

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

ZLR KomServer und ZLR Client

KomServer

Schnittstellenversion 1.7

Dokumenten_ID: SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_Client_1.7

Vertraulich.

Die Weitergabe, sowie Vervielfältigung dieser Unterlage, Verwertung und Mitteilung ihres Inhalts ist nicht gestattet, soweit nicht ausdrücklich zugestanden. Zuwiderhandlungen verpflichten zu Schadenersatz. Alle Rechte vorbehalten, insbesondere für den Fall der Patenterteilung oder GM-Eintragung.

Confidential.

Copying of this document and giving it to others and the use or communication of the contents thereof are forbidden without express authority. Offenders are liable to payment of damages. All rights are reserved in the event of the grant of a patent or the registration of a utility model or design.

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

Bearbeitungsstatus

Fachl. Version	Status	Name Bearbeiter	Art der Bearbeitung	Datum
0.9	Aab	J. Häußler	Ersterstellung (Abgeleitet aus [B1])	24.03.2017
1.0	Aab	J. Häußler	Einarbeitung Beispiele, Update Grafik	13.04.2017
1.5	Aab	J. Häußler	Abschnitt Fehler und FAQ hinzugefügt. Anpassungen in Formulierungen.	08.05.2018
1.6	Aab	S. Fey J. Häußler	Einarbeitung der Inhalte aus 20180518_ZLR_GF_SSTB_DAS-C_DAS-O_V1.01 (Zusammenführung der fachlichen und technischen SST) Überarbeitung Kap. 1 („Einleitung“) Neuerstellung Kap. 3 („Fachlicher Inhalt der Registrierungsnachricht“) Neuerstellung Kap. 6 („ZLR-Testdatenschnittstelle“)	24.05.2019
1.7	Aab	S. Fey J. Schmitt	Anpassung Kapitel 2.4.2 („Bestätigung des Empfangs von ZLR-Nachrichten“) Überarbeitung offene Punkte	01.10.2020

Mögliche Status = **iA** (in Arbeit)
 Aab (Arbeit abgeschlossen)

(Details zur fachlichen Versionierung müssen im KM-Plan des Projekts /Verfahrens / Leistungsmoduls / der OE beschrieben sein!)

Freigabestatus

Fachl. Version	Status	Freigegeben von (Name)	Bemerkungen	Datum

Mögliche Status = **F** (freigegeben)

Offene Punkte

Referenz	Verantwortlich	Issue	Datum

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	6
1.1 Zielgruppe	6
1.2 Zweck	6
1.3 Mitgeltende Dokumente	6
2 Kommunikationsablauf	7
2.1 Vorbereitung für den Empfang von ZLR-Nachrichten	8
2.1.1 Autorisierungsverfahren	8
2.1.2 Abfrage einer Session	9
2.1.3 Technischer Verbindungsaufbau	10
2.2 Attribute für den Nachrichtenaustausch	11
2.3 Abonnement von ZLR-Nachrichten	13
2.3.1 Abonnement von ZLR-Nachrichten für ein Triebfahrzeug	14
2.3.2 Abonnement von ZLR-Nachrichten für ein EVU	14
2.3.3 Bestätigung einer Registrierung	15
2.4 Empfang von ZLR-Nachrichten	15
2.4.1 Empfang von ZLR-Nachrichten	16
2.4.2 Bestätigung des Empfangs von ZLR-Nachrichten	16
2.5 Abbestellen des Abonnements von ZLR-Nachrichten	17
2.5.1 Abmeldung zum Empfang von ZLR-Nachrichten	18
2.5.2 Bestätigung zur Abmeldung des Empfangs von ZLR-Nachrichten	18
3 Fachlicher Inhalt der Registrierungsnachricht	20
3.1 Auswahl der Inhaltsvariante der ZLR-Nachricht	20
3.2 Auswahl der Schnittstellenversion und Optionen	20
3.3 Beispiele für den fachlichen Inhalt der Registrierungsnachrichten	21
4 Fachlicher Inhalt der ZLR-Nachricht	22
4.1 Inhaltsvariante DAS-C	23
4.1.1 constantSpeedAdvice	24
4.1.1.1 Erläuterungen	33
4.1.1.2 Beispiel für eine Constant Speed Advice	38
4.1.2 coastingAdvice	39
4.1.2.1 Erläuterungen	47
4.1.2.2 Beispiel für eine Coasting Advice	50
4.1.3 delAdvice	51
4.1.3.1 Erläuterungen	53
4.1.3.2 Beispiel für eine delAdvice	53
4.1.4 endOfAdvice	54
4.1.4.1 Beispiel für eine End Of Advice	57

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

4.2 Inhaltsvariante DAS-O	58
4.2.1 Train Path Envelope	58
4.2.1.1 Element TrainPathEnvelope (als Fahrempfehlung)	59
4.2.1.1.1. Erläuterungen	61
4.2.1.2 Subelement TargetWindow (Array)	65
4.2.1.2.1. Erläuterungen	67
4.2.1.3 Subelement SpeedProfile (Array)	69
4.2.1.4 Beispiel für einen Train Path Envelope (Fahrempfehlung)	71
4.2.1.5 Beispiel für einen Train Path Envelope (vorzeitige Löschung des o.g. Train Path Envelopes)	73
5 Fachlicher Inhalt der Empfangsbestätigung für eine ZLR-Nachricht	74
5.1.1 DAS-C-Empfangsbestätigung	74
5.1.1.1 cTrainData	74
5.1.1.2 Beispiel für eine Empfangsbestätigung	77
5.1.2 DAS-O-Empfangsbestätigung	78
5.1.2.1 oTrainData	78
6 ZLR-Testdatenschnittstelle	84
6.1 Registrierung der Testclients an der ZLR-Testdatenschnittstelle	84
6.2 Beispiel für die REG-Nachricht	84
6.3 Sonderfälle für den fachlichen Inhalt der REG-Nachricht	85
7 Fehlerbehandlung	87
8 Nachrichtenkorrelation	89
9 Anhang II: Schemata	90
10 Anhang III: Beispielnachrichten	92
11 FAQ	93

1 Einleitung

1.1 Zielgruppe

Dieses Dokument spezifiziert eine Schnittstelle zwischen zwei oder mehreren Systemen. Es dient den beteiligten Systemen als Schnittstellenvertrag.

Diese Schnittstellenbeschreibung wird sowohl von Architekten und Entwicklern auf der anbietenden Seite als auch von Architekten und Entwicklern auf der konsumierenden Seite als bindend berücksichtigt.

1.2 Zweck

ZLR GF (Grüne Funktionen der Zuglaufregelung) ist ein Mehrwertdienst der DB Netz AG, der EVUs – letztendlich die Triebfahrzeuge – mit Informationen zur optimierten Fahrweise der Züge versorgt.

ZLR GF beinhaltet die Funktionen „ZLR Planfahren“, „ZLR Nachfahren“.

- **„ZLR Planfahren“** hilft dabei, Energie effizient zu nutzen, indem Vorplanfahrten vermieden und Züge auf der Planlage gehalten werden
- **„ZLR Nachfahren“** hilft dabei, Bremsen und unnötige Halte beim Nachfahren hinter einem langsameren Zug zu vermeiden.

Der ZLR KomServer ist eine Komponente, die dafür sorgt, dass die von den in den Betriebszentralen dezentral angeordneten ZLR-GF-Systemen erzeugten ZLR-Nachrichten an die EVUs kommuniziert werden. Neben dieser aus den Betriebszentralen zu den TFZen der EVUs gerichteten Kommunikation muss der ZLR KomServer auch Informationen von den TFZen der EVUs an die ZLR GF Systeme in den Betriebszentralen übermitteln.

Das Design des ZLR KomServers muss deshalb von vornherein so ausgelegt werden, dass die umfangreicheren Anforderungen, die aus der Zielbebauung herrühren, erfüllt werden können.

Der ZLR KomServer wurde aufgrund der Charakteristik dieser Anforderungen – hohe Last, große Anzahl von Kommunikationspartnern, Kommunikation über unzuverlässige Transportwege – so entworfen, dass er möglichst allgemein eingesetzt werden kann. Insbesondere kann der ZLR KomServer eingesetzt werden, um allgemein Informationen zwischen den Betriebszentralen der DB Netz AG und den TFZen oder den EVUs auszutauschen.

1.3 Mitgeltende Dokumente

[B1] Schnittstellenspezifikation KomServerCore ZLR Server v1.3

SSTBT_ZLR_KomServerCore_ZLR_GF v1.3.docx

[B3] IT Konzept v0.1

20160401 ZLR GF Kommunikationsserver IT-Konzept_v0.1.docx

2 Kommunikationsablauf

Der Kommunikationsablauf stellt sich wie folgt dar (siehe Abbildung 1).

Schritt	Beschreibung	Relevante Schnittstelle
1	Der Client fragt eine SessionId beim KomServer an.	GetSession
2	Der KomServer gibt eine SessionId zurück.	GetSession
3	Der Client initiiert den Verbindungsaufbau zum KomServer	HTTP UPGRADE
4	Der Client registriert sich beim KomServer für den Empfang von ZLR-Nachrichten	REG
5	Der Client empfängt die Bestätigung der Registrierung	ACR
6	Der Client empfängt ZLR-Nachrichten vom Server	ADV
7	Der Client bestätigt dem Empfang einer FE	ACK
8	Der Client meldet sich beim KomServer ab	DIS
9	Der Client erhält eine Bestätigung der Abmeldung und beendet die bestehende Verbindung.	ACD
10	Der Client schließt die WebSocket Verbindung	

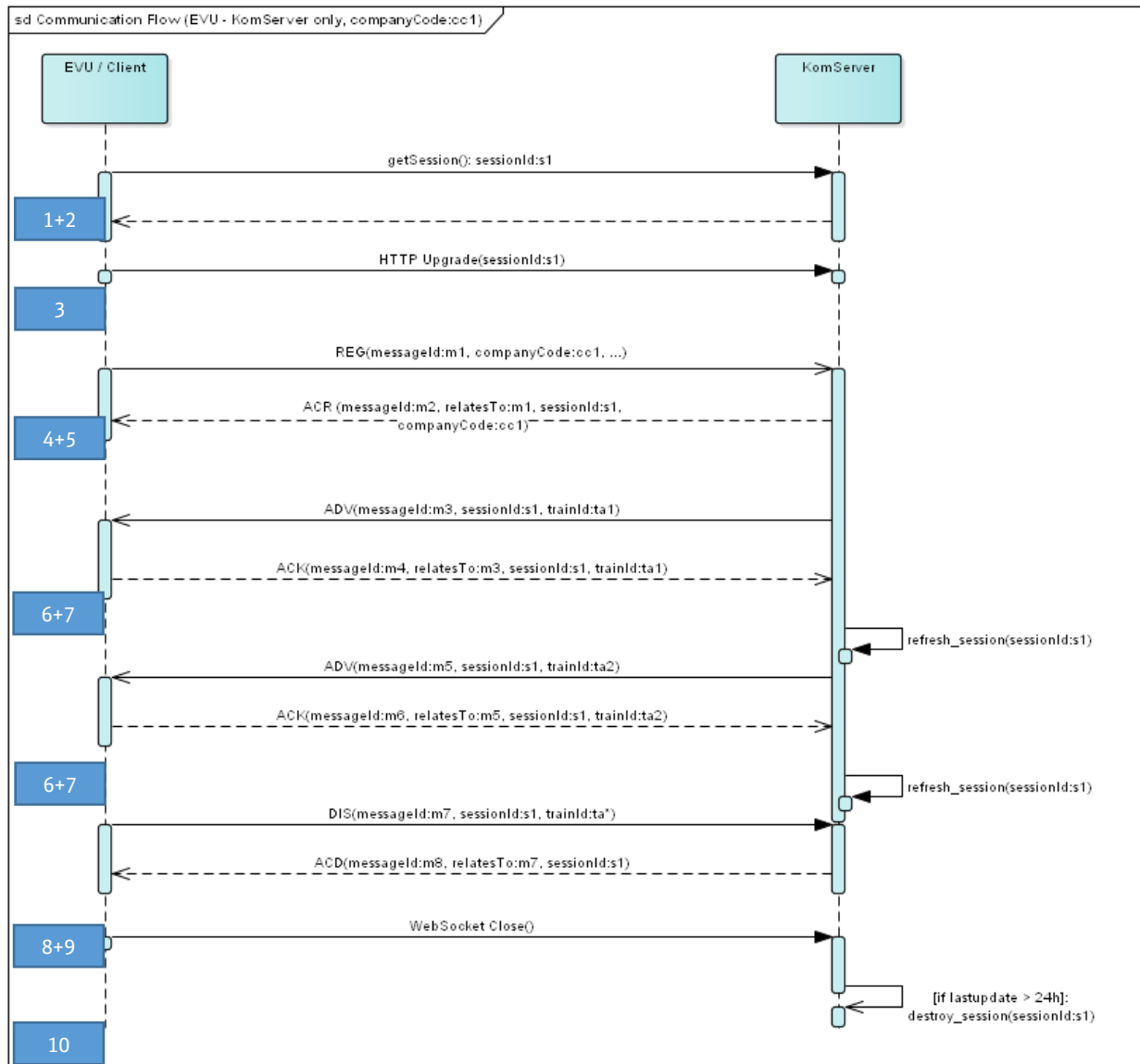


Abbildung 1 Kommunikationsfluss Client-KomServer

2.1 Vorbereitung für den Empfang von ZLR-Nachrichten

2.1.1 Autorisierungsverfahren

Für diesen Service wurde ein zweistufiges Autorisierungsverfahren umgesetzt. Die erste Stufe autorisiert ein EVU bzw. dessen Stellvertreter. Diese Verfahren basiert auf der Vergabe von sogenannten API Keys, die individuell für einen Client generiert werden. Die Übergabe des API Key erfolgt im HTTP Header eines Service Request.

```
GET /login HTTP/1.1
apiKey: a7534073-6a15-4397-bccc-abe338ee88a8
```

Ein API Key ist jeweils nur für eine Zielumgebung gültig, so dass bei der Implementierung darauf geachtet werden muss, dass der Key ohne Änderungen am Quellcode eingetragen und verändert werden kann. Es wird sich vorbehalten, nur einen definierten Gültigkeitszeitraum valide sind und kompromittierte API Keys jederzeit deaktiviert werden können.

