abbildung 11 Konkretisierung des Nachrichtenschemas „Netzausgelöster Änderungs- und Stornierungsprozess“		Neue Sternchenvermerke: „*Versand mehrerer PDM bei mittigem Teilausfall“ „** Je nach Auswirkung der Änderung können für den räumlich und/oder zeitlich verbleibenden Teil der bisherigen gebuchten Trasse eine oder mehrere PathDetailsMessages versendet werden“
Kap. 5.3.8 Hinweis zum Verfahren mit netzausgelöster Änderung		Neue Passage: „Bei Überschreitung der Frist zur Annahme oder Ablehnung des netzausgelösten Angebots erfolgt das weitere Vorgehen nach dem fachlichen Prozess. (siehe hierzu auch Anlage 3)“

Referenz	Version 4.6.3	Version 4.7.0
Kap. 5.3.8		Neue Passage: Aufnahme des Verfahrens „mittiger Teilausfall“
		Entfernung des Kapitels über die Vergabe von Rahmenverträgen (Kap 5.4)
Kap. 10.6		Vershub der weiterhin notwendigen Kapitel bestehender RVK
Kap. 8.3.1 Aufnahme des Verfahrens bei räumlichen Teilzuweisungen unter Verwendung von ReasonOfReference-Code „DE03“		Neue Passage: „Ist zur Umsetzung einer räumlichen Teilzuweisung die Anmeldung einer Teiltrasse mit neuer ReferenceTrainID notwendig, ist diese mit Verweis auf die ursprüngliche PathRequestID unter Verwendung des ReasonOfReference-Codes „DE03“ zu referenzieren.“
Kap. 4.1 Konkretisierung zum Planungsobjekt „Zug“	„Hat ein Planungsobjekt „Zug“ mehrere zeitlich disjunkte Fahrlagen im Bereich eines EIU und sollen diese Fahrlagen als eine Einheit betrachtet und behandelt werden, so kann ergänzend in jeweils einer Fahrlage eine Referenz auf die anderen Fahrlagen durch Angabe deren PathRequestID in der Struktur RelatedPlannedTransportIdentifizier und des Codes DE03 für das Element ReasonOfReference (siehe Anlage 1 Kapitel 3.4) angegeben werden.“	„Hat ein Planungsobjekt „Zug“ mehrere zeitlich disjunkte Fahrlagen im Bereich eines EIU, dann sind diese Fahrlagen als eine Einheit zu betrachten und zu behandeln.“

1.2 Redaktionelle Anpassungen

Referenz	Version 4.6.3	Version 4.7.0
Titelseite, Kap. 2.3	<i>Bezug auf 2027</i>	Anpassung auf 2028
Kap. 2.3		„Kapitel zu Rahmenverträgen gänzlich entfernt. Umgang mit Bestandsverträgen ist in Kapitel 10.6 erläutert „
Gesamtes Dokument		Entfernung der Hinweise zu RVK in allen notwendigen Passagen
Kap. 3.2		Neu aufgenommene Geschäftsvorfälle „Grobplanungs- und Feinplanungsergebnis (GPE/FPE)“
Kap. 4.2	„(z. B. Trassensplittung nach Wechsel der Zugnummer (OTN) auf Grund betrieblicher Erfordernisse; Zugtrassenabfolge DB InfraGO – fremdes EIU – DB InfraGO).“	„(z. B. Trassensplittung nach Wechsel der Zugnummer (OTN) auf Grund betrieblicher Erfordernisse).“
Kap. 4.5.1	„Für den Konstruktionsbereich der DB InfraGO sind nachfolgende fachliche Regeln festgelegt und zu beachten. Diese Regeln, die unter dem Aspekt der Umsetzung von TAF/TAP-TSI z. T. neu definiert wurden, sind aktuell noch nicht vollständig in einem finalen Status beschrieben und können daher zu einem späteren Zeitpunkt ggf. noch ergänzt oder modifiziert werden.“	Passage entfernt
Kap. 4.5.1	„DB Netz – fremder Infrastrukturbereich – DB InfraGO“	„DB InfraGO – fremder Infrastrukturbereich – DB InfraGO“
Kap. 5.2.15, Kap. 5.3.16	TypeOfInformation-Code „offer withdrawn“	TypeOfInformation-Code 29 „withdrawal“.
Kap. 7.1	„[...]und der ID des Objektes.“	„[...] und der ID des Objektes innerhalb der Struktur „identifiers“. Die Angabe in der Struktur „ReferenceTRID wird ignoriert.“

