

Anlage 1

Datenfelder Güter- und Personenverkehr

Struktur der Schnittstelle
Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) / Trassenportal Netz (TPN)

Version: 3.0.3 gültig ab 24.02.2016

Änderungshistorie

Version	Datum	Bearbeiter	Beschreibung / Grund der Änderung
V 2.3		Alexander Pohl, Wolfgang Kuzaj	<p>Alle Felder: Spalte: Bemerkungen: Löschen des Hinweises ‚Bis Version ...‘</p> <p>Kapitel 1:</p> <p>Ergänzung 7. Absatz: Von DB Netz befüllte Kannfelder, die von einem EVU nicht zwingend verarbeitet werden müssen, dürfen die Übernahme des Auftrags durch das EVU-System nicht verhindern.</p> <p>Satzart AFT</p> <ul style="list-style-type: none"> Feld: IST_KAPAZITAET – Spalte: Bemerkungen: Einfügen der Auftragsstypen 17, 19 und 27 Feld: RV_KAP_NR_BEZUG – Spalte: Bemerkungen: Anpassung des zweiten Satzes Feld: ART_ZUG – Spalte: Bemerkungen: einfügen des zweiten Satzes <p>Satzart VZR</p> <ul style="list-style-type: none"> Allgemein: letzter Anstrich: einfügen des Satzes und f – ‚Deckt die Verkehrszeitregelung ...‘ <p>Satzart WAG</p> <ul style="list-style-type: none"> Allgemein: einfügen letzter Anstrich <p>Satzart ZCH</p> <p>Feld Grenzlast: Änderung der Erläuterung der Ausprägungen nach Aufhebung der 5%-Regel</p> <p>SK: Es wird immer eine Streckenklasse von Netz an EVU übergeben, auch dann wenn das Feld RSL gefüllt ist.</p> <p>Satzart BSP: neues Feld TFZ_LANDCODE; ab Netzfahrplan 2012 nutzbar.</p>
V 2.4	24.09.2010 14.04.2011	Wolfgang Kuzaj	<p>Satzart WAG: KZ_RF – Ergänzendes Hinweis: In einem Abschnitt ist nur eine der drei Ausprägungen zulässig</p> <p>Satzart AFT: LEGUNG_PROD_TAG: Ergänzendes Hinweis: Produktionstag = Verkehrstag an dem der geplante Bedarfszug aktiviert werden soll oder der planmäßig verkehrende Regelzug ausfallen soll.</p> <p>Satzart BSP: Ergänzendes Hinweis bei TRAKTION_DAMPF, FAHRTRICH-TUNG_DAMPF und HG_RUECK_DAMPF: Bei Traktion Dampf müssen immer alle drei Felder gefüllt werden. Feld FAHRTRICHUNG_DAMPF: bedingtes Mussfeld.</p> <p>Satzart AFT: LEGUNG_BEGINN_ZLP und LEGUNG_ENDE_ZLP: Ergänzung „des referenzierten Vertrages“</p>
V 2.5	18.07.11	Wolfgang Kuzaj	<p>Satzart ZUG: Neue Felder NR_BAU und ART_BAU zur Übergabe von unverbindlichen Bauinformationen</p> <p>Satzart WAG: Ergänzende fachliche Bedingungen zur Befüllung der 5 Attribute für Abstellinformationen in gegenseitiger Anhängigkeit</p>
V 2.6	21.11.11	Wolfgang Kuzaj	<p>Satzart AFT: Bemerkung zu den Feldern TAKTZUG und NL_TAKTZUG: Felder d dienen nicht mehr zur Kennzeichnung eines Taktzuges und der Bildung eines Takt-auftragsbundes. Satzart ZUG: Neue Felder TAKT_LINIE_BEZ, TAKT_LINIE_START, TAKT_LINIE_ZIEL und TAKT_BEZ zur Kennzeichnung eines Taktzuges.</p>
	04.01.2012	Wolfgang Kuzaj	<p>Satzart ZUG: ZUGNR: Änderung des letzten Satzes in Spalte „Bemerkungen“: Die Zugnummer kann zur Bildung von Auftragsbünden bei Ergänzungsfahrplänen und zur Kennzeichnung von Beziehungen zwischen verschiedenen Trassen- und RV-Kapazitätsanmeldungen verwendet werden (Anschlussbeziehungen, Übergänge).</p> <p>Satzart AFT: ART_ZUG: Ergänzung in Spalte Bemerkungen, unter welchen Bedingungen das Attribut in Folgeauftrages des EVU nicht mehr geändert werden darf.</p>
V 2.6.1	28.02.2012	Wolfgang Kuzaj	<p>Abschnitt 1, vorletzter und letzter Anstrich:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Felder LZB, CIR, EBULA, ETCS, KEIN_ZUGFUNK, HANDY der Satzart BSP – Bespannung sind parallel in der Satzart ZCH – Zugcharakteristik mit den Felder EBULA_KZ, LZB_KZ, CIR_KZ, ETCS_KZ, KEIN_ZUGFUNK, HANDY

			<p>angelegt. In den Aufträgen von EVU an DB Netz ist nur eine der beiden Attributgruppen zu verwenden, vorzugsweise die Attribute in der Satzart ZCH, da eine Auflistung dieser Attribute in der Satzart BSP vorgesehen ist. In den Aufträgen von DB Netz an den Kunden werden beide Attributgruppen verwendet. Bei Verwendung der Felder LZB, CIR, EBULA, ESF, ETCS, KEIN_ZUGFUNK, HANDY der Satzart BSP müssen die Angaben für alle angegebenen Bespannungen identisch sein. Anderenfalls sind die von Netz an EVU zurückgegebenen Werte nicht in allen Fällen verbindlich.</p> <p>Die Angaben in den Feldern LZB, CIR, EBULA, ETCS, KEIN_ZUGFUNK, HANDY der Satzart BSP – Bespannung werden ab Fahrplanjahr 2014 nicht mehr ausgewertet. Sind sie in Richtung EVU an Netz gefüllt, erfolgt keine Zurückweisung des Auftrags. In Folgeaufträgen von Netz an EVU werden die Werte nicht zurückgegeben. Die Attribute werden zu einem späteren Zeitpunkt aus der Schnittstelle und somit aus den xsd-Dateien entfernt.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aus dv-technischen Gründen sind die Felder EBULA_KZ und LZB_KZ der Satzart ZCH für den XML-Datensatz Kannfelder. Aus fachlicher Sicht sind sie immer Mussfelder. <p>Satzart ZCH: ETCS_KZ: Ergänzung in Spalte Bemerkungen: Die Angabe wird ab Fahrplanjahr 2014 nicht mehr ausgewertet. Ist sie in Richtung EVU – Netz gefüllt, erfolgt keine Zurückweisung des Auftrags. In Folgeaufträgen von Netz an EVU wird der Wert nicht zurückgegeben. Das Attribut wird zu einem späteren Zeitpunkt aus der Schnittstelle und somit aus den xsd-Dateien entfernt.</p> <p>Satzart ZCH: Neues Attribut „ETCS_ZA“</p> <p>Satzart BSP :</p> <p>Einleitung letzter Anstrich: Das Feld ESF soll von EVU an Netz für alle Regel- und Zusatzbespannungen in Basis- und Alternativ-ZCH identische Inhalte besitzen.</p> <p>Attribute LZB, CIR, ETCS, EBULA, HANDY, KEIN_ZUGFUNK: Ergänzung in Spalte Bemerkungen: Die Angabe wird ab Fahrplanjahr 2014 nicht mehr ausgewertet. Ist sie in Richtung EVU – Netz gefüllt, erfolgt keine Zurückweisung des Auftrags. In Folgeaufträgen von Netz an EVU wird der Wert nicht zurückgegeben. Das Attribut wird zu einem späteren Zeitpunkt aus der Schnittstelle und somit aus den xsd-Dateien entfernt.</p>
	20.04.2012	Wolfgang Kuzaj	<p>Satzart ZUG, Attribut NL_NETZ, Ergänzung in Spalte Bemerkungen:</p> <p>Die Abgangs-NL ergibt sich aus der NR-NL (Spalte C in der Tabelle „alle Stellen“ der Stammdatenlieferung) für die erste im Zuglauf angegebene Betriebsstelle, die den Beginn eines konstruktionsrelevanten Streckenabschnitts beschreibt. Die Tabelle „Streckenliste“ der Stammdatenlieferung enthält alle konstruktionsrelevanten Streckenabschnitte.</p>
2.6.2	27.06.2012	Wolfgang Kuzaj	<p>Spalte Ausprägungen: Ergänzung auf Anlage 9 (Musterdatei Stammdaten TPN) in allen Fällen mit einem Verweis auf die Stammdaten des TPN.</p>
	12.07.2012	Wolfgang Kuzaj	<p>Satzart AFT, ART_ANM/STATUS: Ergänzung in Spalte Bemerkungen zu Typ 20 bzw. 21 jeweils „(Teil-)“ vor Angebot</p>
2.6.3	29.08.2012	Wolfgang Kuzaj	<p>Satzart BSP: Felder LZB und EBULA: In Spalte „von N“ Änderung von „M“ in „K“ (auf Grund der Einschränkungen zur Verwendung ab Jahresfahrplan 2014 ist das Feld in Richtung Netz an EVU kein Mussfeld mehr. Die xds-Datei wird angepasst.</p>
2.6.4	23.10.2012	Wolfgang Kuzaj	<p>Keine Änderungen</p>
3.0.0	26.02.2013	Wolfgang Kuzaj	<p>Satzart BSP, Attribut ESF: Entfernung der Anmerkungen „(Bestandteil der Satzart ZCH)“ in der Spalte Beschreibung</p>
	17.05.2013	Wolfgang Kuzaj	<p>Satzart AFT: Ergänzung der Attribute DOSSIER_ID und PATH_ID.</p> <p>Hinweis: Versionen ab der Nummerierung 3.0.0 beschreiben eine parallel zur bisherigen Version 2.6.4 bzw. deren Fortschreibungen angebotene technisch und fachlich abweichende EVU-Schnittstellenversion.</p>
3.0.1	09.08.2013	Wolfgang Kuzaj	<p>Satzart AFT: Attribute DOSSIER_ID und PATH_ID sind Kannfelder und keine bedingten Mussfelder (Die Bedingung, dass beide Felder oder keines der beiden gefüllt werden müssen, wurde entfernt). Präzisierung der Bemerkungen zu diesen beiden Attributen</p>

3.0.2	15.11.2013	Wolfgang Kuzaj	Satzart AFT, Attribut RV_KAP_BANDBREITE, Spalte Bemerkungen: Änderung des Minimalwertes für Güterzüge von 15 min in 30 min.
3.0.3	27.04.2015	Wolfgang Kuzaj	Satzart ZUG, Feld Trassenpreis, neue Bemerkung: „Feld gibt den Gesamtpreis in Euro an.“ Ergänzung neuer Attribute: Satzart ZUG: OEDLA_KENNZEICHEN, FLEXIBILITAET, BETROFFENHEIT_BAU, LEISTUNGSUEBERSICHT, VERKEHRSART_KUNDE_ZUSATZ. Satzart WAG: NV_NUMMER, NV_BIS, NV_IM. Satzart ZCH: GEFAHRGUT_GANZZUG

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemein	6
2 Aufbau der Satzarten	7
2.1 Schematische Darstellung des Aufbaus	8
2.2 Satzart AFT - Auftrag	9
2.3 Satzart ZUG - Zug	12
2.4 Satzart ZLP - Zuglaufpunkt	14
2.5 Satzart VZR - Verkehrszeitregelung	16
2.6 Satzart WAG - Weitere Angaben	17
2.7 Satzart ZCH - Zugcharakteristik	19
2.8 Satzart BSP - Bespannung	22

