



Foto: Max Lautenschlager

Version 2.1 vom 18.07.2023

# TECHNISCHE BESCHREIBUNG **Bereitstellung von Meldungen zum Dispositionsfahrplan und Ausfall/ Teilausfall gem. TAF/TAP TSI**

*Gültig für die Meldung ab September 2024 (Inbetriebnahme neue Dispositionssysteme).*

# Inhaltsverzeichnis

<b>1 Allgemeines</b>	<b>3</b>
<b>2 Schnittstellenbeschreibung</b>	<b>3</b>
<b>3 Erforderliche Kundendaten und -systeme</b>	<b>3</b>
<b>4 Beschreibung der Meldungen</b>	<b>4</b>
4.1 Meldungsinhalt	4
4.2 Erläuterungen zum Umgang mit den TAF/TAP-Objekten/Identifiern	4
4.3 Meldungsaufbau	5
4.3.1 Path Details Message	6
4.3.2 Path Section Notification Message	9
<b>5 Rahmenbedingungen</b>	<b>12</b>
<b>6 Ansprechpartner und Impressum</b>	<b>13</b>
<b>7 Antrag auf Lieferung von Meldungen zum Dispositionsfahrplan und Ausfall/ Teilausfall</b>	<b>14</b>

## Änderungsverfolgung

Datum	Anderung
03.04.2023	• Ersterstellung
19.04.2023	• Fehlerkorrektur, keine fachliche Änderung
03.07.2023	• Anpassung Datum Produktivsetzung, Hinweise TAF/TAP-Identifizier, Rahmenbedingung (Gültigkeit heutiger Verfahren)
18.07.2023	• Hinweise zu PathSectionNotification und Identifiern

# 1 Allgemeines

Auf Grundlage der EU-Verordnungen 1305/2014 Technical Specification for Interoperability – Telematics Applications for Freight (TAF TSI) und 454/2011 Telematics Applications for Passenger Services (TAP TSI) sind die Akteure des europäischen Eisenbahnsektors verpflichtet, den Austausch bestimmter Datenmeldungen in einem europäisch einheitlich definierten Format zu unterstützen. Die vorgesehenen Meldungen sind den o.g. Verordnungen der Europäischen Union, bzw. deren Revisionen zu entnehmen. Meldungsformat und -inhalt entsprechen den Vorgaben gemäß TAF/TAP TSI, bzw. der Abstimmungen in den europäischen Gremien.

## 2 Schnittstellenbeschreibung

Als Grundlage des Datenaustausches hat die auf europäischer Ebene bei RailNet Europe eingerichtete Common Components Group das sogenannte Common Interface als Standardsoftware entwickelt. Alternativ kann eine selbst entwickelte Schnittstelle oder Software von Drittanbietern zum Einsatz kommen, welche die Funktionen des Common Interface exakt nachbilden.

Die Beschreibung der Schnittstelle ist der Produktbeschreibung des Common Interface, bzw. den entsprechenden Dokumenten der TAF/TAP TSI Common Components Group zu entnehmen, welche von dieser erhältlich sind. Informationen sind auch auf der Homepage der RailNet Europe (TAF/TAP TSI) verfügbar.

Auf Seiten DB Netz fungiert der Betriebsdatenverteiler als Common Interface.

## 3 Erforderliche Kundendaten und -systeme

Die untenstehenden Informationen und Systeme sind im mitgelieferten Formular „Antrag auf Lieferung von Zuglaufinformationen über Common Interface gemäß Vorgaben der TAF/TAP TSI“ einzutragen bzw. vom Kunden zu stellen.

TAF/TAP Kundendaten und -systeme		
1.	Company ID	Erhältlich von der UIC
2.	Sichtbare IP-Adresse/per öffentlicher DNS auflösbare Hostnamen	Vom Kunden zu stellen
3.	Ansprechpartner (fachlich/technisch)	Vom Kunden zu stellen
4.	Kontaktdaten	Vom Kunden zu stellen
5.	Schnittstelle zum Austausch von TAF/TAP-Meldungen	Vom Kunden zu stellen

## 4 Beschreibung der Meldungen

---

### 4.1 Meldungsinhalt

Die Meldungsinhalte entsprechen den europäischen Vorgaben. Eine detaillierte Beschreibung findet sich im europäischen „TAP TSI and TAF TSI Sector Handbook for the Communication between Railway Undertakings and Infrastructure Managers (RU/IM Telematics Sector Handbook)“ bzw. den jeweiligen Folgedokumenten. Die Dokumente werden von der Joint Sector Group und der European Railway Agency (ERA) auf ihrer Website veröffentlicht.