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

Die zweite Autorisierungsstufe basiert auf den Verfahren des HTTP Basic Authentication nach RFC 2617¹. Autorisiert wird in diesem Fall ein technischer Nutzer mit Username und Passwort. Die Information ist ebenfalls im HTTP Header zu übertragen.

```
POST /login HTTP/1.1
Authorization: Basic d2lraTpwZWRpYQ==
```

Die gesamte Kommunikation (HTTP und WebSocket) findet verschlüsselt statt, sodass die Übertragung der Logindaten im HTTP Header keiner weiteren Sicherung unterliegt.

Die in diesem Dokument angegebenen Beispiele für Logindaten dienen lediglich der Veranschaulichung des Verfahrens und sind keine validen Parameter für die Test- und Zielumgebung.

2.1.2 Abfrage einer Session

Die Abfrage einer Session ist obligatorisch für die Kommunikation mit dem Server und muss bei jedem Request im JSON-Attribut `sessionId` bzw. beim HTTP Upgrade im HTTP Header `X-SessionId` mit übertragen werden. Auf Besonderheiten im Verbindungsaufbau wird in Abschnitt 2.1.3 eingegangen.

Der Service ist durch einen REST Service implementiert. Die Gültigkeit einer Session beschränkt sich auf 24h. Erfolgt in dem Zeitraum keine Aktivität, wird die Session als ungültig markiert und es muss eine neue Session angefragt werden. Ebenso ist nach einem aktiven Verbindungsabbruch (DIS) eine Session erneut beim KomServer anzufragen. Bei einem unbeabsichtigten Verbindungsabbruch hingegen kann die vorhandene SessionId verwendet werden.

Schnittstelle	GetSession
Version	1.0
Beschreibung	Diese Anfrage wird durch den Client erstellt und erwartet eine SessionId als Rückgabewert im HTTP Body
Initiiert durch	Client
Technologie	HTTP GET
URI	/session/<version> /session/ (für die aktuellste Version)
Autorisierung	API Key
Besonderheiten	Eine Session ist für 24h gültig. Erfolgt in dem Zeitraum keine aktive Verwendung dieser Session, wird diese gelöscht.

¹ <https://tools.ietf.org/html/rfc2617>

Anfrage

```
GET /session/1.0 HTTP/1.1
HOST: host.example.com
apiKey: a7534073-6a15-4397-bccc-abe338ee88a8
content-type: application/json
```

Antwort

```
HTTP/1.1 200 OK
Connection: close
Content-Type: application/json

{
  "session": "b1b6842a-67cc-424e-b733-bae6a81ecb34"
}
```

2.1.3 Technischer Verbindungsaufbau

Nachdem eine Session zugewiesen wurde, kann der Verbindungsaufbau zum KomServer initiiert werden. Realisiert ist dieser Service auf dem WebSocket-Protokoll nach RFC 6455².

Der Verbindungsaufbau wird mit einem HTTP Upgrade Request durchgeführt. Für den ZLR Service sind folgenden markierten Parameter im HTTP Header obligatorisch. Die Aushandlung des WebSocket-Key und Protokoll erfolgt in der Regel durch das verwendete Framework.

```
GET /ZLR/2.1 HTTP/1.1
Host: server.example.com
Upgrade: websocket
Connection: Upgrade
Sec-WebSocket-Key: jE57J8Cit4YIQfG0WRK7Lw==
Sec-WebSocket-Version: 13
apiKey: a7534073-6a15-4397-bccc-abe338ee88a8
Authorization: Basic d2lraTpwZWRpYQ==
X-SessionId: b1b6842a-67cc-424e-b733-bae6a81ecb34
```

Ein Challenge der Autorisierung erfolgt nicht. Die entsprechenden HTTP Header sind jeweils beim initialen Request zu übergeben.

Die Antwort des Servers ist wie folgt zu erwarten:

```
HTTP/1.1 101 Switching Protocols
Max-Forwards: 20
Via: 1.0 server.example.com ()
Upgrade: websocket
Connection: upgrade
X-CorrelationID: Id-bc97ee58ec8546dfd9a7257a 0
Sec-WebSocket-Accept: DlpVZj8tazRod6zVCh9PIGSieww=
Sec-WebSocket-Location: websocket.example.com
```

² <https://tools.ietf.org/html/rfc6455>

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

Nach erfolgten Verbindungsaufbau erfolgt die weitere Kommunikation auf der bestehenden WebSocket-Verbindung (wss). Zum Erhalt der Verbindung wird, auf Protokollebene, in regelmäßigen Abständen eine sogenannte PING Nachrichten versendet, die der Client mit einem PONG quittiert (siehe dazu RFC 6455, Abschnitt 5.2³). In der Regel wird die verwendete WebSocket-Implementierung des Clients realisiert. Das PING/PONG Verfahren dient dem permanenten Erhalt der WebSocket-Verbindung und verhindert einen Verbindungsabbau durch den Client oder dazwischenliegenden Infrastrukturkomponenten.

Schnittstelle	ZLR (HTTP UPGRADE)
Version	1.0 ⁴
Beschreibung	Eine technische Schnittstelle, die sämtliche, nachfolgend beschriebenen, fachlichen Schnittstellen realisiert.
Initiiert durch	Client
Technologie	HTTP Upgrade / WebSocket
URI	/ZLR/<Version>
Autorisierung	API Key HTTP Basic Authentication
Besonderheiten	Es erfolgt keine User-Challenge. Neben den Autorisierungsinformationen muss eine gültige Session im Upgrade und jeder WebSocket-Nachricht mitgegeben werden.

Die folgenden Schnittstellen entsprechen dem fachlichen Nachrichtenaustausch auf der zuvor initiierten technischen Verbindung. Der fachliche Inhalt der Nachrichten wird in den Kapiteln 3 bis 5 beschrieben.

2.2 Attribute für den Nachrichtenaustausch

Das vorliegende Dokument legt den Fokus auf den Transport zwischen Client und dem ZLR Server. Die für den ZLR Server oder den Client relevanten fachlichen Nachrichten werden im „payload“ der Nachricht in einem validen JSON-Schema transportiert. Die nachfolgend beschriebenen Attribute sind für den Nachrichtenaustausch relevant. Die Relevanz der Attribute ist in der jeweiligen Schnittstellenbeschreibung (Abschnitt 2.3 ff.) definiert.

Name	Type	Occurs ⁵	Beschreibung	Beispiel
type	xsd:string	1..1	Nachrichtentyp	ADV, REG, ACK
messageId	xsd:string	1..1	UUID gemäß RFC 4122 ⁶	f81d4fae-7dec-11d0-a765-00a0c91e6bf6

³ <https://tools.ietf.org/html/rfc6455#section-5.2>

⁴ Für die Testumgebung gelten mitunter andere Versionsnummern.

⁵ Es gelten die XML Schema spezifischen Angaben von minOccurs und maxOccurs in der Notation minOccurs..maxOccurs. Die Schreibweise 1..1 entspricht demnach einem obligatorischen, 0..1 einem optionalen Attribut und 0..n einer obligatorischen Liste

⁶ <https://www.ietf.org/rfc/rfc4122.txt>

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

			Global eindeutiger Identifier zur Identifikation einer Nachricht	
sessionId	xsd:string	0..1	Eindeutige Kennzeichnung einer Sitzung zwischen Registrierung und Abmeldung	1c597883-24c2-420c-afe0-69b43f4c1d45
relatesTo	xsd:string	0..1	Korrelation einer Antwort zu einer vorangegangenen Nachricht. Das Konzept korrelierender Nachrichten wird in Abschnitt 8 beschrieben.	9d201832-3686-42c4-a982-ba6442197b99
expireAt	xsd:string	0..1	Steuert die Nachrichtenspezifische Gültigkeit in einer Queue. Datumsformat gemäß ISO 8601, welches dem folgenden Pattern genügen muss: YYYY-MM-DDThh:mm:ss.sTZD	2009-01-01T12:00:00.45+01:00
bzCode	xsd:string	0..1	Sendende BZ, wird verwendet um die Antwort dem entsprechenden ZLR-GF-Server wieder zuzuordnen (Nicht für alle Nachrichtentypen relevant). Verwendet werden die Ausprägungen „Codes“ aus Tabelle 1	HBZN
companyId	xsd:string	0..1	EVU-Kundennummer zum Abonnement aller Züge eines bestimmten EVUs. Es ist entweder eine konkrete trainId oder ein companyId anzugeben.	H2301
trainId	xsd:string	0..1	Der Aufbau ist in Abschnitt 4.1.1	OT/H2301/20021068/00/2017/20170307

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

			bzw. 4.1.2 beschrieben. Es ist entweder eine konkrete trainId oder ein companyId anzugeben.	
payload	JSON-Object	0..1	Payload data	Fachlicher Nachrichteninhalt, der in den Kapiteln 3, 4 und 5 erläutert wird.
testMode	xsd:boolean	0..1	Schalter zum Versand von Testnachrichten (siehe Kapitel 6)	true

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht der vorhandenen Dekodierungen von Regionalbereichen BZ Codes. Die Codes werden nicht durch den Client gesetzt, sondern abhängig vom Nachrichtentyp über die Korrelationsbedingungen an den Server zurückgesendet.

Code	City	Region
HBZN	Hannover	Nord
EDGW	Duisburg	West
FBZM	Frankfurt	Mitte
RBZS	Karlsruhe	Süd-West
MBZS	München	Süd
LBZS	Leipzig	Süd-Ost
BBZO	Berlin	Ost (Fernbahn)
BBZB	Berlin	S-Bahn

Tabelle 1 BZ-Codes

2.3 Abonnement von ZLR-Nachrichten

Die REG ist die Nachricht, die den Client für den Empfang von ZLR-Nachrichten beim KomServer qualifiziert. Mittels REG-Nachricht kann der Client die gewünschte Inhaltsvariante (aktuell DAS-C oder DAS-O) sowie Schnittstellenversion festlegen.

Die Registrierung kann dabei entweder für EVU oder für einen konkreten Zug realisiert werden. Wildcards („*“, „“, „?“) werden aus Gründen der Systemsicherheit nicht zugelassen.

Schnittstelle	REG (Registrierung)
Beschreibung	Diese Nachricht wird von dem Client erstellt und dient auf fachlicher Ebene als Anfang der Kommunikation des Clients mit dem KomServer. Beim Erhalt dieser Nachricht vom KomServer wird die fachliche Überprüfung stattfinden, ob das jeweilige EVU für den gemeldeten Zug am vorliegenden

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

	Tag ein Abonnement besitzt. Nach erfolgreichem Abonnement des Service werden kontinuierlich ZLR-Nachrichten versandt, sofern diese für das Abonnement gültig sind.
Versendet durch	Client
Technologie	WebSocket
Besonderheiten	Eine technische Verbindung kann mehrere Abonnements verwalten. Zusätzliche Registrierungsinformationen wie die o.g. Inhaltsvariante oder Schnittstellenversion können im Attribut <code>payload</code> übertragen werden.

Die fachliche Beschreibung der REG-Nachricht (Verwendung des Attributs `payload`) wird in Kap. 3 beschrieben.

2.3.1 Abonnement von ZLR-Nachrichten für ein Triebfahrzeug

Für das Abonnement eines einzelnen Zuges muss dessen `trainId` angegeben werden. Mit der Registrierung am KomServer werden alle ZLR-Nachrichten, die mit dieser `trainId` übereinstimmen an den Client versandt.

Beispielnachricht REG für ein TfZ

```
{
  "type": "REG",
  "messageId": "d213ff68-2c35-4e03-bdaf-44efc77d51ee",
  "sessionId": "b1b6842a-67cc-424e-b733-bae6a81ecb34",
  "trainId": "OT/H2301/20021068/00/2017/20170307"
  "payload": "oTrainData"}
```

Für die Nachricht im Schemas als optional (0..1) gekennzeichnet, aber für den Nachrichtentyp obligatorische Attribute sind

- `sessionId`
- `trainId`

2.3.2 Abonnement von ZLR-Nachrichten für ein EVU

Für das Abonnement aller Züge eines EVU muss dessen Kundennummer angegeben werden. Mit der Registrierung am KomServer werden alle ZLR-Nachrichten, die mit dieser Kundennummer übereinstimmen an den Client versandt.

Beispielnachricht REG für einen EVU-Server

```
{
  "type": "REG",
  "messageId": "d213ff68-2c35-4e03-bdaf-44efc77d51ee",
  "sessionId": "b1b6842a-67cc-424e-b733-bae6a81ecb34",
  "companyCode": "H2301"}
```

Für die Nachricht im Schemas als optional (0..1) gekennzeichnet, aber für den Nachrichtentyp obligatorische Attribute sind

- `sessionId`
- `companyCode`

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

2.3.3 Bestätigung einer Registrierung

Schnittstelle	ACR (Registrierung)
Beschreibung	Diese Nachricht ist die Quittierung des KomServers gegenüber dem Client über eine eingegangene REG Nachricht.
Versendet durch	KomServer
Technologie	WebSocket
Besonderheiten	Die Nachricht nimmt Bezug auf die versendete REG-Nachricht über das Attribut <code>relatesTo</code> .