1 Allgemein

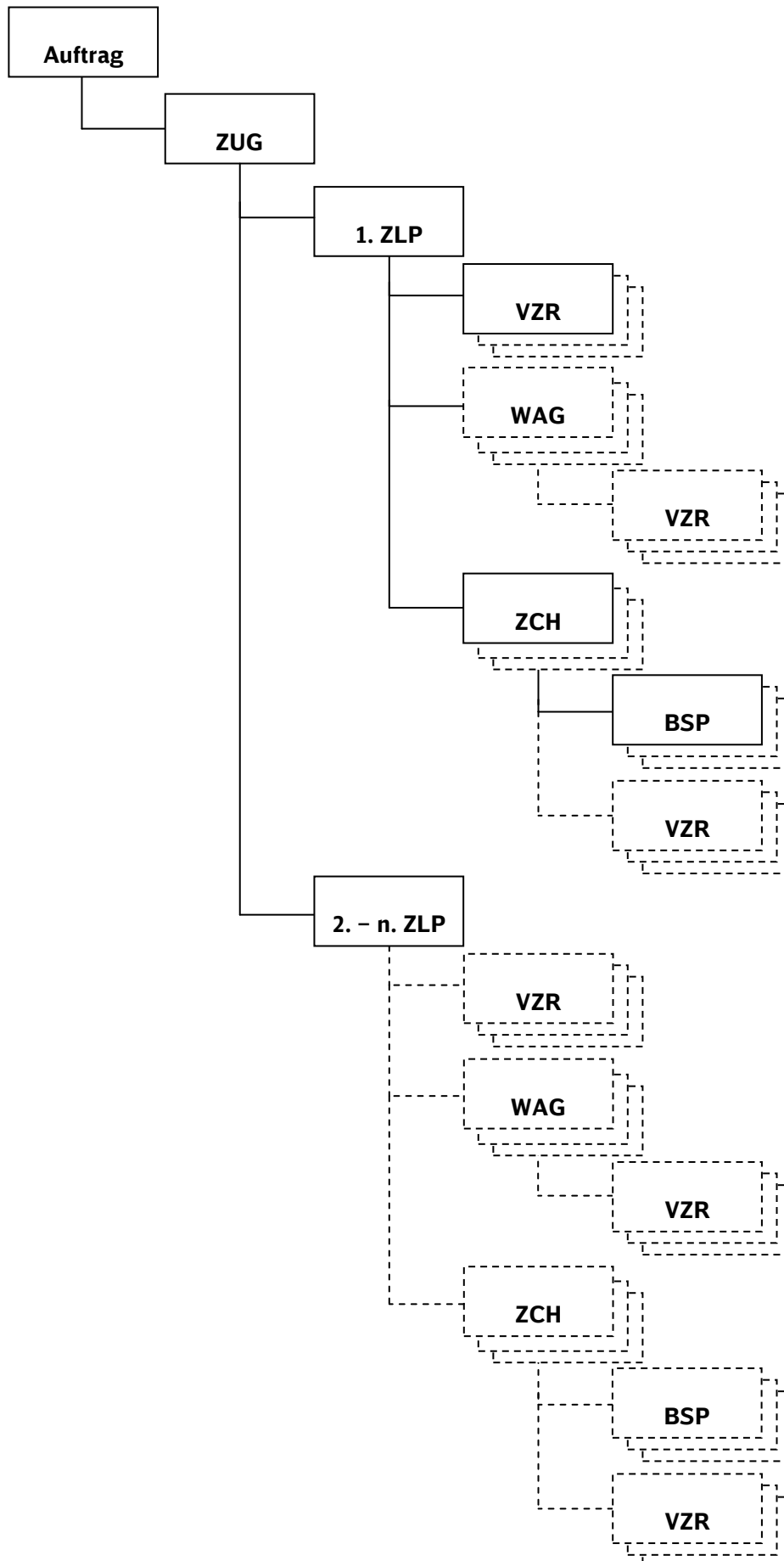
- In allen Sätzen muss die Reihenfolge der Felder wie hier angegeben eingehalten werden.
- In den Spalten „Zu N“ und „Von N“ ist beschrieben, ob das Feld ein Mussfeld bei Übergabe an DB Netz („Zu N“) bzw. von DB Netz („Von N“) ist. Die Bezeichnung bezieht sich immer auf die jeweilige Satzart. D.h. M bedeutet es ist ein Mussfeld wenn die Satzart geschickt wird. Es heißt aber nicht, dass die Satzart geschickt werden muss:
- „M“: Feld ist ein Mussfeld
- „m“: Feld ist ein bedingtes Mussfeld. Es muss dann ausgefüllt werden, wenn ein festgelegtes anderes Feld mit einem bestimmten Inhalt gefüllt ist bzw. definierte Bedingungen gelten.
- „K“: Feld ist ein Kann-Feld
- Sind die Mussfelder bzw. die bedingten Mussfelder, die laut den Bedingungen gefüllt sein müssen, nicht gefüllt, wird der Auftrag automatisch mit einer entsprechenden Meldung an den Kunden zurückgewiesen. Ist das Kannfeld bzw. das bedingte Mussfeld leer, wird es nicht übertragen bzw. ignoriert.
- In einem TPN-Angebot können von DB Netz auch Kannfelder gefüllt sein, die von einem EVU nicht zwingend verarbeitet werden, da dies im konkreten Fall aus fachlichen Gründen nicht erforderlich ist. Dies darf jedoch nicht zu einer Zurückweisung durch das EVU oder zu einer Verhinderung der Angebotsübernahme führen.
- Führende und abschließende Leerzeichen bzw. Tabulatoren werden vom TPN ignoriert und werden in Richtung EVU nicht wieder mitgegeben.
- Die laufende Nummerierung beginnt immer bei eins und erfolgt in Einerschritten aufsteigend.
- Bei Folgeaufträgen müssen die Zugnummer, Abgangsregionalbereich Netz und ggf. Nummer des Ergänzungsfahrplans mit der Erstbestellung übereinstimmen. Das bedeutet, ändert sich die Abgangsregionalbereich Netz auf Grund der Änderung des ersten konstruktionsrelevanten Zuglaufpunkts, so wird in Folgeaufträgen die Abgangsregionalbereich Netz des Primärvertrags zurückgegeben. Kann dies durch das EVU nicht gewährleistet werden bzw. wird die korrekte Abgangsregionalbereich Netz gewünscht, ist die Auftragskette zu beenden und der Auftrag neu anzumelden. Die alte Auftragskette ist nach ihrem aktuellen Status mit einer Abmeldung, Ablehnung oder Stornierung zu beenden.
- Die Feldgruppe zur Beschreibung von Gefahrgut (GGVE_RID_KLASSE, GGVE_NR, GGVE_UN_NR, GGVE_VERP_GR der Satzart ZCH) wird in dem XML-Datensatz analog zur Feldgruppe für die Ergänzungsfahrpläne (ZU_ERGFPL_NLN, ZU_ERGFPL_ZUG, ZU_ERGFPL_ERG_NR der Satzart ZUG) aufgebaut.
- Die Felder LZB, CIR, EBULA, ETCS, KEIN_ZUGFUNK, HANDY der Satzart BSP – Bespannung sind parallel in der Satzart ZCH – Zugcharakteristik mit den Felder EBULA_KZ, LZB_KZ, CIR_KZ, ETCS_KZ, KEIN_ZUGFUNK, HANDY angelegt. In den Aufträgen von EVU an DB Netz ist nur eine der beiden Attributgruppen zu verwenden, vorzugsweise die Attribute in der Satzart ZCH, da eine Auflistung dieser Attribute in der Satzart BSP vorgesehen ist. In den Aufträgen von DB Netz an den Kunden werden beide Attributgruppen verwendet. Bei Verwendung der Felder LZB, CIR, EBULA, ESF, ETCS, KEIN_ZUGFUNK, HANDY der Satzart BSP müssen die Angaben für alle angegebenen Bespannungen identisch sein. Andernfalls sind die von Netz an EVU zurückgegebenen Werte nicht in allen Fällen verbindlich. Die Angaben in den Feldern LZB, CIR, EBULA, ETCS, KEIN_ZUGFUNK, HANDY der Satzart BSP – Bespannung werden ab Fahrplanjahr 2014 nicht mehr ausgewertet. Sind sie in Richtung EVU an Netz gefüllt, erfolgt keine Zurückweisung des Auftrags. In Folgeaufträgen von Netz an EVU werden die Werte nicht zurückgegeben. Die Attribute werden zu einem späteren Zeitpunkt aus der Schnittstelle und somit aus den xsd-Dateien entfernt.
- Aus dv-technischen Gründen sind die Felder EBULA_KZ und LZB_KZ der Satzart ZCH für den XML-Datensatz Kannfelder. Aus fachlicher Sicht sind sie immer Mussfelder.

2 Aufbau der Satzarten

Jeder Vorgang (Anmeldung/Angebot/Vertrag) enthält jeweils eine sequentielle Folge der Satzarten:

- 1 Satz AFT ‚AUFTRAG‘
- 1 Satz ZUG
- ein Satz ZLP ‚Zuglaufpunkt‘ je Zuglaufpunkt in der gewünschten Reihenfolge der Zuglaufpunkte innerhalb des Zuglaufs.
- an erstem ZLP bzw. allen, an denen sich mindestens ein Parameter bezüglich der Verkehrszeitregelungen ändert, befindet sich ein Satz der Satzart VZR ‚Verkehrszeitregelung‘
- an allen ZLP, an denen sich mindestens ein Parameter der ‚Weiteren Angaben‘ (WAG) ändert, befindet sich ein Satz der Satzart WAG ‚Weitere Angaben‘
- mehrere Sätze der Satzart WAG an einem ZLP sind nur mit unterschiedlichen VZR-Sätzen zulässig
- Jeder Satz der Satzart WAG ‚Weitere Angaben‘ kann einen Satz der Satzart VZR ‚Verkehrszeitregelung‘ haben. Ist keine VZR angegeben, gilt die am übergeordneten ZLP gültige Verkehrszeit (VZ)
- Ist in einem Satz der Satzart WAG eine VZR angegeben, so müssen an allen weiteren Sätzen der Satzart WAG an diesem ZLP sich gegenseitig ausschließende VZR angegeben sein. Die Summe der VZR aller Sätze der Satzart WAG eines ZLP darf nicht größer sein als die Verkehrszeit (VZ) an diesem ZLP.
- an erstem ZLP bzw. allen, an denen sich mindestens ein Parameter bezüglich der Zugcharakteristik (ZCH) ändert, befindet sich ein Satz der Satzart ZCH ‚Zugcharakteristik‘ mit der Ausprägung ‚Basis‘. Es können zusätzlich weitere Sätze der Satzart ZCH mit der Ausprägung ‚Alternative‘ vorhanden sein
- Sätze der Satzart ‚ZCH‘ mit der Ausprägung ‚Alternative‘ dürfen keine Satzart ‚VZR‘ haben
- mehrere Sätze der Satzart ZCH mit der Ausprägung ‚Basis‘ an einem ZLP sind nur mit unterschiedlichen VZR-Sätzen zulässig
- Jeder Satz der Satzart ZCH ‚Zugcharakteristik‘ enthält ein bis n Sätze der Satzart Bespannung (BSP). Durch die Art der Bespannung ist ersichtlich, ob es sich um eine Regel- oder Zusatzbespannung handelt.
- Jeder Satz der Satzart ZCH ‚Zugcharakteristik‘ kann einen Satz der Satzart VZR ‚Verkehrszeitregelung‘ enthalten. Ist keine VZR angegeben, gilt die am übergeordneten ZLP gültige VZ.
- Ist ein Satz VZR angegeben, so müssen an allen ZCH an diesem ZLP sich gegenseitig ausschließende VZR angegeben sein. Die Summe der VZR aller ZCH eines ZLP muss genau der VZ an diesem ZLP entsprechen.

2.1 Schematische Darstellung des Aufbaus



2.2 Satzart AFT - Auftrag

In dieser Satzart werden die Auftragsdaten angegeben.

Feldname	Beschreibung	Zu N	Von N	Format			Ausprägungen	Bemerkungen
				Typ	Größe	Maske		
ART_ANM/ STATUS	Typ der Anmeldung	M	M	A	2		Richtung EVU → NETZ: 10, 12, 13, 14, 15, 17, 22, 26, 30, 32, 40, 41, 52, (53) Richtung NETZ → EVU: 19, 20, 21, 25, 27, 35,36, 61, (62), 71	Zurückweisung (Schlüsselwert 19) erfolgt von DB Netz, wenn die übermittelten Daten fachlich nicht plausibel oder inkonsistent sind. Zum Zeitpunkt der „Abmeldung“ (17) liegt zum Geschäftsvorfall noch kein Angebot von DB Netz vor. Nach einer Ablehnung mit Überarbeitung kann für einen Vorgang, auf den sich die Ablehnung mit Überarbeitung bezieht, kein neuer Geschäftsvorfall gestartet werden, der sich auf denselben Vorgang bezieht. Für eine vom Kunden gesendete Bestellung gibt es nur ein vollständiges Angebot. Für Bestellungen mit dem Kennzeichen ‚Annahmeerklärung mit Empfang des Angebots‘ sind auch Teilangebote möglich, abschließend erhält der Kunde immer ein vollständiges Angebot. Fahrzeitenrechnung ist zwar bereits vorgesehen, wird aber über Trassenportal noch nicht angeboten. Die Schlüsselwerte 53 und 62 dürfen daher vorerst nicht verwendet werden. Infolge von netzausgelösten Aufträgen wird ein Netzausgelöstes Angebot/Netzausgelöstes RV-Kapazitätsangebot übergeben. Richtung EVU → NETZ: 12 Trassenanmeldung/RV-Kapazitätsanmeldung 13 Änderung nach Angebotsabgabe/Änderung nach Abgabe eines RV-Kapazitätsangebots 14 Ablehnung mit Überarbeitung 15 Änderung vor Angebotsabgabe/Änderung vor Abgabe eines RV-Kapazitätsangebots 17 Abmeldung 22 Ablehnung ohne Überarbeitung 26 berechnete Beanstandungen 30 Vertragsbestätigung/Bestätigung eines RV-Kapazitätsangebots 32 Stornierung Vertrag/Stornierung einer RV-Kapazität 40 Aktivierung von Bedarfszügen 41 Auslegen von Zügen 52 Studienanmeldung 53 (Fahrzeitenrechnung) Richtung NETZ → EVU: 19 Zurückweisung 20 Netzausgelöstes (Teil-)Angebot/Netzausgelöstes RV-Kapazitätsangebot 21 (Teil-)Angebot/RV-Kapazitätsangebot 25 vorläufiger Netzfahrplanentwurf/Kopie der §14d-AEG-Mitteilung 27 endgültiger Netzfahrplanentwurf/endgültiges RV-Kapazitätsangebot 35 nicht konstruierbare Trassenanmeldung/nicht konstruierbare RV-Kapazitätsanmeldung 36 Aktivierungsbestätigung 61 Studienergebnis 62 (Ergebnis Fahrzeitenrechnung) 71 Abgleich Fahrplanunterlagen 37 Netzausgelöste Stornierung einer RV-Kapazität (nur Folgeauftrag einer RV-Kapazität; hat immer IST_KAPAZITAET = J als Ausprägung)
IST_KAPAZITAET	Kennzeichnung von RV-Kapazitätsaufträgen	K	K	A	1	J/N	J - RV-Kapazität	Das Feld dient der Kennzeichnung von Aufträgen für RV-Kapazitäten. Ist es mit J belegt, wird der Auftragsstyp 12 zu einer Anmeldung für eine RV-Kapazität und die Auftragsstypen 13, 15 17, 22, 30, 32, 19, 20, 21, 25, 27, 35 und 37 zu Folgeaufträgen einer RV-Kapazitätsanmeldung. Auch bei diesen Folgeaufträgen zu einer RV-Kapazitätsanmeldung ist das Kennzeichen immer anzugeben.
AUFTRAGS_NR	Auftragsnummer wird von Trassenportal vergeben		M	N	15			Auftragsnummer wird von Netz (Trassenportal) automatisch vergeben. Umfassende Angaben zur Befüllung dieses Feldes enthält Anlage 7.
AUFTRAGS_NR_BEZUG	Bezugsauftragsnummer in TPN	m	m	N	15			EVU nach Netz: Wenn sich eine Trassenanmeldung (12) auf ein Studienergebnis (61) bezieht, muss dieses Feld gefüllt sein. Ansonsten darf das Feld bei Typ 12 nicht gefüllt sein. Netz nach EVU: Dieses Feld ist bei dem ersten Angebot für einen netzausgelösten Ergänzungsfahrplan leer. Umfassende Angaben zur Befüllung dieses Feldes enthält Anlage 7.
BEZUG_BESTELLNUMMER	Interne Bearbeitungs-ID des Kunden, die sich auf einen Folgeauftrag bezieht	K	K	A	40			Die BEZUG_BESTELLNUMMER wird vom Trassenportal nicht ausgewertet, und es werden keine Bezüge mit diesem Feld im Trassenportal hergestellt. Das Feld kann vom EVU zur Unterstützung der internen Verarbeitung des EVU mitgegeben werden. Bei netzausgelösten Angeboten wird die BESTELL_NR_KUNDE des Primärvertrages bzw. netzausgelösten Ergänzungsfahrplänen wird die BESTELL_NR_KUNDE des zugrunde liegenden Auftrages (Stammfahrplan auf dessen Basis der netzausgelöste Ergänzungsfahrplan anlegt wurde) mit übergeben.
BESTELL_NR_KUNDE	Interne Bearbeitungs-ID des Kunden	K	m	A	40			Die BESTELL_NR_KUNDE wird vom Trassenportal nicht ausgewertet, und es werden keine Bezüge mit diesem Feld im Trassenportal hergestellt. BESTELL_NR_KUNDE kann vom EVU zur Unterstützung der internen Verarbeitung des EVU mitgegeben werden. In diesem Fall wird ihm diese wieder mit angeboten. Bei netzausgelösten Angeboten bzw. netzausgelösten Ergänzungsfahrplänen wird die Nummer von DB Netz grundsätzlich nicht eingetragen, da diese in diesen Fällen unbekannt ist. Sie kann auf besonderen Wunsch des EVU befüllt werden. In diesem Fall werden die Eintragungen nicht validiert, d. h. DB Netz übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit.
RV_KAP_NR	RV-Kapazitätsnummer	K	m	N	15			m: Ist nur bei Aufträgen für RV-Kapazitäten zu verwenden. Die Rahmenvertragskapazitätsnummer wird bei Eingang einer RV-Kapazitätsanmeldung (Erstanmeldung Typ 12) durch DB Netz vergeben. Sie bleibt für alle Folgeaufträge unverändert erhalten. Sie ist identisch mit der in der technischen Quittung über den Eingang einer Erstanmeldung übergebenen TPN-Auftragsnummer. Ist ART_ANM/STATUS =12 und IST_KAPAZITAET = J handelt es sich um eine RV-Kapazitätsanmeldung, das Feld bleibt von EVU an Netz leer, in allen Folgeaufträgen zu RV-Kapazitäten ist es jedoch immer gefüllt.
RV_NR	Rahmenvertragsnummer	K	m	A	15			m: Ist nur bei RV-Kapazitäten zu verwenden. Stellt den Bezug zu einem Rahmenvertrag her. Sie wird erstmalig mit der Kopie der §14d-AEG-Mitteilung übergeben.