Die in den Meldungen bei DB Netz verwendeten Elemente sowie weitere meldungsspezifische Angaben sind im Folgenden beschrieben.

Die TAF/TAP werden gemäß TAF/TAP TSI Meldungsschema Version 3.0.2.0 („TAF TSI XSD Schema“) bereitgestellt. Das europäische Meldungsschema ist auf den Websites der Joint Sector Group (JSG) unter [http://taf-jsg.info/?page\\_id=172](http://taf-jsg.info/?page_id=172) veröffentlicht. Auf der angegebenen Internetseite gelangt man durch einen Klick auf den Link am Textende auf den Ablageort der Meldungsschemata.

---

### 4.2 Erläuterungen zum Umgang mit den TAF/TAP-Objekten/Identifiern

Die volle Einführung der TAF/TAP-Objekte (ReferenceTrain und Path) mit den dazugehörigen Identifikatoren (ReferenceTrainID und PathID) ist für den Bereich Betrieb der DB Netz für 12/2025 geplant. Sie kommen zusätzlich zum OTN-Identifizier (Zugnummer+Betriebstag) zum Einsatz, welche bis dahin die einzige Identifikation des Zuges darstellt. Diese Zeitachse erfolgt in Abstimmung mit den Planungen bei der Fahrplanung/Trassenanmeldung. Die Darstellung der Identifizierstrukturen in den untenstehenden Meldungsbeschreibungen ist demnach bis dahin nur nachrichtlich.

Bis 12/2025 wird die Path Details Message auf Basis der Zugnummer/OTN-Identifizier für den gesamten Laufweg des Zuges auf dem Gebiet der DB Netz gesendet werden (analog zum Tagesfahrplan). Analog dazu bezieht sich auch die Path Section Notification Message bis 12/2025 auf den gesamten Laufweg des Zuges auf dem Gebiet der DB Netz und ab 12/2025 auf den jeweiligen Path („Trassenabschnitt“).

Bei Meldungen, die von DB Netz versendet werden, sind stets die aktuelle ReferenceTrainID, PathID und OTN-Identifizier angegeben. Falls vorhanden werden andere zugehörige ReferenceTrainIDs und PathIDs zusätzlich in der Struktur für „Related-Identifiers“ übermittelt. Dies ist in den untenstehenden Meldungsbeschreibungen aufgeführt. Zugehörige Identifizier werden genutzt, um anzugeben, dass zwei Objekte mit demselben Zuglauf in Verbindung stehen. Auch nach 12/2025 werden die bei DB Netz vergebenen Trassen/Path in der Regel den gesamten Laufweg des Zuges auf dem Gebiet der DB Netz umfassen. Ausnahmen können sich planerisch zB ergeben, wenn der Zug aus dem DB Netz Gebiet aus- und wieder einbricht (dann zwei Trassen/Path für die Abschnitte bei DB Netz). Für Details vgl. die TAF/TAP-Dokumente des Bereichs Fahrplanung der DB Netz AG. Während der dispositiven Erstellung eines neuen Paths kann es aufgrund des schrittweisen Vorgehens (Stafette) dazu kommen, dass verschiedene Regionalbereiche im Bereich der DB Netz AG einem Zuglauf jeweils eigene Paths zuweisen müssen. Für die Durchführung der Zugfahrt ist dies unerheblich, da diese Paths direkt aneinander anschließen.

Im Betrieb entstehen zusätzliche Trassen/Path-Objekte vor allem in den folgenden Fällen:

- Umleitungen (2. Path beginnt am ersten Punkt der Umleitungsstrecke und endet am Zielort auf dem Gebiet der DB Netz bzw. der Ausbruchsbetriebsstelle)
- Bei Trennungen des Zuglaufs (zB Busersatzverkehr mit Einsatz eines zweiten Zugs, um die Fahrgäste am Zielort des Busverkehrs wieder aufzunehmen) wird diesem zweiten Zug ein neuer Path zugewiesen.
- Bei Doppelführungen wird dem nicht kuppelbaren, unplanmäßig selbstständig verkehrendem Zugteil ein neuer Path zugewiesen.