Beispielnachricht ACR für ein TfZ

```
{
  "type": "ACR",
  "messageId": "f89566112-0e3b-4616-93f2-0b4d212687cc",
  "sessionId": "b1b6842a-67cc-424e-b733-bae6a81ecb34",
  "relatesTo": " d213ff68-2c35-4e03-bdaf-44efc77d51ee ",
  "trainId": "OT/H2301/20021068/00/2017/20170307"
}
```

Für die Nachricht im Schemas als optional (0..1) gekennzeichnet, aber für den Nachrichtentyp obligatorische Attribute sind

- sessionId
- relatesTo
- trainId

Beispielnachricht ACR für ein EVU-Server

```
{
  "type": "ACR",
  "messageId": "f89566112-0e3b-4616-93f2-0b4d212687cc",
  "sessionId": "b1b6842a-67cc-424e-b733-bae6a81ecb34",
  "relatesTo": " d213ff68-2c35-4e03-bdaf-44efc77d51ee ",
  "companyCode": "H2301"
}
```

Für die Nachricht im Schemas als optional (0..1) gekennzeichnet, aber für den Nachrichtentyp obligatorische Attribute sind

- sessionId
- relatesTo
- companyCode

2.4 Empfang von ZLR-Nachrichten

Nach der erfolgreichen Registrierung am KomServer werden automatisch vorhandene ZLR-Nachrichten an den Client versandt. Der KomServer stellt die zuverlässige Zustellung dieser Nachricht an den korrekten Client sicher. Sollte die unmittelbare Zustellung nicht möglich sein, werden die FE's für die für jede FE vorgesehene Dauer gepuffert und nach wiederhergestellter Verbindung mit dem Client an diesen weitergeleitet. Die Zeit der Zwischenspeicherung wird über den Zeitstempel `expireAt` festgelegt. Ist dieser nicht gegeben, wird ein Queue oder Server-spezifisches Timeout angenommen.

Empfangene ZLR-Nachrichten werden mit einem ACK durch den Client bestätigt.

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

2.4.1 Empfang von ZLR-Nachrichten

Schnittstelle	ADV
Beschreibung	Diese Nachricht ist die ZLR-Nachricht, die durch den ZLR-GF-Server über den KomServer an den Client verschickt wird. Der fachliche Teil der ZLR-Nachricht wird durch das Attribut <code>payload</code> definiert.
Versendet durch	KomServer
Technologie	WebSocket
Besonderheiten	Es werde nur die FE verschickt, für die sich der Client im Vorfeld registriert und die Berechtigung erfolgreich validiert wurde.

Die fachliche Beschreibung der ADV-Nachricht (Verwendung des Attributs `payload`) wird in Kap. 4 beschrieben.

Beispielnachricht – ADV für Triebfahrzeuge und EVU

```
{
  "type": "ADV",
  "messageId": "859dd2cc-ab5d-4543-b9b3-3c7d7b8c190a",
  "sessionId": "b1b6842a-67cc-424e-b733-bae6a81ecb34",
  "expireAt": "2016-08-30T12:00:00.45+01:00",
  "bzCode": "HBZN",
  "companyCode": "H2301",
  "trainId": "OT/H2301/20021068/00/2017/20170307",
  "payload": "{ < vgl. Kap. 4> }"
}
```

Die fachlichen ZLR-Nachrichten sind Abschnitt 4 zu entnehmen. Einige Beispiele befinden sich zudem im Anhang. Es gilt jedoch im zweifelfall die genannte Quelle als Hauptreferenz.

Für die Nachricht im Schemas als optional (0..1) gekennzeichnet, aber für den Nachrichtentyp obligatorische Attribute sind

- `sessionId`
- `expireAt`
- `bzCode`
- `trainId`
- `payload`

2.4.2 Bestätigung des Empfangs von ZLR-Nachrichten

Nach dem erfolgreichen Empfang einer ZLR-Nachricht quittiert der Client diesen. Hierbei soll lediglich der technische Empfang quittiert werden. Die fachliche Verarbeitung oder gar Umsetzung der aus der ZLR-Nachricht abgeleiteten Fahrempfehlung hat für die Schnittstelle keine Relevanz.

Es ist zu beachten, dass für jede ADV-Nachricht, welche an das Endgerät geschickt wurde, eine ACK-Nachricht an den KomServer gesendet werden soll. Eine ADV-Nachricht, die nicht weitergeleitet wurde, soll dementsprechend nicht zum Versand einer ACK-Nachricht führen.

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

Schnittstelle	ACK
Beschreibung	Diese Nachricht ist die Quittierung des KomServers gegenüber dem Client über eine eingegangene ADV Nachricht.
Versendet durch	Client
Technologie	WebSocket
Besonderheiten	Es handelt sich um eine Empfangsbestätigung der FE. Es müssen die Attribute relatesTo und bzCode gemäß der Korrelationsanforderung umgesetzt werden.

Die fachliche Beschreibung der ACK-Nachricht (Verwendung des Attributs `payload`) wird in Kap. 5 beschrieben.

Beispielnachricht - ACK quittierter Empfang einer FE

```
{
  "type": "ACK",
  "messageId": "54d11016-7cbc-4897-a05d-9bc0c06a5496",
  "sessionId": "b1b6842a-67cc-424e-b733-bae6a81ecb34",
  "relatesTo": "859dd2cc-ab5d-4543-b9b3-3c7d7b8c190a"
  "expireAt": "2016-08-30T12:00:00.45+01:00",
  "bzCode": "HBZN",
  "companyCode": " H2301",
  "trainId": "OT/H2301/20021068/00/2017/20170307"
  "payload": "{ < vgl. Kap. 5> }"
}
```

Für die Nachricht im Schemas als optional (0..1) gekennzeichnet, aber für den Nachrichtentyp obligatorische Attribute sind

- messageId
- sessionId
- relatesTo
- bzCode
- trainId
- payload

2.5 Abbestellen des Abonnements von ZLR-Nachrichten

Diese Nachricht stellt ein fachliches Kennzeichen für die Beendigung der Kommunikation seitens Clients an den KomServer dar. Damit werden die ZLR-Nachrichten für den gegebenen Client eingestellt. Bei der Trennung der Verbindung ohne DIS Nachricht ist die Beendigung der Kommunikation von einem technischen Problem nicht zu unterscheiden. Das Disconnect erfolgt auf der Hierarchieebene der Registrierung. D.h. wird ein einzelner Zug registriert, wird das Abonnement für den Zug beendet. Erfolgte die Registrierung auf der Ebene eines EVU, wird das Abonnement für dieses EVU beendet.

Schnittstelle	DIS
Beschreibung	Diese Nachricht stellt die Beendigung eines Abonnements des Clients gegenüber dem KomServer dar.
Versendet durch	Client
Technologie	WebSocket
Besonderheiten	keine

2.5.1 Abmeldung zum Empfang von ZLR-Nachrichten

Beispielnachricht – Beenden einer Registrierung für ein Tfz

```
{
  "type": "DIS",
  "messageId": "570d86c8-1427-40bb-af4f-0eea4451eadf",
  "sessionId": "b1b6842a-67cc-424e-b733-bae6a81ecb34",
  "trainId": "OT/H2301/20021068/00/2017/20170307"
}
```

Für die Nachricht im Schemas als optional (0..1) gekennzeichnet, aber für den Nachrichtentyp obligatorische Attribute sind

- sessionId
- trainId

Beispielnachricht – Beenden einer Registrierung für ein EVU-Server

```
{
  "type": "DIS",
  "messageId": "570d86c8-1427-40bb-af4f-0eea4451eadf",
  "sessionId": "b1b6842a-67cc-424e-b733-bae6a81ecb34",
  "companyCode": "H2301"
}
```

Für die Nachricht im Schemas als optional (0..1) gekennzeichnet, aber für den Nachrichtentyp obligatorische Attribute sind

- sessionId
- companyCode

2.5.2 Bestätigung zur Abmeldung des Empfangs von ZLR-Nachrichten

Schnittstelle	ACD
Beschreibung	Diese Nachricht stellt die Bestätigung des KomServers zur Beendigung eines Abonnements dar.
Versendet durch	KomServer
Technologie	WebSocket
Besonderheiten	

Beispielnachricht – Bestätigung Abmeldung für ein TFZ

```
{
  "type": "ACD",
  "messageId": "570d86c8-1427-40bb-af4f-0eea4451eadf",
  "relatesTo": "17019f40-5072-4594-8dc1-b829d54cb386",
  "sessionId": "b1b6842a-67cc-424e-b733-bae6a81ecb34",
  "trainId": "OT/H2301/20021068/00/2017/20170307"
}
```

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

Für die Nachricht im Schemas als optional (0..1) gekennzeichnet, aber für den Nachrichtentyp obligatorische Attribute sind

- relatesTo
- sessionId
- trainId

Beispielnachricht - Bestätigung Abmeldung für ein EVU-Server

```
{
  "type": "ACD",
  "messageId": "570d86c8-1427-40bb-af4f-0eea4451eadf",
  "relatesTo": "17019f40-5072-4594-8dc1-b829d54cb386",
  "sessionId": "b1b6842a-67cc-424e-b733-bae6a81ecb34",
  "companyCode": "H2301"
}
```

Für die Nachricht im Schemas als optional (0..1) gekennzeichnet, aber für den Nachrichtentyp obligatorische Attribute sind

- relatesTo
- sessionId
- companyCode

3 Fachlicher Inhalt der Registrierungsnachricht

Bei der Registrierung eines EVU oder Triebfahrzeugs für den Empfang von ZLR-Nachrichten kann das Abonnement in der REG-Nachricht näher spezifiziert werden, indem die folgenden Inhalte festgelegt werden:

- **Inhaltsvariante der ZLR-Nachricht⁷**
- **Schnittstellenversion**
- **Weitere optionale Funktionen**

3.1 Auswahl der Inhaltsvariante der ZLR-Nachricht

Aktuell können die Inhaltsvarianten „DAS-C“ und „DAS-O“ abonniert werden:

- Ist die gewünschte Inhaltsvariante „DAS-O“, soll im Feld `payload` der String „oTrainData“ eingetragen werden.
- Ist die gewünschte Inhaltsvariante „DAS-C“, soll im Feld `payload` der String „cTrainData“ eingetragen werden.
- Ist das Feld `payload` nicht gefüllt oder enthält weder den String „oTrainData“ noch „cTrainData“, wird als Inhaltsvariante „DAS-C“ angenommen (Standardvariante).

Der Aufbau und Inhalt der DAS-C- und DAS-O-Nachrichten wird in Kap. 5 beschrieben.

3.2 Auswahl der Schnittstellenversion und Optionen

Die Schnittstellenversion („version“) und Optionen („options“) sind Unterfelder der Inhaltsvariante, d.h. des Strings „oTrainData“ bzw. „cTrainData“.

Unterfeld (Json)	Typ	Beispiele	Default
<x>TrainData → version	Integer	1, 2, 3 ...	1
<x>TrainData → options	String-Array	["opt1", "opt2"]	(leer)

Über das Unterfeld „version“ wird die Schnittstellenversion bestimmt.

Ist das Unterfeld „version“ nicht vorhanden oder enthält einen ungültigen Wert, so wird die jeweilige Inhaltsvariante in der niedrigsten unterstützten Schnittstellenversion registriert.

Über das Unterfeld „options“ können weitere optionale ZLR-GF-Nachrichten abonniert werden (zusätzlich zu „ZLR Nachfahren“ und „ZLR Planfahren“).

⁷ ZLR-Nachrichten werden in zwei unterschiedlichen Inhaltsvarianten angeboten, vgl. hierzu Kap. 4. Entweder wird eine Textnachricht verschickt, deren Felder ohne weitere Verarbeitung auf dem Tfz-Endgerät angezeigt werden („DAS-C“), oder es wird ein Zeitkorridor verschickt, aus dem das Tfz-Endgerät das optimale Geschwindigkeitsprofil und anschließend die Fahrempfehlung berechnet („DAS-O“).

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

3.3 Beispiele für den fachlichen Inhalt der Registrierungsnachrichten

	Beispiel für den fachlichen Inhalt der REG-Nachricht (payload)	Bedeutung
1	<pre>{ "cTrainData": { "version": 1 } }</pre>	ZLR-Nachrichten werden im Format DAS-C in der Schnittstellenversion 1 abonniert (d.h. ohne „ZLR Fahrzeit Kürzen“).
2	<pre>{ "oTrainData": { } }</pre>	ZLR-Nachrichten werden im Format DAS-O abonniert. Da keine Schnittstellenversion angegeben wurde, wird die niedrigste gültige Schnittstellenversion abonniert (Schnittstellenversion 1).
3	<pre>{ }</pre>	Da das Feld <code>payload</code> leer ist und somit auch keine Inhaltsvariante angegeben wurde, wird die Standard-Inhaltsvariante „DAS-C“ in der der niedrigsten gültigen Schnittstellenversion abonniert (Schnittstellenversion 1).

4 Fachlicher Inhalt der ZLR-Nachricht

Die Grünen Funktionen der Zuglaufregelung (ZLR GF) versenden ZLR-Nachrichten in zwei verschiedenen Inhaltsvarianten:

- **DAS-C** (steht für "**D**river **A**dvisory **S**ystem - **C**entral")
- **DAS-O** (steht für "**D**river **A**dvisory **S**ystem - **O**n-board")

Diese stellen Weiterentwicklungen des im EU-Projekt ONTIME entwickelten Vorschlags für eine standardisierte Schnittstelle zur Übertragung von Nachrichten zwischen EIU und EVU dar. Das ONTIME-Dokument "Deliverable 6.1: Specification of a driving advisory systems (DAS) data format" ist frei zugänglich und unter <http://www.ontime-project.eu/deliverables.aspx> in der Version 2.2 verfügbar.

In der Inhaltsvariante **DAS-C** werden Textfahrempfehlungen zum Ausrollen oder zum Fahren mit einer reduzierten Zielgeschwindigkeit versendet. Die Berechnung der Fahrempfehlung erfolgt durch DB Netz, das EVU ist für die Anzeige der Fahrempfehlung auf dem Tfz-Endgerät verantwortlich. Der Name "DAS-C" leitet sich daraus ab, dass die Intelligenz bei der Berechnung der Fahrempfehlung hauptsächlich in der zentralen EIU-Komponente liegt ("Central").