Feldname	Beschreibung	Zu N	Von N	Format			Ausprägungen	Bemerkungen
				Typ	Größe	Maske		
RV_KAP_NR_BEZUG	Bezug zu einer RV-Kapazität	K	K	N	15			Bei Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan kann ein Bezug zu einem angenommenen RV-Kapazitätsangebot hergestellt werden. Der Bezug darf nur bei Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan und den sich darauf beziehenden Folgeaufträgen (Typ 15, 26) angegeben werden. Netzseitig wird sie in den Auftragsstypen 25, 27 und 21 (als Folgeauftrag zu Berechtigter Beanstandung bzw. Netzausgelöster Berechtigter Beanstandung) angegeben, sofern dieses Feld in den genannten Kundenaufträgen gefüllt wurde und auf eine Vertragsbestätigte RV-Kapazität referenziert.
RV_KAP_BANDBREITE	RV-Kapazität Bandbreite	m	m	N	3			m: Nur bei RV-Kapazitäten relevant und anzugeben. Vertraglich vereinbarte symmetrische Bandbreite (Anzahl Minuten +/-). Maximal zulässiger Wert 720 min.; minimale Werte: S-Bahn (auf reinen S-Bahn-Strecken) 3 min; Personenverkehr 5 min; Güterverkehr 30 min.
VZR_BEG	Erster Verkehrstag des Verkehrszeitraums	m	m	A	10	JJJJ-MM-TT		Der Beginn des Verkehrszeitraumes muss innerhalb der Fahrplanperiode liegen. Muss nicht gefüllt werden, wenn ART_ANM/ STATUS die Ausprägungen 17, 22, 30, 40, 41, 19, 35 oder 36 hat. Bei RV-Kapazitäten ist der erste Tag desjenigen Netzfahrplans anzugeben, der das erste Jahr der Geltungszeit des Rahmenvertrags ist.
VZR_END	Letzter Verkehrstag des Verkehrszeitraums	m	m	A	10	JJJJ-MM-TT		Das Ende des Verkehrszeitraumes muss innerhalb der Fahrplanperiode liegen. Muss nicht gefüllt werden, wenn ART_ANM/ STATUS die Ausprägungen 17, 22, 30, 40, 41, 19, 35 oder 36 hat. Bei RV-Kapazitäten ist der letzte Tag desjenigen Netzfahrplans anzugeben, der das letzte Jahr der Geltungszeit des Rahmenvertrags ist
ART_ZUG	Art des Zuges	M	M	A	9		Regelzug, Sonderzug	Kennzeichnung der Bestellung als Regel- oder Sonderzugbestellung. In vom EVU gesendeten Folgeaufträgen auf die Auftragsstypen 21, 25 oder 27 zu einem Auftrag des Typs 12 oder 15 auf 12 darf diese Kennzeichnung nicht mehr geändert werden. Bei RV-Kapazitäten ist nur die Ausprägung „Regelzug“ zulässig.
KONST_PRIO_KUNDE	gewünschte Konstruktionspriorität des Kunden	K	K	N	1		1, 2, 3	Gewünschte Konstruktionspriorität für die von diesem Kunden (Kundennummer des Trassenpreissystems) bestellten Trassen. Nicht zu verwenden bei RV-Kapazitäten.
								1 Hoch
								2 Mittel
								3 Niedrig
VERZ_ANNAHME	Annahmeerklärung mit Empfang des Angebots	m	m	A	1	J/N	J, N	Wenn dieses Feld die Ausprägung ‚J‘ besitzt, werden Teilangebote geliefert, die vom EVU nicht bestätigt werden müssen. Es werden nur Teilangebote geliefert, wenn der Zug in mindestens zwei RB fährt. Im ersten RB sind mindestens zwei Halte, in den darauffolgenden RB mindestens ein Halt erforderlich. Auch das abschließende (vollständige) Angebot ist vom EVU nicht zu bestätigen. Wenn dieses Feld den Wert ‚N‘ hat oder nicht geliefert wird, wird ein vollständiges Angebot geliefert, dass zu bestätigen ist. m: Bei RV-Kapazitäten ist das Feld immer mit „N“ zu befüllen.
TEILANGEBOT	das aktuelle Angebot ist ein Teilangebot		m	A	1	J/N	J, N	m: Wenn das Feld VERZ_ANNAHME die Ausprägung ‚J‘ besitzt, wird dieses Feld in den folgenden Angeboten solange mit ‚J‘ gefüllt, bis das Gesamtangebot übergeben wird. Im Gesamtangebot ist der Wert mit ‚N‘ belegt.
KUNDEN_NR_N	Kundennummer, durch NETZ vergeben (Nummer des Trassenpreissystems)	M	M	A	30			Kundennummer des Trassenpreissystems.
TAKTZUG	Referenz auf den maßgebenden Taktzug	K	K	A	6			Dieses Feld wird mit der Zugnummer des maßgebenden Taktzuges gefüllt, somit werden die Anmeldungen der einzelnen Taktzüge zusammengefasst. Der Abgangsregionalbereich Netz des maßgebenden Taktzuges ist identisch mit der des hier angemeldeten Zuges. Wenn ART_ANM/ STATUS die Werte 12, 13, 14, 15, 20, 21, 52, 61 oder 71 besitzt, muss bei dem maßgebenden Taktzug dieses Feld mit dem Feld ZUGNR identisch sein. Abweichend davon können sich diese Felder bei Art der Anmeldung (13 oder 15) unterscheiden, wenn in diesem Auftrag der maßgebende Taktzug geändert werden soll.. Feld dient ab Release 8.4.0 nicht mehr zur Kennzeichnung eines Taktzuges und der Bildung eines Taktauftragsbundes. Ist es gefüllt, erfolgt keine Auswertung..
NL_TAKTZUG	Abgangsregionalbereich Netz des maßgebenden Taktzug	K	K	A	1		1 - 7	Wenn ART_ANM/ STATUS die Werte 12, 13, 14, 15, 20, 21, 52, 61, 71 besitzt, muss bei dem maßgebenden Taktzug dieses Feld mit dem Feld NL_NETZ identisch sein. Abweichend davon können sich diese Felder bei Art der Anmeldung (13 und 15) unterscheiden, wenn in diesem Auftrag ein anderer Zug der maßgebende Taktzug werden soll. Feld dient ab Release 8.4.0 nicht mehr zur Kennzeichnung eines Taktzuges und der Bildung eines Taktauftragsbundes. Ist es gefüllt, erfolgt keine Auswertung.
LEGUNG_BEGINN_ZLP	Startzuglaufpunkt einer Aktivierung / Auslegung	m	m	A	5		siehe Stammdatentabelle – Betriebsstelle (Anlage 9)	m: Dieses Feld muss und darf nur gefüllt werden, wenn das Feld ART_ANM/ STATUS die Ausprägungen 40 oder 41 besitzt. Dieser ZLP muss im Laufweg des referenzierten Vertrages vorkommen und vom Kunden bestellt sein.
LEGUNG_ENDE_ZLP	Endzuglaufpunkt einer Aktivierung / Auslegung	m	m	A	5		siehe Stammdatentabelle – Betriebsstelle (Anlage 9)	m: Dieses Feld muss und darf nur gefüllt werden, wenn das Feld ART_ANM/ STATUS die Ausprägungen 40 oder 41 besitzt. Dieser ZLP muss im Laufweg des referenzierten Vertrages vorkommen und vom Kunden bestellt sein.
LEGUNG_PROD_TAG	Produktionstag einer Aktivierung / Auslegung	m	m		10	JJJJ-MM-TT		m: Dieses Feld muss und darf nur gefüllt werden, wenn das Feld ART_ANM/ STATUS die Ausprägungen 40 oder 41 besitzt. Produktionstag = Verkehrstag an dem der geplante Bedarfszug aktiviert werden soll oder der planmäßig verkehrende Regelzug ausfallen soll.
DAT_ANMELD	Eingangsstempel des Auftrags (Datum)	K	K	A	10	JJJJ-MM-TT		Wird automatisch von Schnittstelle auf Seite DB Netz gefüllt.
ZEIT_ANMELD	Eingangsstempel des Auftrags (Zeit)	K	K	A	8	HH:MM:SS		Wird automatisch von Schnittstelle auf Seite DB Netz gefüllt
DAT_ANGEB	Ausgangsstempel eines Auftrags (Datum)	K	K	A	10	JJJJ-MM-TT		Wird automatisch von Schnittstelle auf Seite DB Netz gefüllt.
ZEIT_ANGEB	Ausgangsstempel eines Auftrags (Zeit)	K	K	A	8	HH:MM:SS		Wird automatisch von Schnittstelle auf Seite DB Netz gefüllt
BESTELLER_OE	Kunde / Bevollmächtigter laut ABN (Abteilung/Firma)	M	M	A	50			
BESTELLER_NAME	Kunde / Bevollmächtigter laut ABN (Name)	M	M	A	50			
BESTELLER_TEL	Kunde / Bevollmächtigter laut ABN (Telefonnummer)	M	M	A	20			
BESTELLER_EMAIL	Kunde / Bevollmächtigter laut ABN (Email-Adresse)	M	M	A	60			
BESTELLER_FAX	Kunde / Bevollmächtigter laut ABN (Faxnummer)	M	M	A	20			
BEM_KUNDE	Bemerkungen des Kunden	K	K	A	1050			
BEM_NETZ	Bemerkungen von NETZ	K	K	A	1050			
NAME_GFKO	Nachname des geschäftsführenden Koordinators		M	A	40			wird automatisch gefüllt, Koordinator (Ausgang)
VORNAME_GFKO	Vorname des geschäftsführenden Koordinators		M	A	40			wird automatisch gefüllt, Koordinator (Ausgang)
TEL_GFKO	Telefonnummer des geschäftsführenden Koordinators		K	A	20			wird automatisch gefüllt, Koordinator (Ausgang)
FAX_GFKO	Faxnummer des geschäftsführenden Koordinators		K	A	20			wird automatisch gefüllt, Koordinator (Ausgang)
EMAIL_GFKO	E-Mailadresse des geschäftsführenden Koordinators		K	A	60			wird automatisch gefüllt, Koordinator (Ausgang)

Feldname	Beschreibung	Zu N	Von N	Format			Ausprägungen	Bemerkungen
				Typ	Größe	Maske		
DOSSIER_ID	Identifikationsnummer des zum Auftrag zugehörigen Dossiers in PCS	K	K	N	12			<ul style="list-style-type: none">- Dieses Feld kann gefüllt werden, wenn das EVU eine internationale Trasse über TPN anmeldet und es zusätzlich das System PCS zur internationalen Harmonisierung gewählt hat.- Wurde dieses Feld gefüllt, wird neben dem herkömmlichen Angebot an das EVU zusätzlich eine informelle Kopie an das System PCS gesendet. Hinweis: Internationale Korridortrassen (im Rahmen der VO 913/2010/EU) sind ausschließlich direkt über das System PCS anzumelden.- Alle Folgeaufträge der EVU an Netz dürfen zu keiner Veränderung der Dossier-ID und Path-ID gegenüber den Angaben im Bezugs-auftrag führen (Ausnahme: Bei einer Änderung vor Angebotsabgabe kann der Wert verändert oder gelöscht werden). - Grundsätzlich kann DB Netz nach Rücksprache mit dem Kunden im lfd. Auftrag diese Angabe verändern oder löschen (Ausnahme: ENP).- Die Angabe ist für Aktivierung/Auslegung, sowie für alle RV-Aufträge unzulässig.
PATH_ID	Identifikationsnummer des betroffenen Path zum vorgenannten Dossier in PCS	K	K	N	12			<ul style="list-style-type: none">- Es gelten die Regeln des Feldes DOSSIER_ID.- Es ist die Path-ID des Infrastrukturbetreibers zu verwenden, sofern diese dem EVU zum Zeitpunkt der Trassenanmeldung bekannt ist, ansonsten kann das Feld leer bleiben.

2.3 Satzart ZUG - Zug

- In dieser Satzart werden die Zugdaten angegeben.
- Durch die Mehrfachvergabe der Zugnummer mit disjunkten Verkehrszeiträumen ist der maßgebende Taktzug nur durch die Kombination der Felder TAKTZUG, NL_TAKTZUG, VZR_BEG und VZR_END der Satzart AFT eindeutig identifizierbar.