Neue Path-Objekte werden stets durch DB Netz erzeugt und die zugehörige Path-ID in den TAF/TAP-Meldungen übermittelt. Die vorherige Path-ID wird dann als zugehöriger Identifier mit übertragen.

Darüber hinaus entstehen zusätzliche ReferenceTrain-Objekte vor allem in den folgenden Fällen:

- Bei Trennung des Zuglaufs (zB Busersatzverkehr) wie oben beschrieben, wird dem zweiten Zug eine neue ReferenceTrainID zugewiesen
- Bei Doppelführungen für den ungeplant unabhängig verkehrenden Zugteil
- Bei Ersatzzügen, sofern nicht einfach ein Tausch von Rollmaterial unter Beibehaltung der Trassencharakteristika und der Zugnummer durch das EVU erfolgt. Dann wird dies gemäß europäischen Vorgaben als Änderung der Zugcharakteristik behandelt.

Neue ReferenceTrain-Objekte werden nur im Rahmen des akuten Störfallgeschehens durch DB Netz erzeugt, ansonsten obliegt dies den EVU. Die neu erzeugte ReferenceTrainID trägt den CompanyCode der DB Netz (zB TR/0080/D12345678ABC/00/2023/2023-07-18) und wird von DB Netz in den TAF/TAP-Meldungen übermittelt. Zusätzlich wird in den Meldungen die vorherige ID als zugehöriger Identifier (related identifier) zur Referenz übergeben.

Die beschriebene Handhabung der Identifier ergibt sich aus den europäischen Vorgaben, insbesondere TAF/TAP Sector Handbook, Annex 13 ([http://taf-jsg.info/?page\\_id=280](http://taf-jsg.info/?page_id=280)).

---

### 4.3 Meldungsaufbau

Im Folgenden sind die bei der DB Netz AG verwendeten Datenelemente der Meldungen aufgeführt.

Legende für die folgenden Tabellen:

Legende		
Meldungselement		
		Ebene 1
		Ebene 2
		Ebene 3

### 4.3.1 Path Details Message

Die von der DB Netz AG zur Verfügung gestellte Path Details Message beinhaltet die folgenden Elemente gemäß TAF/TAP TSI.

PathDetailsMessage								
ME	E1	E2	E3	E4	Beispiel	Bemerkung		
<b>MessageHeader</b>						-		
	MessageReference					-		
		MessageType	2003					
		MessageTypeVersion	3.0.2.0					
		MessageIdentifier	2c05811f-...			Technisch eindeutig (bspw. UUID)		
		MessageDateTime	2022-10-17T12:39:51+02:00					
	Sender		0080			Sender: DB Netz		
		CI_InstanceNumber (Attribut des Elements "Sender")	50			Für Meldungen aus der Betriebsführung der DB Netz immer "50". Kann vom Empfänger ausgewertet werden, falls erkannt werden muss, aus welchem Bereich der DB Netz eine Meldung kommt.		
	Recipient		9999			Empfänger: EVU/EIU		
<b>AdministrativeContactInformation</b>						-		
	Name		DB Netz					
<b>Identifiers</b>						-	<b>Nutzung der TAF/TAP-Identifizier ab 12/2025</b>	
Nutzung der TAF/TAP-Identifizier ab 12/2025	PlannedTransportIdentifiers					-	DB Netz gibt bei ausgehenden Meldungen die aktuell genutzte ReferenceTrainID und PathID an.	
		ObjectType	TR				TR = Train	
		Company	1234				CompanyCode des Ersteller-EVU	
		Core	--ABCD123456				Kernelement	
		Variant	00				Variante für ReferenceTrainID immer "00"	
		TimetableYear	2023				Fahrplanjahr für diesen Zug	
		StartDate	2023-03-17				Datum der ursprünglichen Abfahrt des Zuges (kann bei Abfahrt im Ausland abweichend vom Betriebstag bei DB Netz sein)	
		ObjectType	PA				PA = Path	
		Company	0080				CompanyCode des Ersteller-EIU (hier immer DB Netz)	
		Core	---XYZ456789				Kernelement	
		Variant	02				Variante des Path. Bei im DB Netz Betrieb erzeugten Trassen/Path ist das erste Zeichen der Variant stets eine Zahl. Bei Erzeugung in der Fahrplanung der DB Netz, ist es ein Buchstabe. Das zweite Zeichen kann jeweils Zahl oder Buchstabe sein.	
		TimetableYear	2023				Fahrplanjahr für diese Trasse	
		StartDate	2023-03-17				Datum der vorgesehenen Nutzung der Trasse	
		RelatedPlannedTransportIdentifiers					-	Falls vorhanden: Weitere zugehörige ReferenceTrainIDs und PathIDs zusätzlich zu den aktuellen unter "PlannedTransportIdentifiers" aufgeführten.
		ObjectType	PA				Vgl. Beschreibung PA = Path oben.	
		Company	0080					
	Core	---XYZ456789						
	Variant	01						
	TimetableYear	2023						
	StartDate	2023-03-17						