In der Inhaltsvariante **DAS-O** wird ein zeitlicher Korridor bestehend aus frühesten und spätesten Durchfahrtszeiten empfohlen, innerhalb dem sich der Zug bewegen soll. Die Berechnung der Fahrempfehlung zum Ausrollen oder Fahren mit einer reduzierten Zielgeschwindigkeit wird auf dem Tfz-Endgerät berechnet. Der Name "DAS-O" leitet sich daraus ab, dass die Intelligenz bei der Berechnung der Fahrempfehlung hauptsächlich im Tfz-Endgerät liegt ("On-board").

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

4.1 Inhaltsvariante DAS-C



fahrempfehlung-da
sc_V1.6.json.json

JSON Schema:

Die Grünen Funktionen der Zuglaufregelung (ZLR GF) verwenden die folgenden DAS-C-Nachrichten:

DAS-C-Nachricht	Versandrichtung	Inhalt
constantSpeedAdvice	ZLR GF → Endgerät	empfiehlt eine reduzierte Zielgeschwindigkeit
coastingAdvice	ZLR GF → Endgerät	empfiehlt ein Ausrollen
endOfAdvice	ZLR GF → Endgerät	beendet regulär eine DAS-C-Nachricht
deleteAdvice	ZLR GF → Endgerät	löscht vorzeitig eine DAS-C-Nachricht
cTrainData	Endgerät → ZLR GF	bestätigt den Eingang einer DAS-C-Nachricht

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

4.1.1 constantSpeedAdvice

Die constantSpeedAdvice ist die Fahrempfehlung, mit einer reduzierten konstanten Geschwindigkeit zu fahren ("Beharren"). Diese reduzierte konstante Geschwindigkeit soll in Abhängigkeit zur aktuell prognostizierten Geschwindigkeit erreicht werden. Geschieht dies durch Bremsen oder Beschleunigen, so wird nur eine constantSpeedAdvice versendet. Soll die reduzierte konstante Geschwindigkeit durch Ausrollen erreicht werden soll, wird davor eine gesonderte Fahrempfehlung zum Ausrollen versendet ([coastingAdvice](#)).

	Feldbezeichnung	Kurzbeschreibung	Typ	optional (ja/nein)	Format	Inhalt und zur Verwendung des Felds	Beispiel
1	id	Erster Identifikator der DAS-C-Nachricht	string	nein	"advice-<Regionalbereichsnummer>/<laufende Nummer>"	siehe Abschnitt 4.1.1.1	"advice-1/1"
2	referenceIdAbs	Zweiter Identifikator der DAS-C-Nachricht	string	nein	"advice-<Regionalbereichsnummer>/<laufende Nummer>"	siehe Abschnitt 4.1.1.1	"advice-1/1"
3	optimalSpeed	empfohlene Geschwindigkeit	integer	nein	"<km/h-Wert>"	Die <i>optimalSpeed</i> ist die gemäß Fahrempfehlung empfohlene reduzierte Absolutgeschwindigkeit.	"80"
4	deltaSpeed	empfohlene Delta-Geschwindigkeit	integer	nein	"<km/h-Wert>"	Die <i>deltaSpeed</i> ist die empfohlene Delta-Geschwindigkeit, um die der Zug bezogen auf die gemäß Buchfahrplan zulässige Streckengeschwindigkeit langsamer fahren soll. Auf dem Endgerät soll entweder die Absolutgeschwindigkeit (<i>optimalSpeed</i>) oder die Delta-Geschwindigkeit (<i>deltaSpeed</i>) angezeigt werden. Die Wahl der Anzeige ist dem EVU überlassen.	"40" (d.h. bei einer <i>optimalSpeed</i> von "80" wäre die gemäß Buchfahrplan zulässige Streckengeschwindigkeit hier 120 km/h)

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

						Ein Wechsel der gemäß Buchfahrplan zulässigen Streckengeschwindigkeit wird um die Zuglänge nach vorne verschoben, wenn die gemäß Buchfahrplan zulässige Streckengeschwindigkeit steigt.	
5	location	Örtlicher Referenzpunkt für den Beginn der constantSpeedAdvice	string	nein	"<Signalbezeichnung> <Betriebsstellenlangname> <Kilometer>(<Streckennummer>)" <Signalbezeichnung> und <Betriebsstellenlangname> entfallen in einigen Fällen, siehe Abschnitt 4.1.1.1	siehe Abschnitt 4.1.1.1	"ESIG Fulda(Bronnzell) 105,2(3600)" <i>oder</i> "BKSIG 201,4(6340)" <i>oder</i> "36,2(3610)"
6	startStationShort	Kurzname der Betriebsstelle am örtlichen Beginn der constantSpeedAdvice	string	ja	"<Betriebsstellenkurzname>"	Das Feld <i>startStationShort</i> beinhaltet den Kurznamen der Betriebsstelle am örtlichen Beginn der constantSpeedAdvice und wird nicht verwendet, wenn diese Betriebsstelle eine Blockstelle ist. Der Kurzname einer Betriebsstelle wird gemäß Richtlinie 100.0003 "Abkürzungen für Örtlichkeiten nutzen - Abkürzungen der Örtlichkeiten" generiert und beinhaltet bis zu 16 Zeichen. Der örtliche Beginn der constantSpeedAdvice wird in Abschnitt 4.1.1.1 zum Punkt <i>location</i> beschrieben.	"Ff-Zeilsheim"
7	startStationLong	Langname der Betriebsstelle am örtlichen Beginn der constantSpeedAdvice	string	ja	"<Betriebsstellenlangname>"	Das Feld <i>startStationLong</i> beinhaltet den Langnamen der Betriebsstelle am örtlichen Beginn der constantSpeedAdvice und wird nicht verwendet, wenn die Betriebsstelle eine Blockstelle ist. Der Langname einer Betriebsstelle wird gemäß Richtlinie 100.0003 "Abkürzungen für Örtlichkeiten nutzen - Abkürzungen der Örtlichkeiten" generiert und beinhaltet bis zu 40 Zeichen.	"Frankfurt-Zeilsheim"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

						Der örtliche Beginn der constantSpeedAdvice wird in Abschnitt 4.1.1.1 zum Punkt <i>location</i> beschrieben.	
8	startKm	Streckenkilometrierung am örtlichen Beginn der constantSpeedAdvice	number	nein	"<Kilometer>"	<p>Das Feld <i>startKm</i> beinhaltet die auf geradzahlige Hektometer gerundete Streckenkilometrierung am örtlichen Beginn der constantSpeedAdvice. Befindet sich am örtlichen Beginn der constantSpeedAdvice ein Signal, erfolgt die Rundung auf den nächsten Hektometer (nicht zwingend geradzahlig).</p> <p>Der örtliche Beginn der constantSpeedAdvice wird in Abschnitt 4.1.1.1 zum Punkt <i>location</i> beschrieben.</p>	"12.6"
9	startLine	Streckennummer am örtlichen Beginn der constantSpeedAdvice	integer	nein	"<Streckennummer>"	<p>Das Feld <i>startLine</i> beinhaltet die Streckennummer am örtlichen Beginn der constantSpeedAdvice.</p> <p>Der örtliche Beginn der constantSpeedAdvice wird in Abschnitt 4.1.1.1 zum Punkt <i>location</i> beschrieben.</p>	"3610"
10	startSignal	Signalbezeichnung am örtlichen Beginn der constantSpeedAdvice	string	ja	"<Signalbezeichnung>"	<p>Das Feld <i>startSignal</i> beinhaltet die Signalart am örtlichen Beginn der constantSpeedAdvice und wird nur gefüllt, wenn sich an diesem Ort ein Signal befindet.</p> <p>Das Feld <i>startSignal</i> kann die folgenden Werte einnehmen: "ASIG" (Ausfahrtsignal), "ESIG" (Einfahrtsignal), "BKSIG" (Blocksignal), "ZSIG" (Zwischensignal), "Hauptsignal" (sonstiges Hauptsignal) oder "Vorsignal".</p> <p>Der örtliche Beginn der constantSpeedAdvice wird in Abschnitt 4.1.1.1 zum Punkt <i>location</i> beschrieben.</p>	"Vorsignal"
11	endStationShort	Kurzname der Betriebsstelle am örtlichen Ende der constantSpeedAdvice	string	ja	"<Betriebsstellenkurzname>"	<p>Das Feld <i>endStationShort</i> beinhaltet den Kurznamen der Betriebsstelle am örtlichen Ende der constantSpeedAdvice und wird nicht verwendet, wenn diese Betriebsstelle eine Blockstelle ist. Der Kurzname einer Betriebsstelle wird gemäß Richtlinie 100.0003 "Abkürzungen für Örtlichkeiten" genutzt - Abkürzungen der Örtlichkeiten" generiert und beinhaltet bis zu 16 Zeichen.</p>	"Reichenbach/Fils"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

						Örtliches Ende der constantSpeedAdvice Das örtliche Ende der constantSpeedAdvice ist der nächste Punkt, an dem <ol style="list-style-type: none"> 1. der prognostizierte Fahrzustand wechselt <i>oder</i> 2. die gemäß Buchfahrplan zulässige Streckengeschwindigkeit der empfohlenen Geschwindigkeit entspricht <i>oder</i> 3. die gemäß Buchfahrplan zulässige Streckengeschwindigkeit wechselt. 	
12	endStation-Long	Langname der Betriebsstelle am örtlichen Ende der constantSpeedAdvice	string	ja	"<Betriebsstellen-langname>"	Das Feld <i>endStationLong</i> beinhaltet den Langnamen der Betriebsstelle am örtlichen Ende der constantSpeedAdvice und wird nicht verwendet, wenn die Betriebsstelle eine Blockstelle ist. Der Langname einer Betriebsstelle wird gemäß Richtlinie 100.0003 "Abkürzungen für Örtlichkeiten nutzen - Abkürzungen der Örtlichkeiten" generiert und beinhaltet bis zu 40 Zeichen. Das örtliche Ende der constantSpeedAdvice wird in end-StationShort beschrieben (Zeile 11).	"Reichenbach (Fils)"
13	endKm	Streckenkilometrierung am örtlichen Ende der constantSpeedAdvice	number	nein	"<Kilometer>"	Das Feld <i>endKm</i> beinhaltet die auf geradzahlige Hektometer gerundete Streckenkilometrierung am örtlichen Ende der constantSpeedAdvice. Befindet sich dort ein Signal, erfolgt die Rundung auf den nächsten Hektometer (nicht zwingend geradzahlig). Das örtliche Ende der constantSpeedAdvice wird in end-StationShort beschrieben (Zeile 11).	"27.4"
14	endLine	Streckennummer am örtlichen Ende der constantSpeedAdvice	integer	nein	"<Streckennummer>"	Das Feld <i>endLine</i> beinhaltet die Streckennummer am örtlichen Ende der constantSpeedAdvice. Das örtliche Ende der constantSpeedAdvice wird in end-StationShort beschrieben (Zeile 11).	"4700"
15	endSignal	Signalbezeichnung am örtlichen Ende der constantSpeedAdvice	string	ja	"<Signalbezeichnung>"	Das Feld <i>endSignal</i> beinhaltet die Signalart am örtlichen Ende der constantSpeedAdvice und wird nur gefüllt, wenn sich an diesem Ort ein Signal befindet. Das Feld <i>endSignal</i> kann die folgenden Werte einnehmen: "ASIG" (Ausfahrtsignal), "ESIG" (Einfahrtsignal), "BKSIG"	"ESIG"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

					(Blocksignal), "ZSIG" (Zwischensignal), "Hauptsignal" (sonstiges Hauptsignal) oder "Vorsignal". Das örtliche Ende der constantSpeedAdvice wird in end-StationShort beschrieben (Zeile 11).	
16	endStationShortAbs	Kurzname der Betriebsstelle am Ort, an dem die Fahrempfehlung zum Beharren mit der empfohlenen Geschwindigkeit endet	string	ja	"<Betriebsstellenkurzname>" Das Feld <i>endStationShortAbs</i> beinhaltet den Kurznamen der Betriebsstelle am örtlichen Ende der constantSpeedAdvice für die Absolutgeschwindigkeit und wird nicht verwendet, wenn diese Betriebsstelle eine Blockstelle ist. Der Kurzname einer Betriebsstelle wird gemäß Richtlinie 100.0003 "Abkürzungen für Örtlichkeiten nutzen - Abkürzungen der Örtlichkeiten" generiert und beinhaltet bis zu 16 Zeichen. Örtliches Ende der constantSpeedAdvice für die Absolutgeschwindigkeit Das örtliche Ende der constantSpeedAdvice für die Absolutgeschwindigkeit ist der nächste Punkt, an dem 1. der prognostizierte Fahrzustand wechselt <i>oder</i> 2. die gemäß Buchfahrplan zulässige Streckengeschwindigkeit der empfohlenen Geschwindigkeit entspricht. Das örtliche Ende der constantSpeedAdvice für die Absolutgeschwindigkeit entspricht somit dem örtlichen Ende der constantSpeedAdvice , es sei denn das örtliche Ende der constantSpeedAdvice ist durch einen Wechsel der gemäß Buchfahrplan zulässigen Streckengeschwindigkeit zustande gekommen (vgl. Zeile 11 Punkt 3).	"Reichenbach/Fils"
17	endStationLongAbs	Langname der Betriebsstelle am Ort, an dem die Fahrempfehlung zum Beharren mit der empfohlenen Geschwindigkeit endet	string	ja	"<Betriebsstellenlangname>" Das Feld <i>endStationLongAbs</i> beinhaltet den Langnamen der Betriebsstelle am örtlichen Ende der constantSpeedAdvice für die Absolutgeschwindigkeit und wird nicht verwendet, wenn diese Betriebsstelle eine Blockstelle ist. Der Langname einer Betriebsstelle wird gemäß Richtlinie 100.0003 "Abkürzungen für Örtlichkeiten nutzen - Abkürzungen der Örtlichkeiten" generiert und beinhaltet bis zu 40 Zeichen. Das örtliche Ende der constantSpeedAdvice für die Absolutgeschwindigkeit wird in endStationShortAbs beschrieben (Zeile 16).	"Reichenbach/Fils"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