Feldname	Beschreibung	Zu N	Von N	Format			Ausprägungen	Bemerkungen
				Typ	Größe	Maske		
FPL_P	Fahrplanperiode	M	M	A	10		siehe Stammdatentabelle - Fahrplanperiode (Anlage 9)	Angabe der Kurzbeschreibung der Fahrplanperiode. Aufträge für RV-Kapazitäten erhalten die Fahrplanperiode „RV“.
NL_NETZ	Kennzahl der Abgangs-NL Netz des Ursprungsvertrages	M	M	A	1		1 - 7	Angabe der Nummer der Niederlassung Netz des ersten konstruktionsrelevanten ZLP des ersten Auftrages in der Auftragskette. Die Abgangs-NL ergibt sich aus der NR-NL (Spalte C in der Tabelle „alle Stellen“ der Stammdatenlieferung) für die erste im Zuglauf angegebene Betriebsstelle, die den Beginn eines konstruktionsrelevanten Streckenabschnitts beschreibt. Die Tabelle „Streckenliste“ der Stammdatenlieferung enthält alle konstruktionsrelevanten Streckenabschnitte
GE_NL_NETZ	Kennzahl der geschäftsführenden NL	M	M	A	1		0 - 7	Die geschäftsführende DB Netz Niederlassung. In der Reaktion von Netz kann die geschäftsführende Niederlassung von der bestellten Niederlassung abweichen.
ZUGNR	Zugnummer	m	m	A	6			m: Studien- und Erstanmeldungen von EVUs mit eigener Zugnummernkontingentverwaltung, alle Studien- und Erstanmeldung für Internationale Züge sowie generell alle schwergewichtigen Folgeaufträge müssen eine Zugnummer enthalten. Aufträge zu RV-Kapazitäten sind immer mit Zugnummer über die Schnittstelle anzumelden. Die Zugnummer verliert hier aber ihre Bedeutung als eindeutige fachliche ID, anstelle dessen ist dies die RV-Kapazitätsnummer. Mit der Angabe einer Zugnummer bei einer RV-Kapazitätsanmeldung als zusätzliches Ordnungsmerkmal des Bestellers ist innerhalb einer Rahmenfahrplanperiode die Eindeutigkeit der Zugnummer jeweils für eine verwendete Kundennummer zu gewährleisten (Eindeutigkeitskriterien: Kundennummer, Zugnummer, lfd. Nr. Ergänzungsfahrplan, Abgangs-RB, Verkehrszeitraum). Die Zugnummer kann zur Bildung von Auftragsbündeln bei Ergänzungsfahrplänen und zur Kennzeichnung von Beziehungen zwischen verschiedenen Trassen- und RV-Kapazitätsanmeldungen verwendet werden (Anschlussbeziehungen, Übergänge).
VGL_TRASSE_NL	Bestehende Vergleichstrasse: Abgangsregionalbereich Netz	K	K	N	1			Die Vergleichstrasse dient als Hinweis oder Anhaltspunkt einer neu zu konstruierenden Trasse (z.B. gleicher Laufweg wie Vergleichstrasse, analoge Trasse im vorigen Fahrplanjahr).
VGL_TRASSE_ZUG	Bestehende Vergleichstrasse: Zugnummer	K	K	A	6			Die Vergleichstrasse dient als Hinweis oder Anhaltspunkt einer neu zu konstruierenden Trasse (z.B. gleicher Laufweg wie Vergleichstrasse, analoge Trasse im vorigen Fahrplanjahr).
VGL_TRASSE_E	Bestehende Vergleichstrasse: Ergänzungsfahrplannr.	K	K	A	2			Die Vergleichstrasse dient als Hinweis oder Anhaltspunkt für eine neu zu konstruierende Trasse (z.B. gleicher Laufweg wie Vergleichstrasse, analoge Trasse im vorigen Fahrplanjahr).
FIX_PUNKT	Fixpunkt für die Konstruktion der Trasse	K	K	N	3			Bezug auf die laufende Nummer eines ZLP, der als Ausgangspunkt / Fixpunkt der Trassenkonstruktion dienen soll. Der Fixpunkt ist der Punkt im Laufweg, der bei notwendigen Verschiebungen gegenüber der Anmeldung als fixer Ausgangspunkt für die Trassenkonstruktion angesehen werden soll. Ein ZLP mit der hier angegebenen laufenden Nummer muss auch in einem Satz der Satzart ZLP vorhanden sein. Ist der FIX_PUNKT nicht gefüllt, dann wird vom Konstrukteur die früheste im Laufweg des Zuges angegebene Zeit aus den Feldern FR_ABZEIT, SP_ANZEIT, FR_ABZEIT, SP_ABZEIT der Satzart ZLP (für den ersten ZLP mit einer Zeitangabe) als Fixpunkt bei der Trassenkonstruktion verwendet. Netz an EVU: Das Feld wird nicht geliefert wenn kein Fixpunkt angegeben ist.
FIX_ZEIT	Am Fixpunkt zu berücksichtigende Zeit	K	K	A	1		N, B	Wenn FIX_ZEIT = N, dann wird die Ankunftszeit aus dem Feld FR_ANZEIT bzw. SP_ANZEIT der Satzart ZLP am gewählten ZLP (FIX_PUNKT) für die Konstruktion verwendet. Wenn FIX_ZEIT = B, dann wird die Abfahrtszeit aus dem Feld FR_ABZEIT bzw. SP_ABZEIT der Satzart ZLP am gewählten ZLP (FIX_PUNKT) für die Konstruktion verwendet. Ist FIX_ZEIT nicht gefüllt, dann wird die früheste am FIX_PUNKT angegebene Zeit aus den Feldern FR_ABZEIT, SP_ANZEIT, FR_ABZEIT, SP_ABZEIT der Satzart ZLP bzw. die erste Zeit im Laufweg als Fixzeit verwendet. NAnkunft BAbfahrt
ZU_STAMM_NLN	NL-Nummer des zugehörigen Stammfahrplans bei Ergänzungsfahrplänen	m	m	A	1			m: erforderlich, wenn ART_ERGFPL belegt ist, Bezug auf Ausgangs-NL-Nummer (NL_NETZ) des Stammfahrplans. Ergänzungsfahrpläne sind ohne originären Stammfahrplan nicht zugelassen und werden daher an der Schnittstelle abgelehnt.
ZU_STAMM_ZUG	Zugnummer des zugehörigen Stammfahrplans bei Ergänzungsfahrplänen	m	m	A	6			m: erforderlich, wenn ART_ERGFPL belegt ist, Bezug auf Zugnummer (ZUGNR) des Stammfahrplans. Ergänzungsfahrpläne sind ohne originären Stammfahrplan nicht zugelassen und werden daher an der Schnittstelle abgelehnt.
ZU_ERGFPL_NLN	Bezug der NL-Nummer des Stammfahrplans zu einem Ergänzungsfahrplan	K	K	A	1			Das Feld ist zu füllen, wenn zu einem Stammfahrplan ein oder mehrere Ergänzungsfahrpläne zugeordnet sind. Es ist ein wiederholbares Feld. Es muss je Ergänzungsfahrplan gemeinsam mit den Feldern ZU_ERGFPL_ZUG und ZU_ERGFPL_ERG_NL einmal gesendet werden. Herstellung des Bezugs vom Stamm auf die Ausgangs-NL-Nummer (NL_NETZ) des Ergänzungsfahrplans
ZU_ERGFPL_ZUG	Bezug der Zugnummer des Stammfahrplans zu einem Ergänzungsfahrplan	K	K	A	6			Das Feld ist zu füllen, wenn es zu einem Stammfahrplan ein oder mehrere Ergänzungsfahrpläne bestehen. Es ist ein wiederholbares Feld. Es muss je Ergänzungsfahrplan gemeinsam mit den Feldern ZU_ERGFPL_NLN und ZU_ERGFPL_ERG_NR einmal gesendet werden. Herstellung des Bezugs vom Stamm auf die Zugnummer (ZUGNR) des Ergänzungsfahrplans
ZU_ERGFPL_ERG_NR	Bezug der Nummer des Ergänzungsfahrplans zu seinem Stammfahrplan	K	K	N	2			Das Feld ist zu füllen, wenn es zu einem Stammfahrplan ein oder mehrere Ergänzungsfahrpläne bestehen. Das Feld ist ein wiederholbares Feld. Es muss je Ergänzungsfahrplan gemeinsam mit den Feldern ZUERGFP_L_NLN und ZU_ERGFPL_ZUG einmal geschickt werden. Herstellung des Bezugs vom Stamm auf die Nummer (ERGFPL_NETZ) des Ergänzungsfahrplans
ART_ERGFPL	Art des Ergänzungsfahrplans	K	K	A	1		S, Z, D	Default, falls nicht belegt: es handelt sich um einen Stammfahrplan. SStartflügel Z Zielflügel DDoppelfahrplan

Feldname	Beschreibung	Zu N	Von N	Format			Ausprägungen	Bemerkungen
				Typ	Größe	Maske		
ERGFPL_NETZ	von DB Netz ausgelöster Ergänzungsfahrplan	K	K	A	1	J/N	J, N	Flag zur Kennzeichnung von Netzausgelösten Ergänzungsfahrplänen.
NR_ERGFPL	Nummer des Ergänzungsfahrplans	m	m	N	2			m: Sobald ART_ERGFPL gefüllt ist, muss auch das Feld NR_ERGFPL gefüllt sein.
LINIENNUMMER	Liniennummer der Transportleistungsrechnung (TLR)	K	K	A	6			Dieses personenverkehrsspezifische Merkmal kann geliefert werden, wird im TPN nicht interpretiert oder verändert, aber wieder mit angeboten.
TRASSENPREIS	Trassenpreis in Euro [€]	K	m	A	15			Feld gibt den Gesamtpreis in Euro an. Der Preis wird mit zwei Nachkommastellen geliefert. m: Wird nicht bei den Ausprägungen 19 (Zurückweisung), 35 (nicht konstruierbare Trasse), 36 (Aktivierungsbestätigung), 21 (Teilangebot) des Feldes „ART_ANM/ STATUS“ und bei RV-Kapazitätsangeboten geliefert.
HISTORIE	Differenzen zwischen Bestellung des Kunden und dem Angebot von DB Netz	K	K	A	4000			Dieses Feld wird von DB Netz bei Angeboten (ART_ANM/ STATUS = 21) gefüllt, wenn das Angebot Differenzen zur Bestellung des Kunden aufweist.
VON_ZUG_NR	Vorgängerzug (Zugnummer)	K	K	A	6			Angabe zur Kennzeichnung der Reihenfolge von Zügen. Bis Version 2.0b Spalte 'DE neu' Feld: SB_21
VON_ZUG_VT_DAT	Vorgängerzug (Verkehrstag)	m	m	A	10	JJJJ-MM-TT		Angabe zur Kennzeichnung der Reihenfolge von Zügen. Kann nur gefüllt werden, wenn Feld VON_ZUG_NR gefüllt ist. Bei Regelzügen kann der 1. Verkehrstag angegeben werden.
AUF_ZUG_NR	Nachfolgerzug (Zugnummer)	K	K	A	6			Angabe zur Kennzeichnung der Reihenfolge von Zügen.
AUF_ZUG_VT_DAT	Nachfolgerzug (Verkehrstag)	m	m	A	10	JJJJ-MM-TT		Angabe zur Kennzeichnung der Reihenfolge von Zügen. Kann nur gefüllt werden, wenn Feld AUF_ZUG_NR gefüllt ist. Bei Regelzügen kann der 1. Verkehrstag angegeben werden.
ERSATZZUG_FUER	Ersatzzug für (Zugnummer)	K	K	A	6			Nicht zulässig bei RV-Kapazitäten
ZUSAMMEN_KUNDE	Zusammengehörigkeitskriterium des Kunden	K	K	A	40			Mit diesem Feld kann der Kunde zusammengehörige Aufträge darstellen (z.B.: Kirchentag)
MESS_VERS_FAHRT	Mess- / Versuchsfahrten	K	K	A	150			
NR_BAU	Nummer des Baukorridors	m	m	A	7			m: Ist das Feld NR_BAU gefüllt muss auch das Feld ART_BAU gefüllt sein. In das Feld kann als unverbindliche Bauinformation die Nummer des Baukorridors angegeben werden, der die Erstellung des Fahrplans beeinflusst. Das Feld ist ein wiederholbares Feld, welches zusammen mit dem Feld ART_BAU paarweise maximal fünfmal wiederholt werden kann.
ART_BAU	Art der Bauauswirkung	m	m	A	1		A, B	m: Ist das Feld ART_BAU gefüllt muss auch das Feld NR_BAU gefüllt sein. In das Feld kann die Art der Auswirkungen des im Feld NR_BAU angegebenen Baukorridors auf die Erstellung des Fahrplans als unverbindliche Bauinformation angegeben werden. Das Feld ist ein wiederholbares Feld, welches zusammen mit dem Feld NR_BAU paarweise maximal fünfmal wiederholt werden kann. A = A bweichungen vom Laufweg; B = B eibehaltung des Laufwegs.
TAKT_LINIE_BEZ	Bezeichnung einer Linie	K	K	A	6			Feld dient der Kennzeichnung eines Taktzuges; es wird nur ausgewertet und zur Bildung eines Taktauftragsbundes verwendet, wenn auch die Felder TAKT_LINIE_START, TAKT_LINIE_ZIEL und TAKT_BEZ gefüllt sind. Folgende Zeichen werden automatisch gelöscht: Führende Leerzeichen am Anfang und nachfolgende Leerzeichen am Ende der Zeichenkette, Zeilenumbrüche und Tabulatoren. Sind innerhalb der Zeichenkette mehrere Leerzeichen hintereinander angegeben, werden diese durch ein Leerzeichen ersetzt.
TAKT_LINIE_START	Startbetriebsstelle einer Linie	K	K	A	5		siehe Stammdatentabelle - Betriebsstelle (Anlage 9)	Feld dient der Kennzeichnung eines Taktzuges; es wird nur ausgewertet und zur Bildung eines Taktauftragsbundes verwendet, wenn auch die Felder TAKT_LINIE_BEZ, TAKT_LINIE_ZIEL und TAKT_BEZ gefüllt sind. Es ist eine gültige Betriebsstellenabkürzung anzugeben.
TAKT_LINIE_ZIEL	Zielbetriebsstelle einer Linie	K	K	A	5		siehe Stammdatentabelle - Betriebsstelle (Anlage 9)	Feld dient der Kennzeichnung eines Taktzuges; es wird nur ausgewertet und zur Bildung eines Taktauftragsbundes verwendet, wenn auch die Felder TAKT_LINIE_BEZ, TAKT_LINIE_START und TAKT_BEZ gefüllt sind. Es ist eine gültige Betriebsstellenabkürzung anzugeben.
TAKT_BEZ	Bezeichnung eines Taktfahrplanes	K	K	A	10			Feld dient der Kennzeichnung eines Taktzuges; es wird nur ausgewertet und zur Bildung eines Taktauftragsbundes verwendet, wenn auch die Felder ATKT_LINIE_BEZ, TAKT_LINIE_START und TAKT_LINIE_ZIEL gefüllt sind. Folgende Zeichen werden automatisch gelöscht: Führende Leerzeichen am Anfang und nachfolgende Leerzeichen am Ende der Zeichenkette, Zeilenumbrüche und Tabulatoren. Sind innerhalb der Zeichenkette mehrere Leerzeichen hintereinander angegeben, werden diese durch ein Leerzeichen ersetzt.
OEDLA_KENNZEICHEN	ÖDLA-Kennzeichen	m	m	A	1	J/N	J, N	Kennzeichnung von Verkehren, die auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDLA) bestellt werden, durch das bestellende EVU. Angabe ist Pflicht, wenn es sich um eine Trasse der Verkehrsart SPNV handelt.
FLEXIBILITAET	Zeitliche und räumliche Flexibilität	K	K	A	10		Siehe Stammdatentabelle (Anlage 9)	Optionale Auswahl einer gewünschten zeitlichen und/oder räumlichen Flexibilität bei der Konstruktion durch das bestellende EVU. Gilt nur für die Verkehrsart SGV und nur für Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan. Gilt nicht für Tfz-fahrten. Die Auswahl der räumlichen Flexibilität beinhaltet auch die zeitliche Flexibilität +/- 120 min. Erfolgt keine Angabe gelten die Konstruktionsspielräume gemäß SNB. Bei Auswahl räumliche Flexibilität RF 120 dürfen innerhalb des Zuglaufs auf dem Netz der DB Netz AG keine Zwischenbetriebsstellen angegeben werden. Ausnahmen wegen Lenkzeiten, Personalwechsel und Übergängen auf fremde Infrastruktur siehe SNB.
BETROFFENHEIT_BAU	Betroffenheit durch Baumaßnahme		K	A	1	J/N	J, N	Kennzeichnung des Trassenangebots durch DB Netz, wenn baubedingt eine veränderte Trassierung erfolgte. Nur Angabe in Richtung Netz ➔ EVU
LEISTUNGSUEBERSICHT	Leistungsübersicht		K	A	255		URL	Link, über welchen das Dokument der Leistungsübersicht zum Trassenangebot abgerufen werden kann. Nur Angabe in Richtung Netz ➔ EVU; Wird nicht bei den Ausprägungen 19 (Zurückweisung), 35 (nicht konstruierbare Trasse), 36 (Aktivierungsbestätigung), 21 (Teilangebot) des Feldes „ART_ANM/ STATUS“ und bei RV-Kapazitätsangeboten geliefert.
VERKEHRS-ART_KUNDE_ZUSATZ	Zusätzliche Angabe zur Verkehrsart durch EVU	K	K	A	20		Siehe Stammdatentabelle (Anlage 9)	Ergänzende Informationen des Kunden zur Ausprägung des Verkehrs (z.B. Nostalgieverkehr, Charterverkehr). Angabe ist neben der mit der Zuggattung bestellten „Verkehrsart Kunde“ weitere Berechnungsgrundlage für den Trassenpreis.