PathDetailsMessage			
	ReasonOfReference	5001	Grund der Referenzierung von RelatedPlannedTransportIdentifiers. In der Disposition immer 5001 (= Referenzierung auf Basis betrieblicher Belange/Störfällen)
MessageStatus		1	new/Neu
TypeOfRequest		3	immer "3=Modification/Modifikation"
TypeOfInformation		22	immer "22=booked/gebucht"
PathInformation		-	
	PlannedJourneyLocation	-	Wiederholende Struktur, mindestens zwei Betriebsstellen
	CountryCodeISO	DE	Ländercode
	LocationPrimaryCode	18713	Code der Betriebsstelle
	PrimaryLocationName	Regensburg Hbf	Langname der Betriebsstelle
	LocationSubsidiaryCode	301	Betriebliche Gleisbezeichnung
	LocationSubsidiaryCode > LocationSubsidiaryTypeCode	01	Immer 01 = Track Attribut von LocationSubsidiaryTypeCode
	AllocationCompany	0080	Unternehmen, welches den Code generiert hat (hier DB Netz)
	TimingAtLocation	ALA=Actual Location Arrival (geplante Ankunftszeit) ALD=Actual Location Departure (geplante Abfahrtszeit)	Keine Verwendung anderer Codes im Betrieb, Angabe geplante Durchfahrtszeit gem. europ. Vorgabe durch Zeitpunkt=ALA=ALD, zusätzlich Angabe in TrainActivity
	Timing	-	
	Time	06:40:54+02:00	Zeit (ohne Datum) gemäß Regel-Soll
	Offset	0	Offset relativ zum Betriebstag
	BookedLocationDate	2022-10-17 T06:40:54+02:00	Sollzeit gemäß aktueller Disposition
	TrainActivity	-	
	TrainActivityType	0040=RunThrough Durchfahrtszeit)	Keine Verwendung anderer Codes im Betrieb
	OperationalTrainNumber	4711	Zugnummer
	PlannedCalendar	-	
	ValidityPeriod	-	
	StartDateTime	2022-10-17 T06:40:54+02:00	Zeitpunkt der ersten Abfahrt/Einbruch des Zuges
NetworkSpecificParameter		-	Struktur zur Angabe weiterer Informationen. Nutzung hier zur Versorgung des Train Information System (TIS) der RailNet Europe (RNE) gemäß internationaler Abstimmung mit RNE und anderen EIU. Diese Felder können bei Bedarf auch von anderen Empfängern genutzt werden.
	Name	ReferenceOperationalTrainNumber	Referenz-Zugnummer für RNE TIS (bei DB Netz stets identisch zur OperationalTrainNumber)
	Value	4711	
NetworkSpecificParameter		-	Struktur zur Angabe weiterer Informationen. Nutzung hier zur Versorgung des Train Information System (TIS) der RailNet Europe (RNE) gemäß internationaler Abstimmung mit RNE und anderen EIU. Diese Felder können bei Bedarf auch von anderen Empfängern genutzt werden.
	Name	TrainType	Art des Zuges (Fahrgastverkehr, Güterverkehr, etc.)
	Value	1	