Referenz	Version 4.6.3	Version 4.7.0
Kap. 7.1	„(siehe Kap. 5.6)“	„(siehe Kap. 5.5, sowie Anlage 3)“
Kap. 7.2	„Für die Planungsphase wird diese Möglichkeit jedoch nicht genutzt.“	„Für die Planungsphase wird diese Möglichkeit aktuell noch nicht genutzt.“
Kap. 7.2	„Nutzungsumfang und -bedingungen für die Anwendung der UpdateLink-Message in der operativen Phase (betriebliche Durchführung und dispositive Planung) auf aus der gebuchten Zugtrasse (Kalenderobjekt) abgeleiteten Tagesobjekte sind nicht Gegenstand dieser Dokumentation und werden separat geregelt.“	Passage entfernt
Kap. 13.2	Kein Eintrag für FPE und GPE	„FPE = Feinplanungsergebnis“ und „GPE(nS) = Grobplanungsergebnis (nach Stellungnahme“

2 Änderungen an Anlage 1

2.1 Fachliche Anpassungen

Referenz	Version 4.6.3.1	Version 4.7.0
Gesamtes Dokument		Alle inhaltlichen Bezüge zu Rahmenverträgen entfernt
Kap. 2		Beschreibungen für Verwendung von Nachrichten im ujBau
Kap. 2 Konkretisierung ErrorMessage		„Die Nachricht wird auch dazu verwendet, Hinweise über eine Einschränkung zu der zuvor gesendeten Nachricht zu geben. Die Bearbeitung der vorab empfangenen Nachricht kann dabei fortgesetzt werden.“
Kap. 2.21 Änderung des Kanalzwangs bei netz- ausgelösten Änderungen und Stornie- rungen		„Bei netzausgelöst begonnenen Basisprozessen legt das EVU mit der ersten fachlichen Antwort den Kanal für diesen Basisprozess fest. Die DB InfraGO AG bietet den Beginn des Basisprozesses sowohl über die „EVU-Schnittstelle“ als auch den „Client“ des Bestellsystems an.“
Kap. 2.2.X, Kap. 3.4.2 Aufnahme des Objekttyps TC		Aufnahme eines neuen Objekttyps in der Struktur <i>Identifiers</i> : „TemporaryCapacityRestrictionID“
Kap. 3.4.1 PlannedTransportIdentifier	„Der ObjectType CR kann mehrmals angegeben werden“	„Die ObjectType CR und TC können mehrmals angegeben werden“
Kap. 3.14.5, Tabelle 27 Anpassung NSP „betroffenheitBau“ – Anwendung nur in NEP		„Die Kennzeichnung erfolgt bis auf Weiteres und wie bisher nur bei Trassenangeboten im Rahmen Netzfahrplanerstellung“
Kap. 3.14.5, Tabelle 27 Anpassung NSP „rabattNr“ – Hinweis zu 20h-Zug		„Angabe der AntragsID bei der Bestellung eines 20h-Zuges im GelV.“
Kap. 3.14.5, Tabelle 27 Entfall NSP „zeitrahmen“	„Zeitraumen einer RV-Kapazität „	