2.4 Satzart ZLP - Zuglaufpunkt

- In dieser Satzart werden die ZLP-abhängigen Daten angegeben.
- Dieser Datensatz steht an jedem ZLP
- Im gesamten Zuglauf muss mindestens an einem konstruktionsrelevanten ZLP eines der Felder FR_ANZEITP, SP_ANZEITP, FR_ABZEITP oder SP_ABZEITP gefüllt sein.
- Alle Fahrzeitangaben sind aufsteigend. Bei unmittelbar aufeinander folgenden ZLP können Fahrzeitangaben identisch sein.

Feldname	Beschreibung	Zu N	Von N	Format			Ausprägungen	Bemerkungen
				Typ	Größe	Maske		
ZLP_BVW_NR	Bahnverwaltung der Bahnstelle (RL100)	K	K	A	4		siehe Stammdatentabelle - Betriebsstelle (Anlage 9)	Wenn der ZLP keine Bahnverwaltungsnummer, sondern nur eine NE-Nummer besitzt, muss diese ebenfalls in diesem Feld eingetragen werden. Die Bahnverwaltungsnummer ist auch als UIC-Nummer bekannt. Da die Bahnverwaltungsnummer aus der RL100-Abkürzung ZLP_DS100_ABK ableitbar ist, ist dieses Feld ein Kannfeld. Das Feld kann zweistellig oder vierstellig angegeben werden. Wird es zweistellig angegeben, so wird es von TPN rechts mit Nullen aufgefüllt, d.h. aus z.B. 80 wird 8000.
ZLP_DS100_ABK	Abkürzung des ZLP (RL100)	M	M	A	5		siehe Stammdatentabelle - Betriebsstelle (Anlage 9)	In den Bestellungen sind als ZLP zwingend enthalten: <ul style="list-style-type: none">• Start- und Zielbf.• alle bestellten Kundenhalte• den bestellten Laufweg beschreibende ZLP• Grenzeingangs/ -ausgangspunkt/Konstruktionsgrenze (zu Ausland und NE-Bahnen)• mindestens einen Zuglaufpunkt im Bereich durchfahrener fremder Infrastruktur Das Angebot enthält ergänzend: <ul style="list-style-type: none">• Alle Betriebshalte• Alle ZLP, die den konstruierten Laufweg eindeutig beschreiben• Alle ZLP mit Strecken-/ Gleiswechsel• ZLP, die auf Strecken-/Gleiswechsel folgen• Auslands-/NE - Einbruchs- und Ausbruchszuglaufpunkte• Alle ZLP mit Wechsel zwischen Rangierfahrt, Zugfahrt, Sperrfahrt Bei Betriebsstellen ohne Fahrtzeitmesspunkt und der Haltart (HALT_ART) Durchfahrt, die nach o. g. Festlegungen Bestandteil des Trassenangebots sind, wird die Sollabfahrtszeit (ABZEITP) der Vorgänger-Betriebsstelle übernommen.
LFD_ZLP_B	Laufende Nr. des ZLP der Bestellung	m	m	N	3		Lfd.Nr.1 bis n	Der erste vom Kunden bestellte ZLP eines Auftrages muss immer die laufende Nummer 1 haben, die folgenden werden aufsteigend nummeriert. m: LFD_ZLP_B muss nur in einer Bestellung belegt werden. Die laufende Nummer aus der Bestellung muss im Rücklauf von NETZ wieder angegeben sein, sodass die Aufeinanderfolge der bestellten ZLP zweifelsfrei rekonstruiert werden kann. Das Feld ist leer bei nicht bestellten ZLP
LFD_ZLP_N	Laufende Nummer des ZLP im Angebot und Vertrag	m	m	N	3		Lfd.Nr.1 bis n	Der erste angebotene ZLP eines Zuges muss immer die laufende Nummer 1 haben. m: LFD_ZLP_N muss nur in einem Angebot belegt werden. Die Folge enthält zusätzlich ZLP sowie den konstruierten Laufweg eindeutig beschreibende ZLP (siehe Erläuterungen zu ZLP_DS100_ABK), die keine Werte für LFD_ZLP_B enthalten.
KZ_KONSTR	Kennzeichen, ob ZLP durch NETZ bearbeitet wurde	K	M	A	1		A, B, C, D	Bei den Auftragsarten 61, 21, 20 und 25 muss dieses Feld nach folgenden Kriterien gefüllt sein.
								A muss am ersten ZLP und an jedem konstruktionsrelevanten ZLP angegeben werden, der einem nicht konstruktionsrelevanten ZLP folgt (Einbruchspunkt)
								B muss am letztem ZLP und an jedem konstruktionsrelevanten ZLP angegeben werden, dem ein nicht konstruktionsrelevanter ZLP folgt (Ausbruchspunkt)
								C muss an allen konstruktionsrelevanten ZLP, die nicht bereits mit dem Wert A oder B belegt sind, angegeben werden
FR_ANZEITP	früheste Ankunftszeit	m	K	A	11	TTT:hh:mm,m	-99/00:00,1 - 99/24:00,0	m: Pro ZLP darf entweder nur die früheste oder die späteste Ankunftszeit gefüllt sein. Bei Durchfahrten (HALT_ART = "D") darf keine Angabe der Ankunftszeit erfolgen. Bei Konstruktionsrelevanten ZLP (ZLP mit Ausprägungen ‚B‘ und ‚C‘ im Feld KZ_KONSTR sind nur die Ausprägungen 0/00:00,1 bis 1/24:00,0 zulässig. Die Null bei der Tagesangabe kann entfallen.
SP_ANZEITP	späteste Ankunftszeit	m	K	A	11	TTT:hh:mm,m	-99/00:00,1 - 99/24:00,0	
ANZEITP	Soll-Ankunftszeit	K	m	A	11	TTT:hh:mm,m	-99/00:00,1 - 99/24:00,0	Dieses Feld wird bei Aufträgen vom EVU in Richtung Netz nicht berücksichtigt. Bei der Erstellung des Angebotes wird es mit der konstruierten Ankunftszeit überschrieben. Wird am ersten ZLP keine Ankunftszeit bestellt, so wird diese auch nicht geliefert. m: Bei Durchfahrten (HALT_ART = D) ergibt sich keine Angabe der Ankunftszeit. In Trassenangeboten, in denen im Feld TEILANGEBOT der Wert "J" enthalten ist, muss das Feld nicht zwingend gefüllt sein. Bei Konstruktionsrelevanten ZLP (ZLP mit Ausprägungen ‚B‘ und ‚C‘ im Feld KZ_KONSTR sind nur die Ausprägungen 0/00:00,0 bis 1/24:00,0 zulässig. Die Null bei der Tagesangabe kann entfallen.
FR_ABZEITP	früheste Abfahrtszeit	m	K	A	11	TTT:hh:mm,m	-99/00:00,0 - 99/23:59,9	m: Pro ZLP darf entweder nur die früheste oder die späteste Abfahrtszeit gefüllt sein. Bei Konstruktionsrelevanten ZLP (ZLP mit Ausprägungen ‚B‘ und ‚C‘ im Feld KZ_KONSTR sind nur die Ausprägungen 0/00:00,0 bis 1/23:59,9 zulässig. Die Null bei der Tagesangabe kann entfallen.
SP_ABZEITP	späteste Abfahrtszeit	m	K	A	11	TTT:hh:mm,m	-99/00:00,0 - 99/23:59,9	

Feldname	Beschreibung	Zu N	Von N	Format			Ausprägungen	Bemerkungen
				Typ	Größe	Maske		
ABZEITP	Soll-Abfahrtszeit	K	m	A	11	TTT:hh:mm,m	-99/00:00,0 - 99/23:59,9	Dieses Feld wird bei Aufträgen vom EVU in Richtung Netz nicht berücksichtigt. Bei der Erstellung des Angebotes wird es mit der konstruierten Abfahrtszeit überschrieben. Bei Durchfahrten ist die Abfahrtszeit mit der Durchfahrtszeit belegt. Bei bestellten Durchfahrtpunkten, denen kein Fahrtzeitmesspunkt zugeordnet ist, wird die Abfahrtszeit des Vorgänger-ZLP angegeben. Wird am letzten ZLP keine Abfahrtszeit bestellt, so wird diese auch nicht geliefert. m: In Trassenangeboten, in denen im Feld TEILANGEBOT der Wert "J" enthalten ist, muss das Feld mindestens an den ersten beiden ZLP gefüllt sein. Bei Konstruktionsrelevanten ZLP (ZLP mit Ausprägungen ‚B‘ und ‚C‘ im Feld KZ_KONSTR sind nur die Ausprägungen 0/00:00,0 bis 1/23:59,9 zulässig. Die Null bei der Tagesangabe kann entfallen.
M_HALTD	bestellte Mindesthaltedauer [Angabe in 1/10 min]	m	m	N	5		Angabe in Zehntel-Minuten	m: Pflichtangabe bei HALT_ART = ‚C‘ oder ‚B‘. Dieses Feld enthält die vom EVU bestellte Mindesthaltedauer. Notwendige Rüstzeiten am Start- bzw. Zielbahnhof werden als normale Mindesthaltedauer beschrieben.
HALT_ART	Art des Haltes	M	M	A	1		C, B, D, +	Die Halteart ‚C‘ und ‚B‘ darf nur vom Kunden vorgegeben werden. Betriebshalte entstehen im Rahmen der Trassenkonstruktion können aber auch vom Kunden z. B. in Folgeaufträgen bestellt werden Durchfahrten werden mit der Ausprägung ‚D‘ angegeben. Cbestellter Kundenhalt Bbestellter Kundenbedarfshalt DDurchfahrt +Betriebshalt
ENTF	Betriebsentfernung bis zum nächsten ZLP in Metern [m]	K	K	N	7			Vorgabe durch DB Netz, nur für konstruierten Laufweg zur Berechnung der Trassen – KM in Übereinstimmung mit der Kennzeichnung KZ_KONSTR. Zwischenliegende Rangierfahrten und Fährfahrten werden in Übereinstimmung mit KZ_RF ausgeklammert.
STRECKEN_NR	Streckennummer bis zum nächsten ZLP (VzG)	K	K	N	4			Streckennummer der Strecke bis zum nächsten ZLP.

2.5 Satzart VZR - Verkehrszeitregelung

- Verkehrszeit (VZ): Definiert die tatsächlichen Verkehrstage innerhalb des Verkehrszeitraums des betreffenden Zuges. Die VZ wird durch eine Verkehrszeitregelungen (Satzart VZR) beschrieben. Die Verkehrstage des Zuges innerhalb einer Verkehrszeitregelung werden durch den Verkehrstageschlüssel und durch Zusatztage und Nichtverkehrstage (Ausfalltage) angegeben.
- Die Verkehrszeitregelung (VZR) am ersten konstruktionsrelevanten Zuglaufpunkt (Zuglaufpunkt im Laufweg mit Konstruktionskennzeichen KZ_KONSTR = A) ist maßgebend für alle weiteren Verkehrszeitregelungen, die sich auf diese beziehen. Sie gilt abfahrtsbezogen. Bei Tageswechseln im Zuglauf erfolgt keine Anpassung des in der VZ angegebenen VTS bzw. der Datumsangaben. Der Tageswechsel wird ausschließlich durch die Tagesangabe bei den Fahrzeitangaben dargestellt.
- Die Verkehrszeitregelung kann für einen ZLP (Satzart ZLP), Weitere Angaben (Satzart WAG) oder eine Zugcharakteristik (Satzart ZCH) angegeben werden.
- Diese Daten stehen am ersten, am ersten konstruktionsrelevanten ZLP sowie an allen ZLP, an denen sich die Verkehrszeitregelung ändert; sie gelten für Abschnitte bis zu dem nächsten ZLP an dem sich die Verkehrszeitregelung ändert bzw. bis zum Ende. Am letzten ZLP darf keine Verkehrszeitregelung stehen.
- Es sind mehrere disjunkte Verkehrszeitregelung (Verkehrszeitabschnitte) mit der Ausprägung ‚P‘ (Plan) zulässig.
- Zur Beschreibung von Nichtverkehrs- bzw. Zusatztagen können an einem ZLP mehrere Datensätze der Satzart VZR mit der Art der Verkehrszeitregelung A bzw. Z aufeinander folgen.
- Satzart VZR bezieht sich jeweils auf die Abfahrtszeit am ZLP; dies ist relevant, falls zwischen Ankunft und Abfahrt der Tageswechsel erfolgt.
- Es gibt keine „doppelten“ ZLP (gleiche ZLP an der gleichen Stelle im Laufweg mit disjunkten VZR).
- Am ersten ZLP von jedem Laufweg muss sich mindestens eine Satzart VZR (Verkehrszeitregelung) befinden, die die Ausprägung ‚P‘ (Plan) hat.
- An allen ZLP mit einem VZR-Satz muss sich mindestens eine Verkehrszeitregelung mit der Ausprägung ‚P‘ (Plan) befinden
- Zusatztage müssen innerhalb des durch VZE_BEG und VZE_END beschriebenen Verkehrszeitabschnittes der Art P - Plan liegen und einen zusätzlichen Verkehrstag zum angegebenen Verkehrstageschlüssel darstellen.
- Nichtverkehrstage (Ausfalltage) müssen innerhalb des durch VZE_BEG und VZE_END beschriebenen Verkehrszeitabschnittes der Art P - Plan liegen und einen wegfallenden Verkehrstag des angegebenen Verkehrstageschlüssels darstellen.

Bei RV-Kapazitäten muss die mit VZE_BEG und VZE_END definierte Verkehrszeitregelung (Verkehrszeitabschnitt) in allen Netzfahrplanjahren innerhalb des Verkehrszeitraumes der RV-Kapazität identisch sein. Die einzelnen Verkehrszeitregelungen (Verkehrszeitabschnitte) müssen dabei immer innerhalb der Gültigkeit der einzelnen Netzfahrplanperioden liegen. Deckt die Verkehrszeitregelung die Gültigkeit des jeweiligen Netzfahrplans vollständig ab, so entsprechen VZE_BEG und VZE_END dem Beginn bzw. Ende des betreffenden Netzfahrplans. In diesem Fall müssen VZE_BEG und VZE_END in allen Netzfahrplanjahren innerhalb des Verkehrszeitraumes der RV-Kapazität nicht identisch sein. Ausnahme: Eine Verkehrszeitregelung (Verkehrszeitabschnitt) darf im 1. Jahr der Rahmenfahrplanperiode von Verkehrszeitregelungen (Verkehrszeitabschnitten) der Folgejahre im Sinne einer verspäteten Verkehrsaufnahme abweichen, wenn die Rahmenfahrplanperiode mindestens 3 Netzfahrplanjahre umfasst (siehe hierzu die erklärenden Erläuterung in der Schnittstellendokumentation Kapitel 7.2.3 Besonderheiten Rahmenverträge).