18	endKmAbs	Streckenkilometrierung am Ort, an dem die Fahrempfehlung zum Beharren mit der empfohlenen Geschwindigkeit endet	number	nein	"<Kilometer>"	Das Feld <i>endKmAbs</i> beinhaltet die auf geradzahlige Hektometer gerundete Streckenkilometrierung am örtlichen Ende der constantSpeedAdvice für die Absolutgeschwindigkeit. Befindet sich dort ein Signal, erfolgt die Rundung auf den nächsten Hektometer (nicht zwingend geradzahlig). Das örtliche Ende der constantSpeedAdvice für die Absolutgeschwindigkeit wird in endStationShortAbs beschrieben (Zeile 16).	"27.4"
19	endLineAbs	Streckenkilometrierung am Ort, an dem die Fahrempfehlung zum Beharren mit der empfohlenen Geschwindigkeit endet	integer	nein	"<Streckennummer>"	Das Feld <i>endLineAbs</i> beinhaltet die Streckennummer am örtlichen Ende der constantSpeedAdvice für die Absolutgeschwindigkeit. Das örtliche Ende der constantSpeedAdvice für die Absolutgeschwindigkeit wird in endStationShortAbs beschrieben (Zeile 16).	"4700"
20	endSignalAbs	Signalbezeichnung am Ort, an dem die Fahrempfehlung zum Beharren mit der empfohlenen Geschwindigkeit endet	string	ja	"<Signalbezeichnung>"	Das Feld <i>endSignalAbs</i> beinhaltet die Signalart am örtlichen Ende der constantSpeedAdvice für die Absolutgeschwindigkeit und wird nur gefüllt, wenn sich an diesem Ort ein Signal befindet. Das Feld <i>endSignalAbs</i> kann die folgenden Werte einnehmen: "ASIG" (Ausfahrtsignal), "ESIG" (Einfahrtsignal), "BKSIG" (Blocksignal), "ZSIG" (Zwischensignal), "Hauptsignal" (sonstiges Hauptsignal) oder "Vorsignal". Das örtliche Ende der constantSpeedAdvice für die Absolutgeschwindigkeit wird in endStationShortAbs beschrieben (Zeile 16).	"ESIG"
21	reasonText	Freitext für den Grund der Fahrempfehlung	string	ja	"<Freitext>"	Das Feld <i>reasonText</i> wird für ZLR GF nicht verwendet.	

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

22	reason-Code	Kodierung für den Grund der Fahrempfehlung	string	nein	"<definierte Textbausteine>"	<p>Das Feld <i>reasonCode</i> beinhaltet eine definierte Kodierung, mit der auf dem Endgerät der Grund der Fahrempfehlung mit einer entsprechenden Symbolik angezeigt werden kann.</p> <p>Das Feld <i>reasonCode</i> kann die folgenden Werte einnehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> "energyOptimisation": Dieser reasonCode wird verwendet, wenn es sich um eine Planfahren-Fahrempfehlung handelt. "followTrain": Dieser reasonCode wird verwendet, wenn es sich um eine Nachfahren-Fahrempfehlung handelt und der behindernde Zug vorausfährt. "trainCrossing": Dieser reasonCode wird verwendet, wenn es sich um eine Nachfahren-Fahrempfehlung handelt und der behindernde Zug kreuzt. 	"followTrain"
23	startValidity	zeitlicher Gültigkeitsbeginn der constantSpeedAdvice	string (Format: date-time)	nein	<p>"<CCYY-MM-DDThh:mm:ss[+/-]hh:mm>"</p> <p>Format entspricht ISO 8601 bzw. RFC 3339, Kapitel 5.6. (https://tools.ietf.org/html/rfc3339#section-5.6).</p>	<p>Das Feld <i>startValidity</i> beinhaltet den zeitlichen Gültigkeitsbeginn einer constantSpeedAdvice.</p> <p>Dies ist der prognostizierte Zeitpunkt, ab dem die Fahrweise entsprechend der Fahrempfehlung angepasst werden soll. Grundsätzlich werden DAS-C-Nachrichten so verschickt, dass sie zum oder kurz vor dem Gültigkeitsbeginn auf dem Endgerät eingehen.</p> <p>Somit ist die <i>startValidity</i> der Brems- bzw. Beschleunigungsbeginn auf die <i>optimalSpeed</i>.</p> <p>Falls eine constantSpeedAdvice ausschließlich aufgrund eines Wechsels der gemäß Buchfahrplan zulässigen Streckengeschwindigkeit verschickt wurde (d. h. <i>deltaSpeed</i> ändert sich, <i>optimalSpeed</i> bleibt gleich), ist die <i>startValidity</i> der prognostizierte Zeitpunkt der Durchfahrt am Wechsel der Streckengeschwindigkeit.</p>	"2016-03-31T15:30:07+01:00"
24	endValidity	zeitliches Gültigkeitsende der constantSpeedAdvice	string (Format: date-time)	nein	<p>"<CCYY-MM-DDThh:mm:ss[+/-]hh:mm>"</p> <p>Format entspricht ISO 8601 bzw. RFC</p>	<p>Das Feld <i>endValidity</i> beinhaltet das zeitliche Gültigkeitsende einer constantSpeedAdvice.</p> <p>Dies ist der prognostizierte Zeitpunkt der Durchfahrt am örtlichen Ende der constantSpeedAdvice.</p>	"2016-03-31T15:34:12+01:00"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

					3339, Kapitel 5.6. (https://tools.ietf.org/html/rfc3339#section-5.6).	Das örtliche Ende der constantSpeedAdvice wird in end-StationShort beschrieben (Zeile 11).	
25	endValidityAbs	Zeitpunkt, an dem die Beharrungsphase mit der empfohlenen Geschwindigkeit endet	string (Format: date-time)	nein	"<CCYY-MM-DDThh:mm:ss[+/-]hh:mm>" Format entspricht ISO 8601 bzw. RFC 3339, Kapitel 5.6. (https://tools.ietf.org/html/rfc3339#section-5.6).	Das Feld <i>endValidityAbs</i> beinhaltet das zeitliche Gültigkeitsende der constantSpeedAdvice für die Absolutgeschwindigkeit. Dies ist der prognostizierte Zeitpunkt der Durchfahrt am örtlichen Ende der constantSpeedAdvice für die Absolutgeschwindigkeit. Das örtliche Ende der constantSpeedAdvice für die Absolutgeschwindigkeit wird in endStationShortAbs beschrieben (Zeile 16).	"2016-03-31T15:34:12+01:00"
26	trainId	Identifikator des Zuges	string	nein	"OT/<EVU-Nummer>/<Zugnummer>/00/<Fahrplanjahr>/<Startdatum>" <ul style="list-style-type: none"> <EVU-Nummer> entspricht der "DB Netz Kundennummer". <Zugnummer> entspricht der achtstelligen Zugnummer. Das Fahrplanjahr wird im Format YYYY angegeben. Das Startdatum im Format "YYYYMMDD" 	Das Feld <i>trainID</i> beinhaltet die "Train ID" als Identifikator für den Zug, welche gemäß TAF/TAP den folgenden Aufbau hat: "TR/<Company-ID des Ersteller-EVU>/<Core-Element: vom Ersteller frei festzulegende Zeichenfolge>/<Variant: Für verschiedene Varianten eines Zuges (z. B. abweichender Laufweg am Wochenende)>/<Fahrplanjahr>/<Startdatum>" Da die Train ID bei der DB noch nicht eingeführt wurde, das Feld jedoch bereits gemäß ONTIME-Schnittstelle verwendet werden soll, werden bis zur Einführung der Train ID folgende Elemente abweichend von der TAF-/TAP-Definition verwendet: <ul style="list-style-type: none"> Im ersten Element wird statt "TR" (steht für "Train") "OT" (steht für "Operational Train Number") verwendet. Im zweiten Element wird statt der Company ID des Ersteller-EVU die DB-Netz-Kundennummer verwendet. im dritten Element ("Core-Element") wird statt der vom Ersteller frei festzulegenden Zeichenfolge die achtstellige Zugnummer mit dem Aufbau "<Start-Regionalbereichsnummer>00<fünfstellige Zugnummer, ggf. links 	"OT/Z1351/40001516/00/2016/20151220"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

						<p>mit "0" aufgefüllt"> verwendet. Die Regionalbereichsnummer entspricht der Nummerierung durch DB Netz: 1=Ost, 2=Nord, 3=West, 4=Südost, 5=Mitte, 6=Südwest, 7=Süd und 8=S-Bahn Berlin (vgl. Richtlinie 420.0101).</p> <p>Für ZLR GF ergibt sich daher das folgende angepasste Format für das Feld trainID: "OT/<EVU-Nummer>/<Zugnummer>/00/<Fahrplanjahr>/<Startdatum>"</p>	
27	contactIp	IP-Adresse	string	ja	"<IP-Adresse>"	Das Feld <i>contactIP</i> wird für ZLR GF nicht verwendet.	
28	timeStamp	Zeitpunkt der Übergabe der constantSpeedAdvice an den Kommunikationsserver	string (Format: date-time)	nein	"<CCYY-MM-DDThh:mm:ss[+/-]hh:mm>" Format entspricht ISO 8601 bzw. RFC 3339, Kapitel 5.6. (https://tools.ietf.org/html/rfc3339#section-5.6).	Das Feld <i>timeStamp</i> beinhaltet den Übergabezeitpunkt der constantSpeedAdvice an die weiterverteilenden Umsysteme durch ZLR GF (Versandzeitpunkt der Nachricht).	"2016-03-31T15:29:57+01:00"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

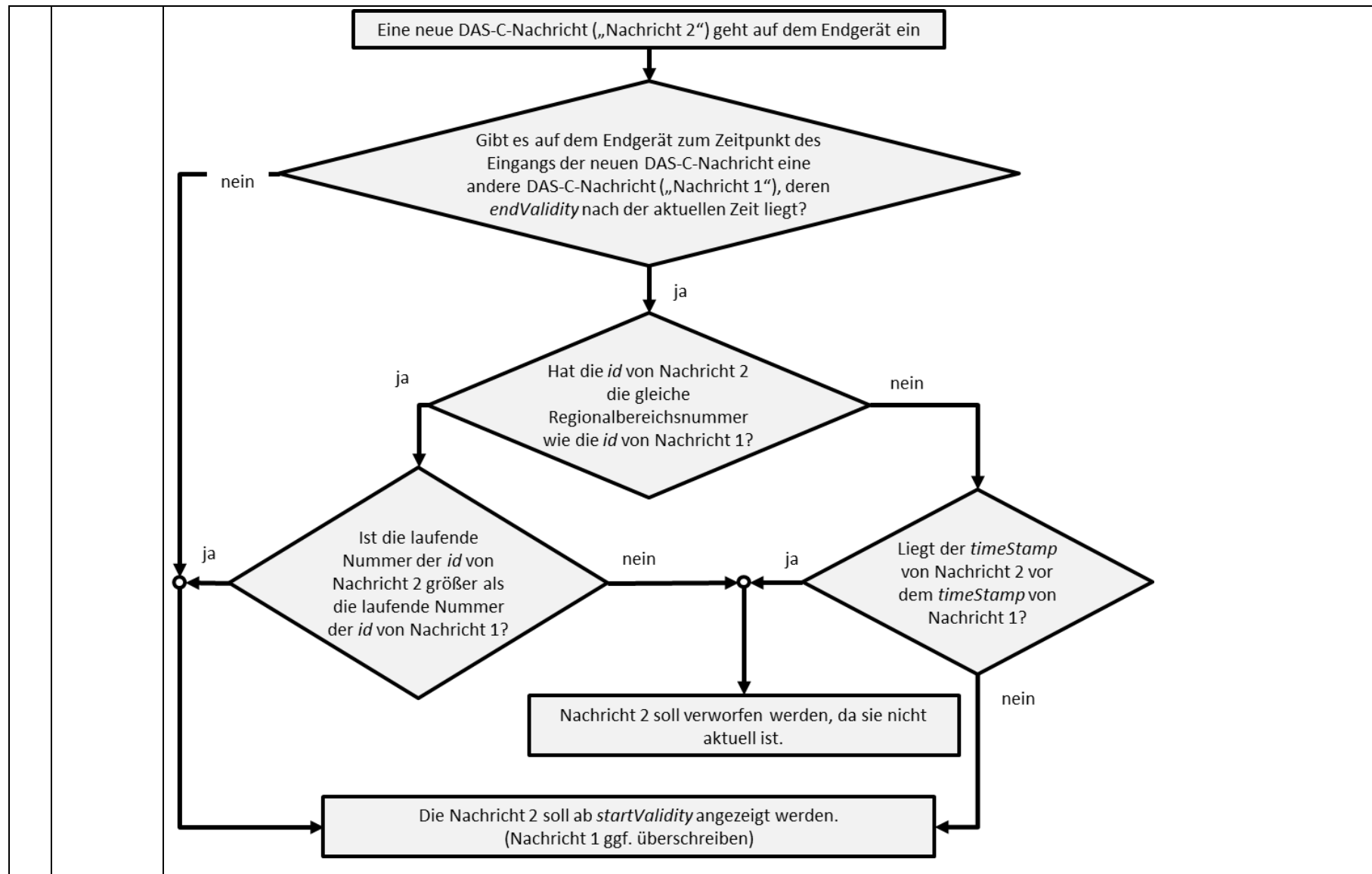
SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

4.1.1.1 Erläuterungen

	Feldbezeichnung	Erläuterungen
zu 1	id	<p>Das Feld <i>id</i> ist der erste Identifikator einer DAS-C-Nachricht und wird ausgewertet, wenn ein auf dem Endgerät die Deltageschwindigkeit (deltaSpeed) angezeigt werden soll. Wird auf dem Endgerät die Absolutgeschwindigkeit (optimalSpeed) angezeigt, kann das Feld <i>id</i> ignoriert werden.</p> <p>Die Regionalbereichsnummer entspricht der Regionalbereichsnummer des Regionalbereichs, in dem der ZLR-GF-Server steht, der die DAS-C-Nachricht verschickt hat.</p> <p>Die Regionalbereichsnummer entspricht der Nummerierung durch DB Netz: 1=Ost, 2=Nord, 3=West, 4=Südost, 5=Mitte, 6=Südwest, 7=Süd und 8=S-Bahn Berlin (vgl. Richtlinie 420.0101).</p> <p>Die laufende Nummer wird für jede Zugnummer und jeden Regionalbereich beginnend bei "0" hochgezählt. Wechselt das Start-Datum einer Zugnummer (z. B. Zugfahrt mit gleicher Zugnummer am nächsten Tag), wird die laufende Nummer wieder auf "0" gesetzt.</p> <p>Zu jedem Zeitpunkt ist für einen Zug nur eine Fahrempfehlung gültig. Bei Aktualisierungen aufgrund einer geänderten betrieblichen Situation können sich die zeitlichen Gültigkeiten der DAS-C-Nachrichten überschneiden. Dann überschreibt die neue DAS-C-Nachricht die vorherige. Damit immer die aktuellste Fahrempfehlung auf dem Endgerät angezeigt wird, sollen beim Eingang einer neuen DAS-C-Nachricht die im unten aufgeführten Diagramm beschriebenen Prüfungen erfolgen. Durch diese Prüfungen soll verhindert werden, dass veraltete Nachrichten angezeigt werden, deren Zustellung verspätet erfolgt und die aufgrund neuerer Nachrichten nicht mehr gültig sind.</p>

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7



Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

zu

2

referencel-

dAbs

Das Feld *referencelIdAbs* ist der zweite Identifikator einer DAS-C-Nachricht und wird ausgewertet, wenn auf dem Endgerät die Absolutgeschwindigkeit (*optimalSpeed*) angezeigt werden soll. Wird auf dem Endgerät die *deltaSpeed* angezeigt, kann das Feld *referencelIdAbs* ignoriert werden.