Referenz	Version 4.6.3.1	Version 4.7.0
Kap. 3.14.6, Tabelle 28 Anpassung NSP „kundennummer-DurchfuehrendesEvu“		„Beginnt der Zug-/Fahrtverlauf außerhalb des Netzes der DB In-fraGO hat die Angabe am ersten Zuglaufpunkt im Netz der DB Infra-goGo zu erfolgen.“
Kap. 3.15.3 Entfall CR-Objekt „Rahmenvertrag“		
Kap. 3.15.5 Korrekturen beim CR-Objekt „ETCS-Zugdaten“	Max-Werte = <10 Max-Werte = <100 Min-Werte = >0	Max-Werte = 9,99 Max-Werte = 99,99 Min-Werte = 0,01
Kap. 3.16.1, Tabelle 35 Anpassung des ReasonOfReference DE03	„Hinweis auf weitere PathRequest-Message, die im Zusammenhang mit der Konstruktion der aktuellen Trasse zu berücksichtigen sind.“	„Verweis auf ursprüngliche PathRequestMessage, bei Anmeldung einer Teilt-rasse bei Umsetzung einer räumlichen Teilzuweisung „ „Nur Nutzung bei Anmeldung einer Teiltrasse bei Umsetzung einer räumlichen Teilzuweisungen.“
Kap. 3.16.1, Tabelle 35 Ergänzung bei TrainCC_System „44“		„Für Züge der S-Bahn Berlin ist die Angabe verpflichtend „
Kap. 3.16.2, Tabelle 36 Konkretisierungen bei TrainActivity-Code DE06 und DE07	„Der Code ist nur bei Geschäftsvorfällen für das Produkt „Trasse“ zulässig „	Aufnahme des Produktes BAU in Bemerkung: „Der Code ist nur bei Geschäftsvorfällen für das Produkt „Trasse“ und „BAU“ zulässig.“
Kap. 3.16.2, Tabelle 36 Anpassung bei TrainActivityCode DE11	„Angabe erfolgt für den TLP bei mittigem Teilausfall der Trasse im GPE (Verwendung nur im Prozess ujBau)“	„Angabe erfolgt, ab der Betriebsstelle (PLC) bis zur nächsten Betriebsstelle (PLC) und muss dort ggfs. Wiederholt werden (Verwendung nur im Produkt GPE/ GPEnS des Prozesses ujBau) „
Kap. 3.16.2, Tabelle 36 Konkretisierungen bei TrainActivity-Code DE12 und DE13		Aufnahme in Bemerkung: „Eine Veränderung durch den ZB ist nicht gestattet.“

2.2 Redaktionelle Anpassungen

Referenz	Version 4.6.3.1	Version 4.7.0
Kap. 2		Beschreibungen für Verwendung von Nachrichten im ujbau
Kap. 2 Konkretisierung ErrorMessage		„Die Nachricht wird auch dazu verwendet, Hinweise über eine Einschränkung zu der zuvor gesendeten Nachricht zu geben. Die Bearbeitung der vorab empfangenen Nachricht kann dabei fortgesetzt werden.“
Kap. 2.1.3 Aufnahme Fallbeschreibungen ujbau bei TypeOfRequest (TOR)		„Fall: Trassenkonsultation im unterjährigen Bauprozess (Szenario „Ausfall“): - o Beginnt mit dem Senden einer PathNotAvailableMessage mit TOI „draft no alternative available“ unter Angabe der zu stornierenden Trasse (Angabe PathID als PTID) und Angabe der zugrunde liegenden Baumaßnahme als Referenz sofern möglich (Angabe TCID als RPTID) - o Endet mit dem Senden des Feinplanungsergebnisses entweder als PathNotAvailableMessage im Falle der Stornierung der Trasse mit TOI „No alternative available“ oder als PathDetailsMessage bei Erhalt oder angepassten Trassendetails mit TOI „final offer“ Fall: Trassenkonsultation im unterjährigen Bauprozess (Szenario „Bautrassenentwurf“): - o Beginnt mit dem Senden einer PathDetailsMessage mit TOI „draft offer“ und Angabe der Bestandstrasse (Angabe der PathID als RPTID) und der zugrunde liegenden Baumaßnahme als Referenz sofern möglich (Angabe TCID als RPTID) - o Endet mit dem Senden des Feinplanungsergebnisses entweder als PathNotAvailableMessage im Falle der Stornierung der Trasse mit TOI „No alternative available“ oder als PathDetailsMessage bei Erhalt oder angepassten Trassendetails mit TOI „final offer“