### Die Meldung wird in den folgenden Fällen versandt:

- Initiale Erstellung des Tagesfahrplans bzw. nach 12/2025 des tagesscharfen Path-Objekts (also der „Tages-Trasse“).
- Änderung des Laufwegs des Zuges. Dies sind Änderung der Abfolge der Betriebsstellen z.B. durch Umleitung, Ausfall/Teilausfall oder Änderungen bei der Gleisbelegung in Betriebsstellen.
- Änderung der Haltepolitik (Ein-/Auslegen eines Halts oder dispositiv-geplante Verlängerung der Haltezeit ohne Änderung des Laufwegs des Zuges).
- Änderungen bei Anschluss- und Umlaufinformationen des Zuges (Herstellung/Löschen einer Anschluss-/Umlaufbeziehung mit einem anderen Zug).
- Zusätzliche Auslöser des Meldungsversands, die sich durch die ab 12/2025 verwendeten europäischen Objekte (ReferenceTrain und Path) ergeben, werden zu einem späteren Zeitpunkt genauer beschrieben. Dabei werden die hier beschriebenen Auslöser einer Meldung bestehen bleiben und um weitere ergänzt werden. Die obige Auflistung entspricht dem Systemverhalten ab Produktivsetzung bis zur Einführung der TAF/TAP-Objekte in 12/2025.

Die Meldung wird bei Auftreten einer Änderung während der Zugfahrt wie auch bis zu drei Tage vor Abfahrt des Zuges versandt. Je nach aktueller Arbeitslast in den Betriebszentralen, kann der Versand der Meldung zeitverzögert erfolgen (vgl. auch Hinweise in Kap. 5).



### 4.3.2 Path Section Notification Message

Die von der DB Netz AG zur Verfügung gestellte Path Section Notification Message beinhaltet die folgenden Elemente gemäß TAF/TAP TSI.

PathSectionNotificationMessage						
ME	E1	E2	E3	Beispiel	Bemerkung	
<b>MessageHeader</b>					-	
	MessageReference			-		
	MessageType			2501		
	MessageTypeVersion			3.0.2.0		
	MessageIdentifier			2c05811f...	Technisch eindeutig (bspw. UUID)	
	MessageDateTime			2020-03-24T09:41:39+01:00		
	Sender			0080	Sender: DB Netz	
	CI_InstanceNumber (Attribut des Elements "Sender")			50	Für Meldungen aus der Betriebsführung der DB Netz immer "50". Kann vom Empfänger ausgewertet werden, falls erkannt werden muss, aus welchem Bereich der DB Netz eine Meldung kommt.	
	Recipient			9999	Empfänger: EVU/EIU	
<b>AdministrativeContactInformation</b>					-	
	Name			DB Netz AG	Immer "DB Netz AG"	
<b>Identifiers</b>					-	<b>Nutzung der TAF/TAP-Identifizier ab 12/2025</b>
Nutzung der TAF/TAP-Identifizier ab 12/2025	PlannedTransportIdentifiers			-	DB Netz gibt bei ausgehenden Meldungen die aktuell genutzte ReferenceTrainID und PathID an.	
		ObjectType		TR	TR = Train	
		Company		1234	CompanyCode des Ersteller-EVU	
		Core		--ABCD123456	Kernelement	
		Variant		00	Variante für ReferenceTrainID immer "00"	
		TimetableYear		2023	Fahrplanjahr für diesen Zug	
		StartDate		2023-03-17	Datum der ursprünglichen Abfahrt des Zuges (kann bei Abfahrt im Ausland abweichend vom Betriebstag bei DB Netz sein)	
		ObjectType		PA	PA = Path	
		Company		0080	CompanyCode des Ersteller-EIU (hier immer DB Netz)	
		Core		---XYZ456789	Kernelement	
		Variant		02	Variante des Path. Bei im DB Netz Betrieb erzeugten Trassen/Path ist das erste Zeichen der Variant stets eine Zahl. Bei Erzeugung in der Fahrplanung der DB Netz, ist es ein Buchstabe. Das zweite Zeichen kann jeweils Zahl oder Buchstabe sein.	
		TimetableYear		2023	Fahrplanjahr für diese Trasse	
		StartDate		2023-03-17	Datum der vorgesehenen Nutzung der Trasse	
		RelatedPlannedTransportIdentifiers			-	Falls vorhanden: Weitere zugehörige ReferenceTrainIDs und PathIDs außer den aktuellen unter "PlannedTransportIdentifiers".
		ObjectType		PA	Vgl. Beschreibung PA = Path oben.	
		Company		0080		
		Core		---XYZ456789		
		Variant		01		
	TimetableYear		2023			
	StartDate		2023-03-17			
	ReasonOfReference			5001	Grund der Referenzierung von RelatedPlannedTransportIdentifiers. In der Disposition immer 5001 (= Referenzierung auf Basis betrieblicher Belange/Störfällen)	