Der Aufbau des Felds *referencelIdAbs* ist identisch zum Aufbau des Felds *id*.

Die *referencelIdAbs* referenziert die *id* der letzten DAS-C-Nachricht, die nicht ausschließlich aufgrund eines Wechsels der gemäß Buchfahrplan zulässigen Streckengeschwindigkeit verschickt wurde.

Bei jedem Wechsel der gemäß Buchfahrplan zulässigen Streckengeschwindigkeit wird eine neue DAS-C-Nachricht verschickt. Hierdurch ist es möglich, statt der Absolutgeschwindigkeit (*optimalSpeed*) eine Delta-Geschwindigkeit (*deltaSpeed*) bezogen auf die gemäß Buchfahrplan zulässige Streckengeschwindigkeit auf dem Endgerät anzuzeigen.

Sofern die Absolutgeschwindigkeit (*optimalSpeed*) angezeigt werden soll, können zusätzliche DAS-C-Nachrichten ignoriert werden, die ausschließlich aufgrund eines Wechsels der gemäß Buchfahrplan zulässigen Streckengeschwindigkeit verschickt werden: Geht auf dem Endgerät (bzw. auf dem EVU-Server) für eine Zugnummer eine DAS-C-Nachricht mit einer *referencelIdAbs* ein, die in einer vorherigen DAS-C-Nachricht bereits enthalten war, kann diese Nachricht ignoriert bzw. herausgefiltert werden.

Beim Eingang neuer Nachrichten sind bei der Auswertung des Felds *referencelIdAbs* die gleichen Regeln wie bei der Auswertung des Felds *id* zu beachten (vgl. Diagramm der vorherigen Tabellenzeile).

Beispiel für die Verwendung des Felds *referencelIdAbs* (und der Felder *endKmAbs* und *endValidityAbs*)

Das folgende Beispiel ist fiktiv. Die Format der Inhalte der Felder weicht ggf. von dem gemäß Schnittstelle erwarteten Format ab.

	DAS-C-Nachricht	optimal-Speed	deltaSpeed	startkm	endKm	endKm-Abs	startValidity	endValidity	envalidityAbs	id	referencelIdAbs	Anmerkung
1	constantSpeedAdvice	90	30	10.0	14.0	14.0	15:34:12	15:37:08	15:37:08	advice-1/0	advice-1/0	
2	constantSpeedAdvice	80	40	20.2	24.2	36.0	15:46:00	15:49:00	15:58:00	advice-1/1	advice-1/1	Das absolute örtliche Ende der constantSpeedAdvice für die Absolutgeschwindigkeit (<i>endKmAbs</i>) ist am km 36,0, da dort der prognostizierte Fahrzustand von "Beharren" zu

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

														"Ausrollen" wechselt. Das gleiche gilt für das zeitliche Gültigkeitsende der constantSpeedAdvice für die Absolutgeschwindigkeit (endValidityAbs).
		3	constantSpeedAdvice	80	80	24.2	28.8	36.0	15:49:00	15:52:27	15:58:00	advice-1/2	advice-1/1	DAS-C-Nachrichten aus den Zeilen 3 und 4 wurden
		4	constantSpeedAdvice	80	40	28.8	36.0	36.0	15:52:27	15:58:00	15:58:00	advice-1/3	advice-1/1	ausschließlich aufgrund eines Wechsels der gemäß Buchfahrplan zulässigen Streckengeschwindigkeit verschickt (Fahrzustand und optimalSpeed sind unverändert). Daher wird im Feld referencelAbs die id "advice-1/1" aus Zeile 2 referenziert. Da die referencelAbs hier unverändert ist, können diese Nachrichten bei Anzeige der Absolutgeschwindigkeit (optimalSpeed) ignoriert werden.

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

		5	coastingAdvice			36.0	40.0	40.0	15:58:00	16:00:00	16:00:00	ad-vice-1/4	advice-1/4	
zu 5	location	<p>Das Feld location beinhaltet einen Referenzpunkt für den örtlichen Beginn einer constantSpeedAdvice.</p> <p>Bestimmung des örtlichen Beginns der constantSpeedAdvice</p> <p>Der örtliche Beginn eine constantSpeedAdvice wird wie folgt bestimmt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wenn die zum Zeitpunkt startValidity prognostizierte Geschwindigkeit größer als die empfohlene Geschwindigkeit (<i>optimalSpeed</i>) ist, ist der örtliche Beginn der constantSpeedAdvice der Ort, an dem die empfohlene (Delta-)Geschwindigkeit nach dem Bremsen erreicht sein soll. Die von ZLR GF verwendete Bremsbeschleunigung entspricht den je Zugart festen Bremsverzögerungen (0,2 - 0,7 m/s²) multipliziert mit einem Absenkungsfaktor (aktuelle Einstellung: 95 %). Die Werte für die Bremsverzögerung werden aus RUT/LeiDis übernommen (Stammdaten). Die Art der Bremsung kann durch den Tf frei gewählt werden, sodass am örtlichen Beginn der constantSpeedAdvice die empfohlene (Delta-)Geschwindigkeit erreicht wird. • Wenn die zum Zeitpunkt startValidity prognostizierte Geschwindigkeit kleiner als die empfohlene Geschwindigkeit (<i>optimalSpeed</i>) ist, ist der örtliche Beginn der constantSpeedAdvice der Ort, ab dem auf die empfohlene Geschwindigkeit beschleunigt werden soll. Die von ZLR GF verwendete Zugkraft entspricht der in den Z-V-Tafeln hinterlegten Zugkraft multipliziert mit einem Absenkungsfaktor (aktuelle Einstellung: 95 %), der allerdings nur bis 50 % der Höchstgeschwindigkeit des Zuges angewendet wird. Die Z-V-Tafeln werden aus RUT/LeiDis übernommen (Stammdaten). Der örtliche Beginn der constantSpeedAdvice ist der Ort, an dem sich der Zug zum Zeitpunkt der startValidity gemäß Prognose befindet. Insofern soll sofort auf die angezeigte optimalSpeed beschleunigt werden. <p>Eine Fahrempfehlung zum Beschleunigen auf eine optimalSpeed tritt vor allem bei ZLR Planfahren auf, wenn ein Zug beim Beschleunigen nach einem Halt bereits vor Plan ist und nicht auf die gemäß Buchfahrplan zulässige Streckengeschwindigkeit, sondern auf eine reduzierte Geschwindigkeit (optimalSpeed) beschleunigen soll.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wenn die zum Zeitpunkt startValidity prognostizierte Geschwindigkeit identisch zur empfohlenen Geschwindigkeit (<i>optimalSpeed</i>) ist, ist der örtliche Beginn der constantSpeedAdvice der nächste Ort, an dem die gemäß Buchfahrplan zulässige Streckengeschwindigkeit wechselt. Dies ist in folgenden Situationen der Fall: <ul style="list-style-type: none"> ○ Der Zug fährt mit der gemäß Buchfahrplan zulässigen Streckengeschwindigkeit (keine constantSpeedAdvice für diesen Abschnitt) und erreicht dabei einen Punkt, an dem aufgrund eines Anstiegs der zulässigen Streckengeschwindigkeit beschleunigt werden könnte, soll jedoch weiterhin mit der gleichen konstanten Geschwindigkeit fahren. ○ Der Zug hat bereits eine constantSpeedAdvice erhalten und erhält aufgrund eines Wechsels der gemäß Buchfahrplan zulässigen Streckengeschwindigkeit eine neue constantSpeedAdvice. <p>Inhalt des Felds location</p> <p>Das Feld location nimmt das folgende Format ein: "<Signalbezeichnung> <Betriebsstellenlangname> <Kilometer>(<Streckennummer>)". Dabei gelten die folgenden Vorgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <Signalbezeichnung> wird nur verwendet, falls sich am örtlichen Beginn der constantSpeedAdvice ein Signal befindet. <Signalbezeichnung> kann die folgenden Werte einnehmen: "ASIG" (Ausfahrtsignal), "ESIG" (Einfahrtsignal), "BKSIG" (Blocksignal), "ZSIG" (Zwischensignal), "Hauptsignal" (sonstiges Hauptsignal) oder "Vorsignal". 												

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

	<ul style="list-style-type: none">• <Betriebsstellenlangname> beinhaltet den Langnamen der Betriebsstelle am örtlichen Beginn der constantSpeedAdvice und wird nicht verwendet, wenn die Betriebsstelle eine Blockstelle ist. Der Langname einer Betriebsstelle wird gemäß Richtlinie 100.0003 "Abkürzungen für Örtlichkeiten nutzen - Abkürzungen der Örtlichkeiten" generiert und beinhaltet bis zu 40 Zeichen.• <Kilometer> beinhaltet die auf geradzahlige Hektometer gerundete Streckenkilometrierung am örtlichen Beginn der constantSpeedAdvice. Befindet sich am örtlichen Beginn der constantSpeedAdvice ein Signal, erfolgt die Rundung auf den nächsten Hektometer (nicht zwingend geradzahlig).• <Streckennummer> beinhaltet die Streckennummer am örtlichen Beginn der constantSpeedAdvice.
--	--

4.1.1.2 Beispiel für eine Constant Speed Advice

Im Folgenden ist an einem Beispiel der fachliche Inhalt der Fahrempfehlung (Feld `payload` der ADV-Nachricht) für die DAS-C-Nachricht `constantSpeedAdvice` dargestellt:

{	
"constantSpeedAdvice": {	
"id":	"advice-1/1",
"referenceIdAbs":	"advice-1/1",
"optimalSpeed":	80,
"deltaSpeed":	40,
"location":	"72,4 (4000)",
"startStationShort":	"Plochingen",
"startStationLong":	"Plochingen",
"startKm":	22.8,
"startLine":	4700,
"startSignal":	"ESig",
"endStationShort":	"Reichenbach/Fils",
"endStationLong":	"Reichenbach (Fils)",
"endKm":	27.4,
"endLine":	4700,
"endSignal":	"ESig",
"endStationShortAbs":	"Reichenbach/Fils",
"endStationLongAbs":	"Reichenbach (Fils)",
"endKmAbs":	27.4,
"endLineAbs":	4700,
"endSignalAbs":	"ESig",
"reasonCode":	"followTrain",
"startValidity":	"2016-03-31T15:30:07+01:00",
"endValidity":	"2016-03-31T15:34:12+01:00",
"endValidityAbs":	"2016-03-31T15:34:12+01:00",
"trainId":	"OT/Z1351/40001516/00/2016/20151220",

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

"timeStamp":	"2016-03-31T15:29:57+01:00"
}	

4.1.2 coastingAdvice

Die coastingAdvice ist die Empfehlung zum Ausrollen. Die Fahrempfehlung beinhaltet entweder ein Ausrollen vor einem Bremsvorgang oder ein Ausrollen auf eine reduzierte konstante Geschwindigkeit.