Feldname	Beschreibung	Zu N	Von N	Format			Ausprägungen	Bemerkungen		
				Typ	Größe	Maske				
ART_VZR	Art der Verkehrszeitregelung	M	M	A	1		P, A, Z	P	Plan	In diesem Feld sind ausschließlich Einzeltage in den Ausprägungen vorgesehen, die dann im Feld VZE_BEG anzugeben sind. Ein Ausfall für Zeiträume ist durch eine Positivdarstellung (nur die zu konstruierenden Zeiträume) anzuzeigen. Nichtverkehrstage sind Tage, an denen der Zug, entgegen der Verkehrstageregelung, planmäßig nicht verkehrt. Zusatztage sind Tage, an denen der Zug, entgegen der Verkehrstageregelung, planmäßig zusätzlich verkehrt. Nichtverkehrstage und Zusatztage müssen innerhalb des Planzeitraumes liegen. Bei RV-Kapazitäten sind die Ausprägungen A und Z nicht zulässig
								A	Nicht-Verkehrstag	
								Z	Zusatztag	
VTS	Verkehrstageschlüssel	m	m	N	5		siehe Stammdatentabelle: Verkehrstageschlüssel (Anlage 9)	m: Das Feld muss gefüllt sein, wenn ART_VZR die Ausprägung ‚P‘ besitzt. Es darf nicht gefüllt sein, wenn ART_VZR die Ausprägungen ‚A‘ bzw. ‚Z‘ besitzt. Bei RV-Kapazitäten ist die Angabe des Verkehrstagezusatzschlüssels unzulässig. D. h., die letzten beiden Ziffern müssen in diesem Fall Null sein. Bei Überschreitung der Tagesgrenze ist keine Wiederholung mit Satzart VZR erforderlich. Der VTS „0“ (ohne VTS) ist unzulässig.		
VZE_BEG	Erster Tag der Regelung	m	m	A	10	JJJJ-MM-TT	JJJJ-MM-TT	m: Das Feld muss bei den Ausprägungen ‚P‘, ‚Z‘ und ‚A‘ des Feldes ART_VZR gefüllt werden. Der VZE-Beginn darf nicht außerhalb des Verkehrszeitraumes liegen, der durch VZR_BEG und VZR_END beschrieben wird.		
VZE_END	Letzter Tag der Regelung	m	m	A	10	JJJJ-MM-TT	JJJJ-MM-TT	m: Das Feld muss bei der Ausprägung ‚P‘ des Feldes ART_VZR gefüllt sein. Das VZE-Ende darf nicht außerhalb des Verkehrszeitraumes liegen, der durch VZR_BEG und VZR_END beschrieben wird. Es darf nicht gefüllt sein, wenn ART_VZR die Ausprägungen ‚A‘ bzw. ‚Z‘ besitzt."		

2.6 Satzart WAG - Weitere Angaben

- In dieser Satzart werden die Daten je ZLP angegeben, die verkehrszeitabhängig sein können.
- Ein Anschlusszug kann wegen disjunkten Verkehrszeiträumen nur durch die Kombination der Felder HALT_ANSCHLUESSE_ZUGNR , VZR_BEG und VZR_END eindeutig identifiziert werden.
- Bei RV-Kapazitätsaufträgen sind generell keine abweichenden VZReg für die Satzart WAG zulässig.

Feldname	Beschreibung	Zu N	Von N	Format			Ausprägungen	Bemerkungen
				Typ	Größe	Maske		
HALT_KZ	Spezifikation des Kundenhalts (wiederholbar)	K	K	A	2		AB, ZU, RW, TW, LE, PW, WU, ZW, SO, NE, NA, N, F	Wiederholbares Feld, enthält die gesetzten Flags (AB, etc.). Wenn dieses Feld gefüllt ist, darf HALT_ART nicht den Wert ‚D‘ enthalten. AB Wagen absetzen ZU Wagen zusetzen RW Richtungswechsel TW Triebfahrzeugwechsel LE Lokführer-Erholungshalt PW Personalwechsel WU technische Wagenuntersuchung ZW Zwischenabstellung SO sonstiger Haltegrund NE nur Einsteigen NA nur Aussteigen N Halt für Bewirtschaftung F bedeutet Fotohalt KB keine Kursbuchveröffentlichung
HALTABW_TEXT	sonstige Gründe für Kundenhalte	m	m	A	40			m: Dieses Feld muss und darf nur gefüllt werden, wenn HALT_KZ den Wert ‚SO‘ besitzt.
HALT_ANSCHLUESSE_ZUGNR	Anschlusszüge	K	K	A	6			Wiederholbares Feld, enthält die Zugnummer für jeden Zug, von denen der Zug Anschluss aufnehmen soll. Statt der Zugnummer kann auch eine Linienbezeichnung etc. angegeben werden (z.B.: RB125). Das Feld wird nicht geliefert, wenn kein Anschluss angegeben wird.
KZ_RF	Kennzeichen für Abschnitt zum nächsten ZLP (Rangierfahrt, Sperrfahrt, Fährfahrt)	K	K	A	2		RF, SP, FF	RF RANGIERFAHRT SP SPERRFAHRT FF FÄHRFAHRT In einem Abschnitt ist nur eine der drei Ausprägungen zulässig
GLEISNR	Vorgabe einer Gleisnummer oder Gleisgruppe	K	K	A	10			Für Gleisgruppe Einfahrt/ Ausfahrt, wenn nicht durch eigene RL100 - Abkürzung beschreibbar, sowie für besonderes Streckengleis, soweit nicht durch GLEIS beschrieben. Das Feld bezieht sich bei Abgangsbahnhöfen, bei Halten an einem Unterwegsbahnhof bzw. bei einer Durchfahrt auf das Abfahrtsgleis und bei Ankunftsbahnhöfen auf das Ankunftsgleis. Keine Angabe bei RV-Kapazitäten.
GESICHERTE_DURCHFAHRT	Gesicherte Durchfahrt	K	K	A	1	J/N	J, N	J gesicherte Durchfahrt an einem oder mehreren Signalen innerhalb einer Betriebsstelle. N, [NULL] keine gesicherte Durchfahrt (Standard)
BS_AB_ZEIT	Bahnsteigabfahrt	K	K	A	11	TTT:hh:mm,m	-99/00:00,0 – 99/23:59,9	Bahnsteigabfahrt. Bei Konstruktionsrelevanten ZLP (ZLP mit Ausprägungen ‚B‘ und ‚C‘ im Feld KZ_KONSTR ist nur folgende Ausprägung zulässig: 0/00:00,0 – 1/23:59,9. Die Null bei der Tagesangabe kann entfallen.
BS_AN_ZEIT	Bahnsteigankunft	K	K	A	11	TTT:hh:mm,m	-99/00:00,1 – 99/24:00,0	Bahnsteigankunft. Bei Konstruktionsrelevanten ZLP (ZLP mit Ausprägungen ‚B‘ und ‚C‘ im Feld KZ_KONSTR ist nur folgende Ausprägung zulässig: 0/00:00,1 – 1/24:00,0. Die Null bei der Tagesangabe kann entfallen.
GLEIS	Strecke mit parallel laufenden Gleisen	K	K	A	30			Kommt nur in Verbindung mit Streckenwechsel vor. Aber nicht bei durchgängig gleicher Strecke (siehe auch zu ZLP_BVW_NR, ZLP_DS100_ABK, LFD_ZLP_B, LFD_ZLP_N)
GGL_BIS	Nutzung des Gegengleises bis ZLP (RL100-Abkürzung)	K	K	A	5		siehe Stammdatentabelle - Betriebsstelle (Anlage 9)	Die angegebenen ZLP - Abkürzungen müssen im weiteren Verlauf der Trasse vorkommen.
L_EINSCHR	Längeneinschränkung an ZLP in Meter [m]	K	K	N	4			Längeneinschränkung in Metern [m] an dem ZLP, der eine Reduzierung der bestellten LAENGE im Angebot herbeiführt. Falls unterschiedlich für Ein- und Ausfahrt, die größere Einschränkung.
NBUE_ERFORD_BIS	NBÜ (Notbremsüberbrückung) ist bis ZLP erforderlich (Abkürzung des ZLP (RL100))	K	K	A	5		siehe Stammdatentabelle - Betriebsstelle (Anlage 9)	Bis zu dem ZLP muss die NBÜ eingeschaltet bleiben. Dieser ZLP muss im Laufweg vorkommen und ein vom Kunden bestellter Halt sein.
IST_RICHT_ZUG	Ist-Zustand der richtungsgebundenen Zugstellung	K	K	A	15			Aufstellung des Zuges am Abfahrtspunkt, nicht zwingend der erste ZLP (Richtungsangabe z.B.: RWE - FD).
SOLL_RICHT_ZUG	Soll-Zustand der richtungsgebundenen Zugstellung	K	K	A	15			Aufstellung des Zuges am Ankunftszeitpunkt, nicht zwingend der letzte ZLP (Richtungsangabe z.B.: FG - FFG).
ABSTELL_GEWUENSCHT	Abstellung gewünscht	m	m	A	1		N,K	Keine Angabe von Abstellangaben bei RV-Kapazitäten. m: Sind sowohl das Attribut ABSTELL_INFO als auch die Attribute ABSTELL_ZEIT, ABSTELL_LAENGE und ABSTELL_OBERLEIT gefüllt, sind beide Ausprägungen ‚N‘ oder ‚K‘ zulässig. N Abstellung gewünscht und durch Netz zu bestellen; m: muss mit ‚N‘ gefüllt sein, wenn nur alle drei Felder ABSTELL_ZEIT, ABSTELL_LAENGE und ABSTELL_OBERLEIT gefüllt sind. K Abstellung gewünscht und bereits durch Kunden bestellt; m: muss mit ‚K‘ gefüllt sein, wenn nur das Feld ABSTELL_INFO gefüllt ist.
ABSTELL_INFO	Informationen zur Abstellung, wenn Kunde selber bestellt hat	m	m	A	20			m: Wenn das Feld ABSTELL_GEWUENSCHT mit ‚K‘ gefüllt ist, sind hier Angaben zum Abstellort (RL100-Abkürzung der Bst, Gleis-Nr./-gruppe) zu übermitteln
ABSTELL_ZEIT	Abstellung – benötigter Zeitraum	m	m	A	20			m: Wenn das Feld ABSTELL_GEWUENSCHT mit ‚N‘ gefüllt ist, muss diese Angabe geliefert werden.
ABSTELL_LAENGE	Abstellung – benötigte Gleislänge in Meter [m]	m	m	N	4			m: Wenn das Feld ABSTELL_GEWUENSCHT mit ‚N‘ gefüllt ist, muss diese Angabe geliefert werden.
ABSTELL_OBERLEIT	Abstellung – benötigte Oberleitung	m	m	A	1	J/N	J, N	m: Wenn das Feld ABSTELL_GEWUENSCHT mit ‚N‘ gefüllt ist, muss diese Angabe geliefert werden.
BAHNSTEIGL_N_AUSR	Bahnsteiglänge ist nicht ausreichend	K	K	A	1	J/N	J, N	Standardmäßig ist dieses Feld mit ‚N‘ gefüllt.
NV_NUMMER	Von DB Netz vergebene Nummer für bestätigten Neuverkehr	K	K	A	15			Liegt der Trassenerstanmeldung ein vom Kundenmanagement bestätigter Neuverkehr zugrunde, ist die von DB Netz vergebene NV-Nummer anzugeben. Die NV-Nummer ist im Vorfeld der Trassenerstanmeldung durch den Kunden zu beantragen.

Feldname	Beschreibung	Zu N	Von N	Format			Ausprägungen	Bemerkungen
				Typ	Größe	Maske		
NV_BIS	Neuverkehr (ab ZLP) bis ZLP	m	m	A	5		siehe Stammdatentabelle - Betriebsstelle (Anlage 9)	Sofern das Feld NV_NUMMER gefüllt ist, muss hier die Ril100-Abkürzung der Betriebsstelle im Konstruktionsbereich der DB Netz angegeben werden, bis zu der der Neuverkehr durchgeführt wird. Diese Betriebsstelle muss ein bestellter ZLP sein. Der Neuverkehr besteht ab der Betriebsstelle, zu welcher die Neuverkehrsangaben erfolgen.
NV_IM	Intermodal gewonnener Neuverkehr	m	m	A	1	J/N	J, N	Angabe des Kunden, ob der Neuverkehr intermodal gewonnen wurde. Muss angegeben werden, sofern das Feld NV_NUMMER gefüllt ist

2.7 Satzart ZCH - Zugcharakteristik

- Diese Daten stehen am ersten sowie an allen ZLP an denen sich die Zugcharakteristik ändert; sie gelten für den Abschnitt bis zu dem nächsten ZLP mit Satzart ZCH bzw. bis zum Ende.
- In dieser Satzart ist nicht modelliert, dass an verschiedenen Verkehrstagen evtl. unterschiedliche TFZ genutzt werden. In diesem Fall muss ein zusätzlicher Zugcharakteristiksatz mit disjunkter Verkehrszeitregelung angelegt werden.
- Bei Triebwagen und Triebzügen sind in manchen Fällen die zugehörigen Wagen bereits als Teil des Triebfahrzeuges durch eine spezielle Baureihenunternummer (z.B. ICE, S-Bahn) definiert. In diesen Fällen werden die Werte in den Feldern Last, Länge und Wagenanzahl des Wagenzuges ignoriert.
Sind die Wagen nicht als Teil des Triebfahrzeuges definiert (z.B. Cargo-Sprinter, Triebwagen + Wagenzug), dann werden diese Wagen als normaler Wagenzug beschrieben.
- Satzart ZCH bezieht sich jeweils auf die Abfahrtszeit. Dies ist relevant, falls zwischen Ankunft und Abfahrt der Tageswechsel erfolgt.
- Am ersten und am ersten konstruktionsrelevanten ZLP von jedem Laufweg muss sich mindestens eine Satzart ZCH (Zugcharakteristik) befinden, die die Ausprägung ‚B‘ (Basis) hat und deren laufende Nummer (LFD_NR_ZCH) eins ist.
- Basis und zugehörige Alternativen müssen eine einheitliche Darstellung in den folgenden Feldern besitzen: Zuggattungshauptnummer (ZGG_GAT_HPT_NR), Zuggattungsunternummer (ZGG_UNT_NR), Kurztext der Zuggattung (ZGG_KURZTEXT), Bedarf (BEDARF), Streckenklasse (SK), Zugkennzeichen (ZUG_KZ), Rola-Profil (ROLA_PROFIL), Richtungswechsel (RICHTUNGS_W), KV-Profil (KV_PROFIL_P2, KV_PROFIL_P2, KV_PROFIL_P3, KV_PROFIL_C3), LÜ-Leitziffer (LUE_LZ), Ladegut (LADEGUT), RID-Klasse (GGVE_RID_KLASSE), GGVE-Nummer (GGVE_NR), GGVE-Unternummer (GGVE_UN_NR), Verpackungsgruppe (GGVE_VERP_GR), Verzicht auf Bremsberechnung (V_BR), Radsatzlast (RSL), Beförderungsanordnung (BEF_ANO), BZA (BZA), NBÜ (NBUE), VDM-Nr (VDM_NR), beheizte Dampflok im WG (BEHEIZT_DAMPF_WG), EBULA_KZ, LZB_KZ, CIR_KZ, ETCS_KZ, KEIN_ZUGFUNK, HANDY. Bei Doppelstockwagen dürfen die Felder ZGG_GAT_HPT_NR, ZGG_UNT_NR, ZGG_KURZTEXT zwischen der Basis und den zugehörigen Alternativen abweichen.