PathSectionNotificationMessage			
<b>MessageStatus</b>		-	
	MessageStatus	1	
<b>TypeOfInformation</b>		51	Immer "51" (path deactivated)
<b>AffectedSection</b>		-	Von Ausfall/Teilausfall betroffener Teil der Trasse
	StartOfSection		Beginn des Ausfalls/Teilausfalls
	CountryCodeISO	DE	Ländercode
	LocationPrimaryCode	10871	Code der Betriebsstelle
	BookedLocationDateTime	2022-02-25T04:57:12+01:00	Sollzeit gemäß aktueller Disposition.
	EndOfSection		Ende des Ausfalls/Teilausfalls
	CountryCodeISO	DE	Ländercode
	LocationPrimaryCode	11005	Code der Betriebsstelle
	BookedLocationDateTime	2022-02-25T05:01:11+01:00	Sollzeit gemäß aktueller Disposition
	OperationalTrainNumberIdentifier		
	OperationalTrainNumber	00018907	Zugnummer
	ScheduledTimeAtHandover	2022-02-25T04:57:12+01:00	Erster Zeitpunkt auf DB Netz Infrastruktur gem. Regel-Soll
	ScheduledDateTimeAtTransfer	2022-02-25T05:27:54+01:00	Letzter Zeitpunkt auf DB Netz Infrastruktur gem. Regel-Soll
	PlannedCalendar		
	ValidityPeriod		
	StartDateTime	2022-02-25T04:57:12+01:00	Erster Zeitpunkt auf DB Netz Infrastruktur gem. Regel-Soll. Dopplung zu "ScheduledTimeAtHandover", jedoch Pflichtfeld gem. europ. xsd.
<b>ScheduledDateTimeAtTransfer</b>		2022-02-25T05:27:54+01:00	Letzter Zeitpunkt auf DB Netz Infrastruktur gem. Regel-Soll. Dopplung mit gleichem Feld in "OperationalTrain-NumberIdentifier".

### Die Meldung wird in den folgenden Fällen versandt:

- Die Meldung wird bei Auftreten einer Änderung während der Zugfahrt wie auch bis zu drei Tage vor Abfahrt des Zuges versandt. Je nach aktueller Arbeitslast in den Betriebszentralen, kann der Versand der Meldung zeitverzögert erfolgen (vgl. auch Hinweise in Kap. 5).
- Auslegung eines oder mehrerer Trassenpunkte des geplanten Laufwegs des Zuges („Ausfall/Teilausfall“) durch das EIU nach Abstimmung mit dem EVU. Also immer dann, wenn entweder eine einzelne oder mehrere Betriebsstellen am Anfang oder Ende des geplanten Laufwegs entfallen oder der Zug überhaupt nicht verkehrt und komplett ausfällt. Das Auslegen einzelner Halte auf dem Laufweg (Durchfahrt statt Halt) führt hingegen nicht zum Versand einer Path Section Notification Message. Über so einen Fall wird das EVU mittels einer Path Details Message informiert.

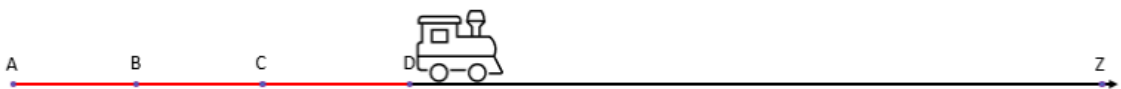
### Hinweise:

- Teilausfall: Gemäß europäischer Vorgabe beginnt/endet der in der Meldung angegebene ausfallende Abschnitt an der letzten/ersten befahrenen Betriebsstelle.

Endet ein Zug also beispielweise vorzeitig in einer Betriebsstelle D, so findet diese sich als Beginn des ausfallenden Abschnitts (StartOfSection) in der Meldung. Das zugehörige Element BookedLocationDateTime enthält dann Zeit der nicht mehr stattfindenden Abfahrt von Betriebsstelle D.



Beginnt ein Zug später in einer Betriebsstelle D statt A, so ist Betriebsstelle D das Ende des ausfallenden Abschnitts (EndOfSection) in der Meldung. Das zugehörige Element BookedLocationDateTime enthält dann Zeit der nicht mehr stattfindenden Ankunft in Betriebsstelle D.