Referenz	Version 4.6.3.1	Version 4.7.0
Kap. 3.3.2 Entfall der verpflichtenden Angabe einer Telefonnummer im ujBau	„Muss in der Kommunikation mit DB InfraGO immer angegeben werden „	„Verwendung im Marktprodukt „BAU“ nicht notwendig „
Kap. 3.8 Hinweis zu Inkonsistenzen in den Produkten des ujBau-Prozesses		„Hinweis: Die Ausnahmen bilden die frühen Planungsprodukte aus dem ujBau-Prozess GPE und GPEnS. Hier können räumliche Inkonsistenzen auftreten.“
Kap. 3.8.2, Tabelle 20 Hinweis zur Verwendung des Offset		„Bemerkung: Eine Ankunftszeit am ersten ZLP vor Mitternacht des ersten Verkehrstages des Zuges hat keine Auswirkung auf die Vergabe des Verkehrstages oder den Offset.“
Kap. 3.8.2, Tabelle 20 Schärfung des Attributs « OperationalTrainCouplingStrength »	„Bei fehlender Angabe bei Güterzügen wird der Wert der UIC-Schraubenkupplung verwendet „	„Bei fehlender Angabe bei Güterzügen wird der Wert auf 450kN gesetzt.“
Kap. 3.8.2, Tabelle 20 Hinweis zur Angabe der BZA im Attribut „ExceptionalGaugingCode“		„2. BZA-Nummern sind im Format „xx-xxxx-xx“ anzugeben.“
Kap. 3.8.2, Tabelle 20 Hinweis zum Workaround für fehlenden Code „2“ im Attribut „RID_Class“		„Aktuell fehlt in der xsd noch der Eintrag „2“. Hier muss weiterhin mit den Einträgen 2.1, 2.2 und 2.3 angemeldet werden.“

3 Änderungen an Anlage 3

Referenz	Version 4.6.3	Version 4.7.0
Kap. 1		Anpassung von Versionsnummer, „Veröffentlicht am“ und „Anzuwenden ab“
Kap. 2 Rahmenvertragsvergabe und - änderung	„Kap. 5.4.17 und 5.4.18.“	„Kap. 10.6“
Kap. 2 Netzausgelöste Angebote		Aufnahme Sachverhalt implizite Annahme bei netzausgelösten Angeboten
Kap. 2 Ablauf Netzausgelöste Angebote bei Mittigem Teilausfall		Aufnahme Verwendung PNAM bei mittigem Teilausfall

4 Änderungen an Anlage 8

Referenz	Version 4.6.3	Version 4.7.0
Kap. 2.5 Änderung der ReferenceTrainID bei Bestandstrassen		Neues Kapitel: „Es gibt Fälle, bei denen innerhalb einer vertragsgeschlossenen Trasse (PathID), die darüber liegende ReferenceTrainID zu ändern ist. Ein wesentlicher Anwendungsfall ist der baubedingt mittige Teilausfall. Hier stellt die DB InfraGO mehrere räumlich disjunkte Trassen („PAID“) für einen Verkehrstag zur Verfügung. Dieser Zustand ist, unter anderem bei Einhaltung des Annex 13 zum SektorHandbuch der JointSectorGroup, nicht in die betriebliche Phase übertragbar. Unter Anwendung einer Änderung nach Vertragsschluss mit Verwendung des ReasonOfReference-Codes 1011 ist der Austausch der ReferenceTrainID möglich. Hierzu dürfen keine weiteren fachlichen Änderungen innerhalb der PathRequestMessage enthalten sein, die eine Konstruktion auf Seiten der DB InfraGO erfordern würden. Im Detail muss die neue ReferenceTrainID in den PlannedTransportID aufgeführt werden und die Identifier der Bestandstrasse innerhalb der RelatedPlannedTransportID.“

5 Änderungen an Anlage 9

Referenz	Version 4.6.3	Version 4.7.0
Kap. 2 Entfall des Fehlercodes 6066	„Die Änderung traf nach Ablauf der Anmeldefrist ein und wird entsprechend NBN 4.2.1.2 im <Leistungsprozessart> berücksichtigt.“	„Bleibt frei“
Kap. 2 Aufnahme des Fehlercodes 6063		„Zugnummer/OTN <OTN> entspricht nicht dem Muster [0-9]{1,6}“ Mit Beschreibung: „EVU-SST v4.7, Anlage 1, Tabelle 20“
Kap. 2 Aufnahme des Fehlercodes 6065		„<Wert des Attributes> entspricht nicht dem Muster der Zuggattung laut Ril 402.0208A01“ Mit Beschreibung: „Ril 402.0208A01 Verzeichnis der Zuggattungen“
Kap. 2 Aufnahme des Fehlercodes 6404		„Ablehnungen auf PNAM werden als SN nicht zugelassen,“ Mit Beschreibung: „EVU schickt eine SN als Ablehnung auf Trassenausfall“
Kap. 2 Aufnahme des Fehlercodes 6405		„Fehler in der XML-Struktur“ Mit Beschreibung: „Nur Verwendung im Rahmen des ujBau Prozesses“