Feldname	Beschreibung	Zu N	Von N	Format			Ausprägungen	Bemerkungen
				Typ	Größe	Maske		
LFD_NR_ZCH	Laufende Nummer der Zugcharakteristik	M	M	N	2			Dieses Feld enthält innerhalb eines Satzes ZLP die laufende Nummer der ZCH. Die laufende Nummer beginnt bei eins.
NR_ZCH_BEZUG	Bezug zu der laufenden Nummer der Zugcharakteristik	m	m	N	2			m: Wenn das Feld ART_ZCH die Ausprägung ‚A‘ hat, muss dieses Feld mit der laufenden Nummer der zugehörigen Basiszugcharakteristik gefüllt werden.
ART_ZCH	Art der Zugcharakteristik	M	M	A	1		B, A	Alternative Zugcharakteristiken sind bei RV-Kapazitäten nicht zulässig.
							B	Basis
							A	Alternativ
ZGG_GAT_HPT_NR	Hauptnummer der Zuggattung	M	M	A	2		siehe Stammdatentabelle: Zuggattungen (Anlage 9)	Basis-Zugcharakteristik
ZGG_UNT_NR	Unternummer der Zuggattung	M	M	A	1		siehe Stammdatentabelle: Zuggattungen (Anlage 9)	Alternativ-Zugcharakteristik
ZGG_KURZTEXT	Kurztext zur Zuggattung	M	M	A	10		siehe Stammdatentabelle: Zuggattungen (Anlage 9)	Bei diesem Feld handelt es sich um das zur Zuggattung gehörende Produkt.
BEDARF	Abschnitt ab ZLP ist Bedarfstrasse	M	M	A	1	J/N	J,N	Bei RV-Kapazitäten ist nur die Ausprägung ‚N‘ zulässig
SK	geforderte / mögliche Streckenklasse	K	M	A	4		siehe Stammdatentabelle - Streckenklasse (Anlage 9)	Ist das Feld EVU-seitig nicht gefüllt, gilt die höchste Skl. M: Hier wird die bestellte bzw. die sich aus der Konstruktion ergebende niedrigere Streckenklasse für den Abschnitt zwischen benachbarten ZLP mit Zugcharakteristik angegeben. Die Angabe muss wiederholt werden, auch wenn sie sich gegenüber dem vorherigen Abschnitt nicht verändert hat. Es werden die Streckenklassen sowie die Abweichungen nach den Bezeichnungen der R 457 (DB Netz) übergeben.
ZUG_KZ	Zusammenfassung der zugbezogenen Angaben – Beförderungsbesonderheiten Güterverkehr (wiederholbar)	K	K	A	2		PZ, LO, AK, GO, SW, NF, TR	Wiederholbares A2-Feld, enthält die gesetzten Flags (PZ, etc.)
							TPN	Erklärung
							PZ	Programmmzug
							LO	Logistikzug
							AK	Automatische Kupplung
							GO	Güterzug ohne nennenswerten Grenzaufenthalt
							SW	Schwerlastwagen
							NF	Niederflur (Wagen)
							TR	Trailer
ROLA_PROFIL	Angaben zum ROLA – Profil	m	m	A	50			m: Muss und darf nur dann gefüllt sein, wenn Feld ZUG_KZ = NF ist
HG_WG	Höchstgeschwindigkeit Wagenzug in Kilometer pro Stunde [km/h]	M	M	N	3			Hier wird die Höchstgeschwindigkeit des Wagenzuges angegeben. Die Feldangabe erfolgt in Km/h. Bei Triebzügen steht hier deren Höchstgeschwindigkeit. Bei Triebwagen wird deren Höchstgeschwindigkeit angegeben, es sei denn der Triebwagen befördert zusätzlich Wagen, dann ist die Höchstgeschwindigkeit des Wagenzuges anzugeben.
HG_MAX	zulässige Höchstgeschwindigkeit in Kilometer pro Stunde [km/h]		K	N	3			Die maximal zugelassene Geschwindigkeit im Zuglauf zwischen zwei ZLP. Berechnet sich aus den Höchstgeschwindigkeiten des Wagenzuges (HG_WG), der TFZ und der Strecke, sowie der Bremsart, den vorhandenen Bremsen und den Mindestbremsen. Die Feldangabe erfolgt in Km/h. Die Angabe wird im Angebot geliefert. Bei LZB-geführten Zügen wird die Rückfallgeschwindigkeit angegeben.
ABW_TECH_HG_ZUG	abweichende technische Höchstgeschwindigkeit des Zuges in Kilometer pro Stunde [km/h]	K	K	N	3			In diesen Feld können Geschwindigkeiten angegeben werden, die von den technische Stammdaten abweichen (i.d.R. Tfz – z.B.: Schadlokomotive, Geschwindigkeit bei Dampfzügen mit Tender voraus). Angabe bei RV-Kapazitäten nicht zulässig.
HG_KONSTR	gewünschte Konstruktionsgeschwindigkeit in Kilometer pro Stunde [km/h]	K	K	N	3			Vom Kunden gewünschte Konstruktionsgeschwindigkeit, sofern diese unter der Höchstgeschwindigkeit des Gesamtzuges (Minimum aus HG_WG, Höchstgeschwindigkeit der Tfz, ABW_TECH_HG_ZUG) liegt. Die Feldangabe erfolgt in Km/h. Sie wird bei der Konstruktion berücksichtigt, sofern es die Streckenkapazität zulässt.

Feldname	Beschreibung	Zu N	Von N	Format			Ausprägungen	Bemerkungen
				Typ	Größe	Maske		
LAST	Last des Wagenzuges in Tonnen [t]	M	M	N	4			Die Lastangabe bezieht sich dabei auf die Länge des Wagenzugs. Die Angabe erfolgt in Tonnen (t). Ist LAST mit ‚0‘ gefüllt, muss auch LAENGE mit ‚0‘ gefüllt sein. Last = 0 und LAENGE = 0 bedeutet Lokleerfahrt, Triebzug oder Triebwagen (ohne zusätzlichen Wagenzug), d. h. es ist in diesen Fällen immer der Wert ‚0‘ anzugeben. Wird mit einem Triebwagen zusätzlich ein Wagenzug befördert, muss anstatt des Wertes ‚0‘ der konkrete Wert für die Last des Wagenzuges angegeben werden.
GRENZLAST	Grenzlast	M	M	A	1	J/N	J, N	Unverbindliche Angabe des EVU, dass angegebene Last unter bestimmten Voraussetzungen und nach vorheriger Einholung einer besonderen Weisung und Zustimmung der Betriebszentrale überschritten werden kann
								J Angegebene Last darf generell nicht überschritten werden
								N angegebene Last darf nach vorheriger Einholung einer Weisung der BZ überschritten werden
LAENGE	Wagenzuglänge in Meter [m]	m	m	N	4			m: Mindestens eines der Felder LAENGE und WAGEN_ZAHL muss gefüllt sein. Für Güterzüge muss LAENGE immer angegeben sein. Sind die Felder LAENGE und WAGEN_ANZAHL gefüllt, werden nur die Angaben aus dem Feld LAENGE bei der weiteren Betrachtung berücksichtigt. Die Längenangabe bezieht sich dabei auf die Länge des Wagenzugs. Ist LAENGE mit ‚0‘ gefüllt, muss auch LAST mit ‚0‘ gefüllt sein. Last = 0 und LAENGE = 0 bedeutet Lokleerfahrt, Triebzug oder Triebwagen (ohne zusätzlichen Wagenzug), d. h. es ist in diesen Fällen immer der Wert ‚0‘ anzugeben. Wird mit einem Triebwagen zusätzlich ein Wagenzug befördert, muss anstatt des Wertes ‚0‘ der konkrete Wert für die Länge des Wagenzuges angegeben werden. Netz an EVU: Wenn es Einschränkung gegenüber der Bestellung gibt, muss L_EINSCHR (Satzart WAG) gefüllt sein.
WAGEN_ZAHL	Anzahl Reisezugwagen	m	m	N	2			m: Mindestens eines der Felder LAENGE bzw. WAGEN_ZAHL muss gefüllt sein. Das Feld WAGEN_ZAHL ist nur bei Reisezugwagen zu füllen (ein Reisezugwagen wird mit 26,4 m zu Grunde gelegt). Sind die Felder LAENGE und WAGEN_ANZAHL gefüllt werden nur die Angaben aus dem Feld LAENGE bei der weiteren Betrachtung berücksichtigt. Bei Lokleerfahrten ist das Feld mit dem Wert ‚0‘ zu füllen.
BRE_ST	Bremsstellung	M	M	A	4		G, P, R, R+Mg, R+WB, R/P	G druckluftbediente Güterzugbremse
								P druckluftbediente Personenzugbremse
								R Schnellwirkende Druckluftbremse
								R+Mg druckluftbediente Hochleistungsbremse mit zusätzlicher Magnetschienenbremse
								R+WB Wirbelstrombremse
								R/P schnell wirkende Druckluftbremse
BRH	vorhandene Brems Hundertstel	M	M	N	3		1 - 400	Garantiert vorhandene Brems Hundertstel, die vom Kunden geliefert wird.
MBR	geforderte Mindestbrems Hundertstel		M	N	3		1 - 400	Mindestbrems Hundertstel, die für die konstruierte Trasse benötigt werden. Diese werden mit dem Angebot geliefert werden.
RICHTUNGS_W	Sind nicht bestellte, aber konstruktionsbedingte Richtungswechsel zugelassen	M	M	A	1	J/N	J, N	Wenn der Wert ‚J‘ angegeben wurde, dann können vom Konstrukteur auch nicht bestellte Richtungswechsel in den Laufweg eingebaut werden.
ACHSENZAHL	Anzahl der Achsen des Wagenzuges	K	K	N	3			Achsenanzahl des Wagenzuges. Bei Lokleerfahrten ist nur der Wert ‚0‘ zulässig.
NEIGE_TECHNIK	Trassenbefahrung mittels Neigetechnik	K	K	N	1		0, 1, 2, 3, 4	0 Neigetechnik nicht vorhanden bzw. bestellt (Default, falls Feld nicht vorhanden)
								1 aktive Neigetechnik
								2 passive Neigetechnik
								3 Überhöhungsfehlbetrag <= 150mm (erhöhte Seitenbeschleunigung)
								4 Neigetechnikausrüstung vorhanden, fährt aber ohne Neigetechnik
HGMAX_OHNE_NEITECH	Höchstgeschwindigkeit bei Ausfall der Neigetechnik in Kilometer pro Stunde [km/h]	K	K	N	3			Der Kunde bestellt eine Trasse nicht mit der optionalen Angabe der BrH, für den Fall das die Neigetechnik ausfällt. TPN füllt das Feld bei Übermittlung an die GFD-Z daher mit dem Wert der Geschwindigkeit des Gesamtzuges (Minimum aus HG_WG, Höchstgeschwindigkeit der Tfz, ABW_TECH_HG_ZUG)
WENDEZUG_KZ	Wendezugkennzeichen	K	K	A	1	J/N	J, N	Wenn J, dann befindet sich der Steuerwagen an der Spitze des Zugverbandes.
								J Wendezug geschoben
								N Kein Wendezug
KV_PROFIL_P2	gefordertes KV (P2)	M	M	A	2		Definiertes Profil, N	Hier wird das maßgebende KV – Profil für den Abschnitt zwischen benachbarten Kundenhalten mit Wagenbehandlung angegeben. Die Angabe muss wiederholt werden, wenn sie sich gegenüber dem vorherigen Abschnitt nicht verändert hat.
KV_PROFIL_C2	gefordertes KV (C2)	M	M	A	2		Definiertes Profil, N	Von NETZ kann nach Rücksprache mit dem Bearbeiter beim Kunden ein niedrigeres Profil zurückgegeben werden.
KV_PROFIL_P3	gefordertes KV (P3)	M	M	A	3		Definiertes Profil, N	TPN schlüsselt den Wert ‚n‘ in ‚N‘ um und gibt diesen an das EVU zurück. Diese Ausprägung bedeutet, dass kein KV-Profil vorhanden ist. Achtung: In den XSD-Dateien heißen diese Felder HK-Profil.
KV_PROFIL_C3	gefordertes KV (C3)	M	M	A	3		Definiertes Profil, N	
LUE_LZ	LÜ - Sendungen nach Leitziffer	K	K	A	35			LUE bedeutet Lademaß-Überschreitung nach Leitziffer. Wird in diesem Feld kein Wert angegeben, besteht keine Lademaß-Überschreitung.
LADEGUT	Angaben zum Ladegut	K	K	A	30			
GGVE_RID_KLASSE	Angaben zur Gefahrgut: RID-Klasse	K	K	A	3			wiederholbares Feld. Bei Ganzzügen muss dieses Feld gefüllt werden, wenn Gefahrgut befördert wird.
GGVE_NR	Angaben zu Gefahrgut: Nummer	K	K	A	4			wiederholbares Feld. Wenn die RID-Klasse geliefert wird können die Feld GGVE_NR, GGVE_UN_NR, GGVE_VERP_GR mit geliefert werden. Ist GGVE_RID_KLASSE leer darf dieses Feld nicht gefüllt sein.
GGVE_UN_NR	Angaben zu Gefahrgut: UN-Nummer	K	K	A	4			wiederholbares Feld. Wenn die RID-Klasse geliefert wird können die Feld GGVE_NR, GGVE_UN_NR, GGVE_VERP_GR mit geliefert werden. Ist GGVE_RID_KLASSE leer darf dieses Feld nicht gefüllt sein
GGVE_VERP_GR	Angaben zu Gefahrgut: Verpackungsgruppe	K	K	N	1		1, 2, 3	wiederholbares Feld. Wenn die RID-Klasse geliefert wird können die Feld GGVE_NR, GGVE_UN_NR, GGVE_VERP_GR mit geliefert werden. Ist GGVE_RID_KLASSE leer darf dieses Feld nicht gefüllt sein
								1 (I) sehr gefährlich
								2 (II) Gefährlich
								3 (III) weniger gefährlich
V_BR	Verzicht auf Bremsberechnung	M	M	A	1	J/N	J, N	Wenn das Feld mit dem Wert ‚J‘ angegeben ist, wird auf die Bremsberechnung verzichtet. Wenn mindestens 80% der Bremsen eines Zuges aktiv sind, kann auf die Bremsberechnung verzichtet werden.
RSL	Radsatzlast ab ZLP (Angabe in 1/10 Tonnen)	K	K	N	3			Die Angabe erfolgt in 1/10 Tonnen (t) d.h. 250 dt. = 25,0 t..
BEF_ANO	Beförderungsanordnung	K	K	A	35			Keine Angabe bei RV-Kapazitäten.
BZA	Beförderungszustimmung für Außergewöhnliche Sendungen	K	K	A	140			Beförderungszustimmung für Außergewöhnliche Sendungen; Angabe der BZA-Nr.
NBUE	NBÜ (Notbremsüberbrückung) vorhanden	K	K	A	1	J/N	J, N	Zug verfügt über die technische Ausrüstung NBÜ