## 5 Rahmenbedingungen

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

- Der konkrete individuelle Bereitstellungszeitpunkt der Meldungen für einen Kunden wird mit diesem im Rahmen der Bearbeitung der Bestellung abgesprochen.
- Die Meldungen werden bis bis vsl. Dezember 2025 (Fahrplanwechsel) ohne TAF/TAP Identifier versandt.
- Der Versand der Meldungen führt zu keiner Änderung der heutigen Verfahren der Abstimmung zwischen den Betriebszentralen und den EVU über den Zug betreffende Maßnahmen wie z.B. Umleitungen, (Teil-)Ausfälle, etc.
- Der Versand einer Path Details oder Path Section Notification Message beruht in manchen Fällen auf einer manuellen Eingabe in der Disposition (zB Eingabe einer Umleitung). Insbesondere in den ersten Jahren der Produktivsetzung kann es hier zu einer zeitverzögerten Bereitstellung der Meldungen kommen. Grundist, dass die Regelung des Verkehrs im Sinne eines stabilen Betriebs Vorrang vor der Eingabe von Daten in die Systeme genießt.
- Der Datenabnehmer benötigt eine statische im Internet sichtbare IP-Adresse oder einen per öffentlichen DNS auflösbaren Hostnamen. Der Port ist standardmäßig 443 (https).
- Der Empfang der Meldungen wird gemäß den Spezifikationen des Common Interface vom Empfangssystem beim Kunden quittiert.
- Gemäß den Vorgaben der European Railway Agency ist beim TAF/TAP-Meldungsversand ein Sicherheitszertifikat erforderlich welches bei RailNet Europe (RNE) bezogen werden kann (<https://ccs.rne.eu/>).
- Eine direkte Weiterleitung der Meldungen an Dritte ist nicht zugelassen.

## 6 Ansprechpartner und Impressum

### **Betrieb**

DB Netz AG  
Zentrale fachliche Betriebsführung  
Helpdesk ZFBF  
Pfarrer-Perabo-Platz 2-5  
60326 Frankfurt am Main  
Telefon: 069 265-37200  
E-Mail: [ZFBF@deutschebahn.com](mailto:ZFBF@deutschebahn.com)

### **Produktmanagement**

DB Netz AG  
Zentrale  
Produktmanagement Zusatz- und Nebenleistungen  
Christian Drywa  
Adam-Riese-Str. 11-13  
60327 Frankfurt am Main  
Telefon: 069 265-29129  
E-Mail: [christian.drywa@deutschebahn.com](mailto:christian.drywa@deutschebahn.com)

---

### **Impressum**

DB Netz AG  
Produkt- und Preismanagement  
Adam-Riese-Str. 11-13  
60327 Frankfurt am Main

[www.dbnetze.com/fahrweg](http://www.dbnetze.com/fahrweg)

## **7 Antrag auf Lieferung von Meldungen zum Dispositionsfahrplan und Ausfall/ Teilausfall**

# ANTRAG AUF LIEFERUNG VON MELDUNGEN ZUM DISPOSITIONSFahrPLAN UND AUSFALL/ TEILAUSFALL GEMÄß VORGABEN DER TAF/TAP TSI

<b>Antragsteller</b>
Firma:
Nachname, Vorname:
PLZ, Ort:
Telefon:
E-Mail:
Company ID:
<u>DB Netz intern</u>
Beginn der Datenlieferung: -----

<b>Fachlicher Ansprechpartner</b>
Nachname, Vorname:
Telefon:
E-Mail:

<b>Technischer Ansprechpartner</b> (sofern nicht identisch mit fachlichem Ansprechpartner)
Nachname, Vorname:
Telefon:
E-Mail:

<b>Details zur Datenlieferung</b>	
Datensätze	<input type="checkbox"/> Path Details Message <input type="checkbox"/> Path Section Notification Message
IP-Adresse des Empfängers	_____
Gewünschter Beginn der Datenlieferung	-----

Die DB Netz AG stellt dem Antragsteller die o.g. Informationen testweise im vereinbarten Umfang zur Verfügung. Die DB Netz AG haftet nicht für etwaige Funktionsstörungen, Systemausfälle oder Vergleichbares. Es gelten die in der Technischen Beschreibung aufgeführten Rahmenbedingungen.

Mit diesen Bedingungen erklärt sich der Antragsteller durch Unterzeichnung dieses Antrags einverstanden.

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift Antragsteller