6 Änderungen an Anlage 10

Referenz	Version 4.6.3	Version 4.7.0
Kap. 3.1 Aufnahme Hinweis zum Ablauf des ujBau-Prozesses und der einzelnen Nachrichten		„Die beiden dargestellten Nachrichtenschemata bilden den Prozess ujBau für den Regelfall ohne ungeplante Prozessstörer ab. Eine ganzheitliche Abbildung jeglicher Abläufe würde die Übersichtlichkeit der Abbildungen erheblich einschränken. Um systembedingte Verfristungen zu vermeiden, werden Planungsergebnisse für baubedingt zu ändernden Trassen immer an der Stelle in den Prozess integriert, an dem sie sich zeitlich befinden. Dies hat zur Folge, dass die erste Nachricht nach der Nachrichtenabfolge ein FPE sein kann. Die Prozessbeschreibenden Attribute der Nachrichten (MessageStatus/TypeofInformation/TypeofRequest) werden dann entsprechend dem TAF/TAP TSI-Standard gesetzt und entsprechen nicht den Nachrichtenabfolgen.“
Kap. 3.1.1, Kap. 3.1.2		Korrekturen Abbildungen 1 und 2: - Aufnahme neuer Sternchenvermerk - Korrektur MessageStatus PathConfirmedMessage
Kap. 3.3 Aufnahme Hinweis zum mittigen Teilausfall		„Für den Anwendungsfall mittiger Teilausfall wird im GPE eine PathDetailsMessage versendet, die weiterhin die Ausfallabschnitte enthält. Diese Ausfallabschnitte werden an dem vorhergehenden Trassenlaufpunkt mit dem TrainActivityCode „DE11“ (Ausfall) gekennzeichnet.“
Kap. 3.4 Aufnahme Hinweis zum mittigen Teilausfall		„Für den Anwendungsfall mittiger Teilausfall werden die verbliebenen Anteile der Trasse aus dem GPE und den Erkenntnissen aus der Stellungnahme getrennt voneinander versendet. Beide FPE besitzen eine eigene PathID und eine eigene OTN (Zugnummer). Darüber hinaus besitzen die Anteile noch dieselbe ReferenceTrainID. Innerhalb der Struktur RelatedPlannedTransportID wird unter Verwendung des ReasonOfReference-Codes 1009 der gegenseitige Bezug zwischen den Planungsergebnissen hergestellt. Diese Angabe erfolgt zusätzlich zur Angabe der PAIDold.“

Referenz	Version 4.6.3	Version 4.7.0
Kap 4.1 Anpassung MessageStatus Zustimmung GPE	„1“	„1 bzw. 2,“
Kap. 4.2.3 RelatedPlannedTransportIdentifiers	„PathID des GPE auf welches sich die SN bezieht.“	„z.B. PathID des GPE auf welches sich die SN bezieht.“
Kap. 5.4.4 Anpassung der Struktur BKE - Spalte Variant	„Immer gefüllt mit „01“. Der Wert „00“ wird im Allgemeinen für Gruppierungen genutzt und daher hier nicht verwendet.“	„Der Wert „00“ wird exklusiv für die ReferenceTrainID genutzt. Für BKEs wird immer der Wert „01“ gesetzt. Für BAEen wird immer der Wert „02“ gesetzt“
Kap. 5.7.2 Anpassungen bei JourneyLocation-TypeCode	„bM“	Anpassung auf „M“ „Eine Mehrfachangabe ist möglich, z. B. wenn ein Handover-point (04) gleichzeitig auch Network border (09) ist.“
Kap. 5.11.6 Anpassung bei NSP „egbNrGueltig-Bis“		„Die Angabe zum „gueltigbis“-PLC wird von der DB InfraGO ignoriert. In der PDM wird immer der letzte PLC innerhalb des Netzes der DB InfraGO angegeben.“
Kap. 6.1		Entfall TrafficTypeCode 32 „Bus“