Feldname	Beschreibung	Zu N	Von N	Format			Ausprägungen	Bemerkungen
				Typ	Größe	Maske		
VDM_NR	VDM-Nummer der Baumaschine	K	K	N	12			wiederholbares Feld. Hier müssen die VDM-Nummer aller Baumaschinen des Zuges angegeben werden. Keine Angabe bei RV-Kapazitäten
BEHEIZT_DAMPF_WG	beheizte, nicht an der Traktion beteiligte Dampflokomotive im Wagenzug	K	K	A	1		R, O	Wenn die Dampflokomotive im Wagenzug überführt wird, ist hier die Art der Befuerung anzugeben. Keine Angabe bei RV-Kapazitäten
								R Rost
								O Öl
EBULA_KZ	Aktive Ausrüstung der Bespannungen des Zuges bezüglich EBUa	K	m	A	1	J/N	J, N	Von EVU an Netz: J: Die ab diesem ZLP geltenden Bespannungsangaben (Regel-, Zusatz, und Alternativbespannungen, inklusive Steuerwagen) sind EBUa-fähig bzw. das EVU wünscht keinen gedruckten Buchfahrplan. m: Bei Trassen- und Studienanmeldungen von Netz an EVU: J: Es wird kein gedruckter Buchfahrplan erzeugt. Die Angabe ist nur für konstruktionsrelevante ZLP verbindlich. Bei RV-Kapazitäten ist die Angabe nicht vertragsrelevant.
LZB_KZ	Aktive Ausrüstung der Bespannungen des Zuges bezüglich LZB	K	M	A	1	J/N	J, N	J: Die ab diesem ZLP geltenden Bespannungsangaben (Regel-, Zusatz, und Alternativbespannungen, inklusive Steuerwagen) sind für linienförmige Zugbeeinflussung ausgerüstet (LZB-fähig).
CIR_KZ	aktive Ausrüstung der Bespannung des Zuges bezüglich CIR	K	K	A	3		1, 2, 1+2	Computer Integrated Railroad Die ab diesem ZLP geltenden Bespannungsangaben (Regel-, Zusatz, und Alternativbespannungen, inklusive Steuerwagen) sind für CIR ausgerüstet.
ETCS_KZ	Aktive Ausrüstung der Bespannung des Zuges bezüglich ETCS (European Train Control System)	K	K	A	1	J/N	J, N	European Train Control System J: Die ab diesem ZLP geltenden Bespannungsangaben (Regel-, Zusatz, und Alternativbespannungen, inklusive Steuerwagen) sind für ETCS ausgerüstet. Die Angabe wird ab Fahrplanjahr 2014 nicht mehr ausgewertet. Ist sie in Richtung EVU an Netz gefüllt, erfolgt keine Zurückweisung des Auftrags. In Folgeaufträgen von Netz an EVU wird der Wert nicht zurückgegeben. Das Attribut wird zu einem späteren Zeitpunkt aus der Schnittstelle und somit aus den xsd-Dateien entfernt.
KEIN_ZUGFUNK	kein Zugfunk	K	K	A	1	J/N	J	Dieses Feld ist zu füllen wenn das besetzte Tzf (auch Steuerwagen) über keinen Zugfunk verfügt. Keine Angabe bei RV-Kapazitäten
HANDY	Handynummer des Tzf-Führer	K	K	A	18			Ist zu füllen wenn das Feld KEIN_ZUGFUNK die Ausprägung ‚J‘ besitzt. Keine Angabe bei RV-Kapazitäten
ETCS_ZA	ETCS-Zugausrüstung: Aktive Ausrüstung des Zuges mit dem Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System)	K	K	A	30		Siehe Stammdatentabelle (Anlage 9)	European Train Control System Die ab diesem ZLP geltenden Bespannungsangaben (Regel-, Zusatz- und Alternativbespannungen, inklusive Steuerwagen verfügen über die angegebene ETCS-Zugausrüstung.. Das Attribut wird ab Fahrplanjahr 2014 ausgewertet.
GEFAHRGUT_GANZZUG	Gefahrgutganzzugkennzeichen	K	K	A	1	J/N	J, N	Bei Trassenbestellungen in der Verkehrsart SGV sind Ganzzüge mit Gefahrgut durch das bestellende EVU zu kennzeichnen. Bei Angabe von „true“ ist mindestens einmal das Feld „GGVE_RID_KLASSE“ zu befüllen.

2.8 Satzart BSP - Bespannung

- Daten je Triebfahrzeug in einer Regel- oder Zusatzbespannung.
- Am ersten ZLP von jedem Laufweg muss sich mindestens eine Satzart BSP (Bespannung) befinden. An allen ZLP mit Satzart BSP muss mindestens eine Bespannung mit laufender Nummer (LFD_NR_BSP) eins vorhanden sein, die gleichzeitig die Ausprägung Regelbespannung besitzt.
- Die Bespannungen werden aufsteigend nummeriert übergeben.
- Bei Vergleichsbaureihen dürfen in den Feldern TFZ_BAUREIHE und TFZ_UNTER_NR nur DB-Baureihen der gleichen Traktion (z.B.: Dampf gleich Dampf) verwendet werden. In dem Feld TFZ_BEZ_KUNDE kann der Kunde seine Tfz-Bezeichnung eintragen.
- Bei komplexen Bespannungen (z.B.: Doppeltraktionen) darf nur eine einheitliche Darstellung von EBUa / ESF gewählt werden.
- Das Feld ESF soll von EVU an Netz für alle Regel- und Zusatzbespannungen in Basis- und Alternativ-ZCH identische Inhalte besitzen. Wird davon abgewichen, sind die Rückgabewerte im Angebot nicht verbindlich.

Feldname	Beschreibung	Zu N	Von N	Format			Ausprägungen	Bemerkungen
				Typ	Größe	Maske		
LFD_NR_BSP	Laufende Nummer der Triebfahrzeuge	M	M	N	2			Dieses Feld enthält die laufende Nummer der Satzart BSP.
ART_B	Art der Bespannung	M	M	A	1		R, Z	R Z
STELLUNG_TFZ	Stellung des Triebfahrzeugs im Zugverband	K	K	A	1		Z, D, V, S, U, M	Regelbespannung, darf nur angegeben werden, wenn eine Regelbespannung vorhanden ist.
								Ein einzelnes Triebfahrzeug an der Spitze des Zuges hat die Ausprägung ‚Z‘. Bei einer Doppeltraktion haben beide Triebfahrzeuge die Ausprägung ‚D‘.
								Bei Triebzügen und Triebwagen wird das Feld STELLUNG_TFZ nicht gefüllt und muss deshalb nicht übertragen werden.
								Ausprägung
								Beschreibung
								Kategorie
								Z
								Zuglok
								D
TFZ_BVW_NR	Bahnverwaltungsnummer des Triebfahrzeuges	m	m	A	4		siehe Stammdatentabelle: Triebfahrzeug (Anlage 9)	Regelbespannung / Doppeltraktion
								M
								Mittellok (Last)
								V
								Vorspannlok (Last)
								S
TFZ_NE_NR	NE-Nummer des Triebfahrzeuges	m	m	A	4		siehe Stammdatentabelle: Triebfahrzeug (Anlage 9)	Schiebelok gekuppelt
								Schiebelok ungekuppelt
TFZ_LANDCODE	Ländercode für das Triebfahrzeug	m	m	N	2		siehe Stammdatentabelle: Triebfahrzeug (Anlage 9)	Zusatzbespannung
								Zusatzbespannung
TFZ_BAUREIHE	Baureihennummer des Triebfahrzeuges	M	M	A	6		siehe Stammdatentabelle: Triebfahrzeug (Anlage 9)	
TFZ_UNTER_NR	Baureihenunternummer des Triebfahrzeuges	M	M	N	2		siehe Stammdatentabelle: Triebfahrzeug (Anlage 9)	
TFZ_BEZ_KUNDE	Tfz-Bezeichnung des Kunden	K	K	A	10			Hier kann der Kunde seine interne Tfz-Bezeichnung eintragen.
TRAKTION_DAMPF	Art der Befeuerung bei der Traktionsart Dampflok	m	m	A	1		R, O	m: Wenn Traktionsart laut den technischen Daten Dampflok ist, ist dieses Feld zusammen mit den Feldern FAHRTRICHT_DAMPF und HG_RUECK_DAMPF zu liefern.
								R
								O
FAHRTRICHT_DAMPF	Fahrtrichtung des Tfz bei der Traktionsart Dampflok	m	m	A	1		K, T	K
								Oel
								T
HG_RUECK_DAMPF	Höchstgeschwindigkeit der rückwärts fahrenden Dampflok in Kilometer pro Stunde [km/h]	m	m	N	3			Kessel voraus
								Tender voraus
LZB	aktive Ausrüstung des Tfz bezüglich LZB zukünftig wegfallend (Bestandteil der Satzart ZCH), daher keine Angabe bei RV-Kapazitäten	K	K	A	1	J/N	J, N	m: Wenn Traktionsart laut den technischen Daten Dampflok ist, ist dieses Feld zusammen mit den Feldern TRAKTION_DAMPF und FAHRTRICHT_DAMPF zu liefern.
CIR	aktive Ausrüstung des Tfz bezüglich CIR zukünftig wegfallend (Bestandteil der Satzart ZCH)	K	K	A	3		1, 2, 1+2	J: Die ab diesem ZLP geltenden Bespannungsangaben (Regel-, Zusatz, und Alternativbespannungen, inklusive Steuerwagen) sind für linienförmige Zugbeeinflussung ausgerüstet (LZB-fähig). Die Angabe wird ab Fahrplanjahr 2014 nicht mehr ausgewertet. Ist sie in Richtung EVU - Netz gefüllt, erfolgt keine Zurückweisung des Auftrags. In Folgeaufträgen von Netz an EVU wird der Wert nicht zurückgegeben. Das Attribut wird zu einem späteren Zeitpunkt aus der Schnittstelle und somit aus den xsd-Dateien entfernt.
								Computer Integrated Railroad Die ab diesem ZLP geltenden Bespannungsangaben (Regel-, Zusatz, und Alternativbespannungen, inklusive Steuerwagen) sind für CIR ausgerüstet. Die Angabe wird ab Fahrplanjahr 2014 nicht mehr ausgewertet. Ist sie in Richtung EVU - Netz gefüllt, erfolgt keine Zurückweisung des Auftrags. In Folgeaufträgen von Netz an EVU wird der Wert nicht zurückgegeben. Das Attribut wird zu einem späteren Zeitpunkt aus der Schnittstelle und somit aus den xsd-Dateien entfernt.

Feldname	Beschreibung	Zu N	Von N	Format			Ausprägungen	Bemerkungen
				Typ	Größe	Maske		
EBULA	aktive Ausrüstung des TFZ bezüglich EBUa zukünftig wegfallend (Bestandteil der Satzart ZCH) , daher keine Angabe bei RV-Kapazitäten	K	K	A	1	J/N	J, N	Von EVU an Netz: J: Die ab diesem ZLP geltenden Spannungsangaben (Regel-, Zusatz, und Alternativspannungen, inklusive Steuerwagen) sind EBUa-fähig bzw. das EVU wünscht keinen gedruckten Buchfahrplan. Von Netz an EVU: J: Es wird kein gedruckter Buchfahrplan erzeugt. Die Angabe ist nur für konstruktionsrelevante ZLP verbindlich. Die Angabe wird ab Fahrplanjahr 2014 nicht mehr ausgewertet. Ist sie in Richtung EVU - Netz gefüllt, erfolgt keine Zurückweisung des Auftrags. In Folgeaufträgen von Netz an EVU wird der Wert nicht zurückgegeben. Das Attribut wird zu einem späteren Zeitpunkt aus der Schnittstelle und somit aus den xsd-Dateien entfernt.
ESF	Energiesparende Fahrweise zukünftig wegfallend, daher keine Angabe bei RV-Kapazitäten	K	K	A	1	J/N	J, N	
ETCS	European Train Control System zukünftig wegfallend (Bestandteil der Satzart ZCH) , daher keine Angabe bei RV-Kapazitäten	K	K	A	1	J/N	J, N	J: Die ab diesem ZLP geltenden Spannungsangaben (Regel-, Zusatz, und Alternativspannungen, inklusive Steuerwagen) sind für ETCS ausgerüstet. Die Angabe wird ab Fahrplanjahr 2014 nicht mehr ausgewertet. Ist sie in Richtung EVU - Netz gefüllt, erfolgt keine Zurückweisung des Auftrags. In Folgeaufträgen von Netz an EVU wird der Wert nicht zurückgegeben. Das Attribut wird zu einem späteren Zeitpunkt aus der Schnittstelle und somit aus den xsd-Dateien entfernt.
KEIN_ZUGFUNK	kein Zugfunk zukünftig wegfallend (Bestandteil der Satzart ZCH) , daher keine Angabe bei RV-Kapazitäten	K	K	A	1	J/N	J	Dieses Feld ist zu füllen wenn das besetzte Tfz (auch Steuerwagen) über keinen Zugfunk verfügt. Die Angabe wird ab Fahrplanjahr 2014 nicht mehr ausgewertet. Ist sie in Richtung EVU - Netz gefüllt, erfolgt keine Zurückweisung des Auftrags. In Folgeaufträgen von Netz an EVU wird der Wert nicht zurückgegeben. Das Attribut wird zu einem späteren Zeitpunkt aus der Schnittstelle und somit aus den xsd-Dateien entfernt.
HANDY	Handynummer des Tfz-Führer zukünftig wegfallend (Bestandteil der Satzart ZCH) , daher keine Angabe bei RV-Kapazitäten	K	K	A	18			Ist zu füllen wenn das Feld KEIN_ZUGFUNK die Ausprägung ‚J‘ besitzt. Die Angabe wird ab Fahrplanjahr 2014 nicht mehr ausgewertet. Ist sie in Richtung EVU - Netz gefüllt, erfolgt keine Zurückweisung des Auftrags. In Folgeaufträgen von Netz an EVU wird der Wert nicht zurückgegeben. Das Attribut wird zu einem späteren Zeitpunkt aus der Schnittstelle und somit aus den xsd-Dateien entfernt.