	Feldbezeichnung	Kurzbeschreibung	Typ	optional (ja/nein)	Format	Inhalt und zur Verwendung des Felds	Beispiel
1	id	Erster Identifikator der DAS-C-Nachricht	string	nein	"advice-<Regionalbereichsnummer>/<laufende Nummer>"	siehe Abschnitt 4.1.1.1	"advice-1/1"
2	referenceIdAbs	Zweiter Identifikator der DAS-C-Nachricht	string	nein	"advice-<Regionalbereichsnummer>/<laufende Nummer>"	siehe Abschnitt 4.1.1.1	"advice-1/1"
3	optimalSpeed	empfohlene Geschwindigkeit nach dem Ausrollen	integer	nein	"<km/h-Wert>"	Die <i>optimalSpeed</i> ist die gemäß Fahrempfehlung empfohlene reduzierte Absolutgeschwindigkeit, auf die ausgerollt werden soll. Sobald der Zug gemäß Prognose diese Geschwindigkeit erreicht hat, wird ihm eine constantSpeedAdvice mit dieser Absolutgeschwindigkeit (<i>optimalSpeed</i>) angezeigt. Falls die Fahrempfehlung nach der Ausrollphase endet und der Zug ab dort wieder auf die gemäß Buchfahrplan zulässige Streckengeschwindigkeit beschleunigen soll oder bremsen muss, bleibt das Feld <i>optimalSpeed</i> leer.	"80"
4	deltaSpeed	empfohlene Delta-Geschwindigkeit nach dem Ausrollen	integer	nein	"<km/h-Wert>"	siehe Erläuterung am Ende dieser Tabelle	"40"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

5	locationCoasting	Örtlicher Referenzpunkt für den Beginn der coastingAdvice	string	nein	"<Signalbezeichnung> <Betriebsstellenlangname> <Kilometer>(<Streckennummer>)" <Signalbezeichnung> und <Betriebsstellenlangname> entfallen in einigen Fällen, Erläuterung am Ende der Tabelle zur constantSpeedAdvice (oben)	siehe Erläuterung am Ende dieser Tabelle	"ESIG Fulda(Bronnzell) 105,2(3600)" oder "BKSIG 201,4(6340)" oder "36,2(3610)"
6	startStationShort	Kurzname der Betriebsstelle am örtlichen Beginn der coastingAdvice	string	ja	"<Betriebsstellenkurzname>"	Das Feld <i>startStationShort</i> beinhaltet den Kurznamen der Betriebsstelle am örtlichen Beginn der coastingAdvice und wird nicht verwendet, wenn diese Betriebsstelle eine Blockstelle ist. Der Kurzname einer Betriebsstelle wird gemäß Richtlinie 100.0003 "Abkürzungen für Örtlichkeiten nutzen - Abkürzungen der Örtlichkeiten" generiert und beinhaltet bis zu 16 Zeichen. Der örtliche Beginn der coastingAdvice wird in der Erläuterung am Ende dieser Tabelle zum Punkt <i>location</i> beschrieben.	"Ff-Zeilsheim"
7	startStationLong	Langname der Betriebsstelle am örtlichen Beginn der coastingAdvice	string	ja	"<Betriebsstellenlangname>"	Das Feld <i>startStationLong</i> beinhaltet den Langnamen der Betriebsstelle am örtlichen Beginn der coastingAdvice und wird nicht verwendet, wenn die Betriebsstelle eine Blockstelle ist. Der Langname einer Betriebsstelle wird gemäß Richtlinie 100.0003 "Abkürzungen für Örtlichkeiten nutzen - Abkürzungen der Örtlichkeiten" generiert und beinhaltet bis zu 40 Zeichen.	"Frankfurt-Zeilsheim"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

						Der örtliche Beginn der coastingAdvice wird in der Erläuterung am Ende dieser Tabelle zum Punkt <i>location</i> beschrieben.	
8	startKm	Streckenkilometrierung am örtlichen Beginn der coastingAdvice	number	nein	"<Kilometer>"	<p>Das Feld <i>startKm</i> beinhaltet die auf geradzahlige Hektometer gerundete Streckenkilometrierung am örtlichen Beginn der coastingAdvice. Befindet sich am örtlichen Beginn der coastingAdvice ein Signal, erfolgt die Rundung auf den nächsten Hektometer (nicht zwingend geradzahlig).</p> <p>Der örtliche Beginn der coastingAdvice wird in der Erläuterung am Ende dieser Tabelle zum Punkt <i>location</i> beschrieben.</p>	"12.6"
9	startLine	Streckennummer am örtlichen Beginn der coastingAdvice	integer	nein	"<Streckennummer>"	<p>Das Feld <i>startLine</i> beinhaltet die Streckennummer am örtlichen Beginn der coastingAdvice.</p> <p>Der örtliche Beginn der coastingAdvice wird in der Erläuterung am Ende dieser Tabelle zum Punkt <i>location</i> beschrieben.</p>	"3610"
10	startSignal	Signalbezeichnung am örtlichen Beginn der coastingAdvice	string	ja	"<Signalbezeichnung>"	<p>Das Feld <i>startSignal</i> beinhaltet die Signalart am örtlichen Beginn der coastingAdvice und wird nur gefüllt, wenn sich an diesem Ort ein Signal befindet.</p> <p>Das Feld <i>startSignal</i> kann die folgenden Werte einnehmen: "ASIG" (Ausfahrtsignal), "ESIG" (Einfahrtsignal), "BKSIG" (Blocksignal), "ZSIG" (Zwischensignal), "Hauptsignal" (sonstiges Hauptsignal) oder "Vorsignal".</p> <p>Der örtliche Beginn der coastingAdvice wird in der Erläuterung am Ende dieser Tabelle zum Punkt <i>location</i> beschrieben.</p>	"Vorsignal"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

11	endStationShort	Kurzname der Betriebsstelle am örtlichen Ende der coastingAdvice	string	ja	"<Betriebsstellenkurzname>"	<p>Das Feld <i>endStationShort</i> beinhaltet den Kurznamen der Betriebsstelle am örtlichen Ende der coastingAdvice und wird nicht verwendet, wenn diese Betriebsstelle eine Blockstelle ist. Der Kurzname einer Betriebsstelle wird gemäß Richtlinie 100.0003 "Abkürzungen für Örtlichkeiten nutzen - Abkürzungen der Örtlichkeiten" generiert und beinhaltet bis zu 16 Zeichen.</p> <p>Örtliches Ende der coastingAdvice Das örtliche Ende der coastingAdvice ist der nächste Punkt, an dem</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der prognostizierte Fahrzustand wechselt <i>oder</i> 2. die gemäß Buchfahrplan zulässige Streckengeschwindigkeit wechselt. <p> Punkt 2 (Wechsel zulässigen Streckengeschwindigkeit während des Ausrollens) führt nicht zu einem örtlichen Ende der coastingAdvice, wenn die Felder <i>optimalSpeed</i> und <i>deltaSpeed</i> in der coastingAdvice leer sind (Zug muss nach dem Ausrollen bremsen oder kann wieder beschleunigen).</p>	"Reichenbach/Fils"
12	endStationLong	Langname der Betriebsstelle am örtlichen Ende der coastingAdvice	string	ja	"<Betriebsstellenlangname>"	<p>Das Feld <i>endStationLong</i> beinhaltet den Langnamen der Betriebsstelle am örtlichen Ende der coastingAdvice und wird nicht verwendet, wenn die Betriebsstelle eine Blockstelle ist. Der Langname einer Betriebsstelle wird gemäß Richtlinie 100.0003 "Abkürzungen für Örtlichkeiten nutzen - Abkürzungen der Örtlichkeiten" generiert und beinhaltet bis zu 40 Zeichen.</p> <p>Das örtliche Ende der coastingAdvice wird in endStationShort beschrieben (Zeile 11).</p>	"Reichenbach (Fils)"
13	endKm	Streckenkilometrierung am örtlichen Ende der coastingAdvice	number	nein	"<Kilometer>"	<p>Das Feld <i>endKm</i> beinhaltet die auf geradzahlige Hektometer gerundete Streckenkilometrierung am örtlichen Ende der coastingAdvice. Befindet sich dort ein Signal, erfolgt die Rundung auf den nächsten Hektometer (nicht zwingend geradzahlig).</p> <p>Das örtliche Ende der coastingAdvice wird in endStationShort beschrieben (Zeile 11).</p>	"27.4"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

14	endLine	Streckennummer am örtlichen Ende der coastingAdvice	integer	nein	"<Streckennummer>"	Das Feld <i>endLine</i> beinhaltet die Streckennummer am örtlichen Ende der coastingAdvice. Das örtliche Ende der coastingAdvice wird in endStationShort beschrieben (Zeile 11).	"4700"
15	endSignal	Signalbezeichnung am örtlichen Ende der coastingAdvice	string	ja	"<Signalbezeichnung>"	Das Feld <i>endSignal</i> beinhaltet die Signalart am örtlichen Ende der coastingAdvice und wird nur gefüllt, wenn sich an diesem Ort ein Signal befindet. Das Feld <i>endSignal</i> kann die folgenden Werte einnehmen: "ASIG" (Ausfahrtsignal), "ESIG" (Einfahrtsignal), "BKSIG" (Blocksignal), "ZSIG" (Zwischensignal), "Hauptsignal" (sonstiges Hauptsignal) oder "Vorsignal". Das örtliche Ende der coastingAdvice wird in endStationShort beschrieben (Zeile 11).	"ESIG"
16	endStationShortAbs	Kurzname der Betriebsstelle am Ort, an dem die Fahrempfehlung zum Ausrollen endet	string	ja	"<Betriebsstellenkurzname>"	Das Feld <i>endStationShortAbs</i> beinhaltet den Kurznamen der Betriebsstelle am örtlichen Ende der coastingAdvice für den Fahrzustand Ausrollen und wird nicht verwendet, wenn diese Betriebsstelle eine Blockstelle ist. Der Kurzname einer Betriebsstelle wird gemäß Richtlinie 100.0003 "Abkürzungen für Örtlichkeiten nutzen - Abkürzungen der Örtlichkeiten" generiert und beinhaltet bis zu 16 Zeichen. Örtliches Ende der coastingAdvice für den Fahrzustand "Ausrollen" Das örtliche Ende der coastingAdvice für den Fahrzustand "Ausrollen" ist der nächste Punkt, an dem der Fahrzustand "Ausrollen" endet.	"Reichenbach/Fils"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

						Das örtliche Ende der coastingAdvice für den Fahrzustand "Ausrollen" entspricht somit dem örtlichen Ende der coastingAdvice , es sei denn das örtliche Ende der coastingAdvice ist durch einen Wechsel der gemäß Buchfahrplan zulässigen Streckengeschwindigkeit zustande gekommen (vgl. Zeile 11 Punkt 3).	
17	endStation-LongAbs	Langname der Betriebsstelle am Ort, an dem die Fahrempfehlung zum Ausrollen endet	string	ja	"<Betriebsstellen-langname>"	Das Feld <i>endStationLong</i> beinhaltet den Langnamen der Betriebsstelle am örtlichen Ende der coastingAdvice für den Fahrzustand "Ausrollen" und wird nicht verwendet, wenn die Betriebsstelle eine Blockstelle ist. Der Langname einer Betriebsstelle wird gemäß Richtlinie 100.0003 "Abkürzungen für Örtlichkeiten nutzen - Abkürzungen der Örtlichkeiten" generiert und beinhaltet bis zu 40 Zeichen. Das örtliche Ende der coastingAdvice für den Fahrzustand "Ausrollen" wird in endStationShort beschrieben (Zeile 11).	"Reichenbach/Fils"
18	endKmAbs	Streckenkilometrierung am Ort, an dem die Fahrempfehlung zum Ausrollen endet	number	nein	"<Kilometer>"	Das Feld <i>endKmAbs</i> beinhaltet die auf geradzahlige Hektometer gerundete Streckenkilometrierung am örtlichen Ende der coastingAdvice für den Fahrzustand "Ausrollen". Befindet sich dort ein Signal, erfolgt die Rundung auf den nächsten Hektometer (nicht zwingend geradzahlig). Das örtliche Ende der coastingAdvice für den Fahrzustand "Ausrollen" wird in endStationShort beschrieben (Zeile 11).	"27.4"
19	endLineAbs	Streckennummer am Ort, an dem die Fahrempfehlung zum Ausrollen endet	integer	nein	"<Streckennummer>"	Das Feld <i>endLineAbs</i> beinhaltet die Streckennummer am örtlichen Ende der coastingAdvice für den Fahrzustand "Ausrollen". Das örtliche Ende der coastingAdvice für den Fahrzustand "Ausrollen" wird in endStationShort beschrieben (Zeile 11).	"4700"
20	endSignalAbs	Signalbezeichnung am Ort, an dem die Fahrempfehlung zum Ausrollen endet	string	ja	"<Signalbezeichnung>"	Das Feld <i>endSignalAbs</i> beinhaltet die Signalart am örtlichen Ende der coastingAdvice für den Fahrzustand "Ausrollen" und wird nur gefüllt, wenn sich an diesem Ort ein Signal befindet. Das Feld <i>endSignalAbs</i> kann die folgenden Werte einnehmen: "ASIG" (Ausfahrtsignal), "ESIG" (Einfahrtsignal), "BKSIG" (Blocksignal), "ZSIG" (Zwischensignal), "Hauptsignal" (sonstiges Hauptsignal) oder "Vorsignal".	"ESIG"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

						Das örtliche Ende der <i>coastingAdvice</i> für den Fahrzustand "Ausrollen" wird in endStationShort beschrieben (Zeile 11).	
21	reasonText	Freitext für den Grund der Fahr-empfehlung	string	ja	"<Freitext>"	Das Feld <i>reasonText</i> wird für ZLR GF nicht verwendet.	
22	reasonCode	Kodierung für den Grund der Fahr-empfehlung	string	nein	"<definierte Text-bausteine>"	analog zur Beschreibung des Felds reasonCode bei der constantSpeedAdvice (Zeile 22)	"followTrain"
23	startValidity	zeitlicher Gültigkeitsbeginn der <i>coastingAdvice</i>	string (Format: date-time)	nein	"<CCYY-MM-DDThh:mm:ss[+/-]hh:mm>" Format entspricht ISO 8601 bzw. RFC 3339, Kapitel 5.6. (https://tools.ietf.org/html/rfc3339#section-5.6).	Das Feld <i>startValidity</i> beinhaltet den prognostizierten zeitlichen Gültigkeitsbeginn der <i>coastingAdvice</i> . Dies ist der Zeitpunkt, ab dem die Fahrweise entsprechend der Fahrempfehlung angepasst werden soll. Grundsätzlich werden DAS-C-Nachrichten so verschickt, dass sie zum oder kurz vor dem Gültigkeitsbeginn auf dem Endgerät eingehen. Somit ist die <i>startValidity</i> der Ausrollbeginn. Falls eine <i>coastingAdvice</i> ausschließlich aufgrund eines Wechsels der gemäß Buchfahrplan zulässigen Streckengeschwindigkeit verschickt wurde (d. h. <i>deltaSpeed</i> ändert sich, <i>optimalSpeed</i> bleibt gleich), ist die <i>startValidity</i> der prognostizierte Zeitpunkt der Durchfahrt am Wechsel der Streckengeschwindigkeit.	"2016-03-31T15:30:07+01:00"
24	endValidity	zeitliches Gültigkeitsende der <i>coastingAdvice</i>	string (Format: date-time)	nein	"<CCYY-MM-DDThh:mm:ss[+/-]hh:mm>" Format entspricht ISO 8601 bzw. RFC 3339, Kapitel 5.6. (https://tools.ietf.org/html/rfc3339#section-5.6).	analog zur Beschreibung des Felds endValidity bei der constantSpeedAdvice (Zeile 24)	"2016-03-31T15:34:12+01:00"
25	endValidityAbs	Zeitpunkt, an dem das Ausrollen endet	string (Format: date-time)	nein	"<CCYY-MM-DDThh:mm:ss[+/-]hh:mm>" Format entspricht ISO 8601 bzw. RFC 3339, Kapitel 5.6.	Das Feld <i>endValidityAbs</i> beinhaltet das prognostizierte zeitliche Gültigkeitsende der <i>coastingAdvice</i> für den Fahrzustand "Ausrollen". Dies ist der prognostizierte Zeitpunkt der Durchfahrt am örtlichen Ende der <i>coastingAdvice</i> für den Fahrzustand "Ausrollen".	"2016-03-31T15:34:12+01:00"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

					https://tools.ietf.org/html/rfc3339#section-5.6).	Das örtliche Ende der coastingAdvice für den Fahrzustand "Ausrollen" wird in endStationShortAbs beschrieben (Zeile 16).	
26	trainId	Identifikator des Zuges	string	nein	"OT/<EVU-Nummer>/<Zugnummer>/00/<Fahrplanjahr>/<Startdatum>"	analog zur Beschreibung des Felds trainId bei der constantSpeedAdvice (Zeile 26)	"OT/Z1351/40001516/00/2016/20151220"
27	contactIp	IP-Adresse	string	ja	"<IP-Adresse>"	Das Feld <i>contactIP</i> wird für ZLR GF nicht verwendet.	
28	timeStamp	Zeitpunkt der Übergabe der coastingAdvice an den Kommunikationsserver	string (Format: date-time)	nein	"<CCYY-MM-DDThh:mm:ss[+/-]hh:mm>" Format entspricht ISO 8601 bzw. RFC 3339, Kapitel 5.6. https://tools.ietf.org/html/rfc3339#section-5.6).	analog zur Beschreibung des Felds timeStamp bei der constantSpeedAdvice (Zeile 28)	"2016-03-31T15:29:57+01:00"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

4.1.2.1 Erläuterungen

	Feldbezeichnung	Erläuterungen
zu 4	deltaSpeed	<p>Die <i>deltaSpeed</i> ist die empfohlene Delta-Geschwindigkeit, um die der Zug nach dem Ausrollen bezogen auf die aktuell gemäß Buchfahrplan zulässige Streckengeschwindigkeit langsamer fahren soll. Sobald der Zug gemäß Prognose diese Geschwindigkeit erreicht, wird ihm eine <i>constantSpeedAdvice</i> mit dieser Delta-Geschwindigkeit (<i>deltaSpeed</i>) angezeigt.</p> <p>Falls die Fahrempfehlung nach der Ausrollphase endet und der Zug ab dort wieder auf die zulässige Geschwindigkeit beschleunigen soll oder bremsen muss, bleibt das Feld <i>deltaSpeed</i> leer.</p> <p>Auf dem Endgerät soll entweder die Absolutgeschwindigkeit (<i>optimalSpeed</i>) oder die Delta-Geschwindigkeit (<i>deltaSpeed</i>) angezeigt werden. Die Wahl der Anzeige ist dem EVU überlassen.</p> <p>⚠ Die <i>deltaSpeed</i> bezieht sich immer auf die aktuell gemäß Buchfahrplan zulässige Streckengeschwindigkeit.</p> <p>Beispiel für die Verwendung der <i>deltaSpeed</i></p> <p>zulässige Geschwindigkeit = 120</p> <p>Das Diagramm zeigt zwei Geschwindigkeitsprofile über die Zeit. Die obere rote Linie stellt die zulässige Streckengeschwindigkeit dar, die untere grüne Linie die optimalSpeed. Die rote Linie beginnt bei 120 km/h, fällt dann auf 100 km/h ab und bleibt dort. Die grüne Linie beginnt bei 120 km/h, fällt linear ab (Ausrollen) auf 80 km/h und bleibt dann konstant (Beharren). Die Differenz zwischen der zulässigen Geschwindigkeit und der optimalSpeed ist als Delta (Δ) markiert. In der ersten Phase (coastingAdvice) beträgt $\Delta = 40$, in der zweiten Phase (constantSpeedAdvice) beträgt $\Delta = 20$.</p> <p>coastingAdvice deltaSpeed = 40 optimalSpeed = 80</p> <p>coastingAdvice deltaSpeed = 20 optimalSpeed = 80</p> <p>constantSpeedAdvice deltaSpeed = 20 optimalSpeed = 80</p>
zu 5	location	<p>Das Feld <i>location</i> beinhaltet einen Referenzpunkt für den örtlichen Beginn der <i>coastingAdvice</i>.</p> <p>Bestimmung des örtlichen Beginns der <i>coastingAdvice</i></p> <p>Der örtliche Beginn eine <i>coastingAdvice</i> wird wie folgt bestimmt:</p> <ul style="list-style-type: none"> Wenn die <i>coastingAdvice</i> ausschließlich aufgrund eines Wechsels der gemäß Buchfahrplan zulässigen Streckengeschwindigkeit verschickt wurde, ist der örtliche Beginn der <i>coastingAdvice</i> der nächste Ort, an dem die gemäß Buchfahrplan zulässige Streckengeschwindigkeit wechselt.

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

		<ul style="list-style-type: none"> In allen anderen Fällen ist der örtliche Beginn der coastingAdvice der Ort, ab dem ausgerollt werden soll. Dies ist der Ort, an dem sich der Zug zum Zeitpunkt der <i>startValidity</i> gemäß Prognose befindet. <p>Inhalt des Felds location</p> <p>Das Feld location nimmt das folgende Format ein: "<Signalbezeichnung> <Betriebsstellenlangname> <Kilometer>(<Streckennummer>)". Dabei gelten die folgenden Vorgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <Signalbezeichnung> wird nur verwendet, falls sich am örtlichen Beginn der coastingAdvice ein Signal befindet. <Signalbezeichnung> kann die folgenden Werte einnehmen: "ASIG" (Ausfahrtsignal), "ESIG" (Einfahrtsignal), "BKSIG" (Blocksignal), "ZSIG" (Zwischensignal), "Hauptsignal" (sonstiges Hauptsignal) oder "Vorsignal". <Betriebsstellenlangname> beinhaltet den Langnamen der Betriebsstelle am örtlichen Beginn der coastingAdvice und wird nicht verwendet, wenn die Betriebsstelle eine Blockstelle ist. Der Langname einer Betriebsstelle wird gemäß Richtlinie 100.0003 "Abkürzungen für Örtlichkeiten nutzen - Abkürzungen der Örtlichkeiten" generiert und beinhaltet bis zu 40 Zeichen. <Kilometer> beinhaltet die auf geradzahlige Hektometer gerundete Streckenkilometrierung am örtlichen Beginn der coastingAdvice. Befindet sich am örtlichen Beginn der coastingAdvice ein Signal, erfolgt die Rundung auf den nächsten Hektometer (nicht zwingend geradzahlig). <Streckennummer> beinhaltet die Streckennummer am örtlichen Beginn der coastingAdvice.
zu 11 zu 12 zu 13 zu 14 zu 15 zu 16 zu 17 zu 18 zu 19	endStation- Short endStation- Long endKm endLine endSignal endStation- ShortAbs endStationLon- gAbs endKmAbs endLineAbs endSignalAbs endValidity endValidityAbs	<p>Das <u>örtliche Ende einer coastingAdvice</u> bzw. das <u>örtliche Ende der coastingAdvice für den Fahrzustand "Ausrollen"</u> werden u.a. durch den nächsten Fahrzustandswechsel oder den nächsten Punkt bestimmt, an dem die gemäß Buchfahrplan zulässige Streckengeschwindigkeit der empfohlenen Geschwindigkeit entspricht. Hiervon wird abgewichen, wenn ein Ausrollvorgang im Gefälle wegen Erreichen der zulässigen Geschwindigkeit durch Fahrt mit konstanter Geschwindigkeit unterbrochen wird. Diese unterbrochenen Ausrollvorgänge werden als ein Ausrollvorgang betrachtet.</p> <p>Beispiel für einen unterbrochenen Ausrollvorgang</p> <p>Zug rollt im Gefälle von km 2,0 bis km 4,0 aus, erreicht dann die gemäß Buchfahrplan zulässige Streckengeschwindigkeit und fährt bis km 6,0 mit konstanter Geschwindigkeit, anschließend rollt der Zug weiter bis km 8,0 aus (z.B. weil die Steigung jetzt 0 % beträgt. → Es wird eine coastingAdvice mit startKm=2.0 und endKm=8,0 verschickt.</p>

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

zu 20 zu 24 zu 25		
----------------------------------	--	--

4.1.2.2 Beispiel für eine Coasting Advice

Im Folgenden ist an einem Beispiel der fachliche Inhalt der Fahrempfehlung (Feld `payload` der ADV-Nachricht) für die DAS-C-Nachricht `constantSpeedAdvice` dargestellt:

```
{
  "coastingAdvice": {
    "id": "advice-1/1",
    "referenceIdAbs": "advice-1/1",
    "optimalSpeed": 60,
    "deltaSpeed": 60,
    "location": "72,4 (4000)",
    "startStationShort": "Plochingen",
    "startStationLong": "Plochingen",
    "startKm": 22.8,
    "startLine": 4700,
    "startSignal": "ESig",
    "endStationShort": "Reichenbach/Fils",
    "endStationLong": "Reichenbach (Fils)",
    "endKm": 27.4,
    "endLine": 4700,
    "endSignal": "ESig",
    "endStationShortAbs": "Reichenbach/Fils",
    "endStationLongAbs": "Reichenbach (Fils)",
    "endKmAbs": 27.4,
    "endLineAbs": 4700,
    "endSignalAbs": "ESig",
    "reasonCode": "energyOptimisation",
    "startValidity": "2016-03-31T15:30:07+01:00",
    "endValidity": "2016-03-31T15:34:12+01:00",
    "endValidityAbs": "2016-03-31T15:34:12+01:00",
    "trainId": "OT/Z1351/40001516/00/2016/20151220",
    "timeStamp": "2016-03-31T15:29:57+01:00"
  }
}
```

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

4.1.3 delAdvice

Mit der delAdvice werden Fahrempfehlungen gelöscht. delAdvice-Nachrichten werden bei einem nicht planmäßigen Ende einer Fahrempfehlung verschickt. Die Löschung einer Fahrempfehlung kann erforderlich werden, wenn sich die betriebliche Situation nach dem Versand der Fahrempfehlung ändert (Bsp.: Konflikte mit dritten Zügen).

	Feldbezeichnung	Kurzbeschreibung	Typ	optional (ja/nein)	Format	Inhalt und Verwendung des Felds	Beispiel
1	id	Erster Identifikator der zu löschenden DAS-C-Nachricht	string	nein	"advice-<Regionalbereichsnummer>/<laufende Nummer>"	Das Feld <i>id</i> referenziert die id der DAS-C-Nachricht, die mit der deleteAdvice gelöscht wird. Dies ist im Regelfall die letzte vor der deleteAdvice auf dem Endgerät eingegangene DAS-C-Nachricht. Zur Auswertung der deleteAdvice durch das Endgerät siehe Erläuterung am Ende dieser Tabelle .	"advice-1/1"
2	referenceldAbs	Zweiter Identifikator der zu löschenden DAS-C-Nachricht	string	nein	"advice-<Regionalbereichsnummer>/<laufende Nummer>"	Das Feld <i>referenceldAbs</i> referenziert die referenceldAbs der DAS-C-Nachricht, die mit der	"advice-1/1"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

						<p>deleteAdvice gelöscht wird. Dies sollte auch immer die letzte vor der deleteAdvice auf dem Endgerät eingegangene DAS-C-Nachricht sein.</p> <p>Zur Auswertung der deleteAdvice durch das Endgerät siehe Erläuterung am Ende dieser Tabelle.</p>	
3	trainId	Identifikator des Zuges	string	nein	"OT/<EVU-Nummer>/<Zugnummer>/00/<Fahrplanjahr>/<Startdatum>"	analog zur Beschreibung des Felds trainId bei der constantSpeedAdvice (Zeile 26)	"OT/Z1351/40001516/00/2016/20151220"
4	contactIp	leer	string	ja	"<IP-Adresse>"	Das Feld <i>contactIp</i> wird für ZLR GF nicht verwendet.	
5	timeStamp	Zeitpunkt der Übergabe der DAS-C-Nachricht an den Kommunikationsserver	string (Format: date-time)	nein	"<CCYY-MM-DDThh:mm:ss[+/-]hh:mm>" Format entspricht ISO 8601 bzw. RFC 3339, Kapitel 5.6. (https://tools.ietf.org/html/rfc3339#section-5.6).	analog zur Beschreibung des Felds timeStamp bei der constantSpeedAdvice (Zeile 28)	"2016-03-31T15:29:57+01:00"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

4.1.3.1 Erläuterungen

	Feldbezeichnung	Erläuterungen
zu 1	id	Eine deleteAdvice soll zu einer sofortigen Löschung aller auf dem Endgerät vorhandenen DAS-C-Nachrichten führen, deren id \leq der id der deleteAdvice ist. Liegt auf dem Endgerät eine DAS-C-Nachricht vor, deren id $>$ der id der deleteAdvice ist, soll diese DAS-C-Nachricht nicht gelöscht werden (Bsp.: eine veraltete deleteAdvice mit verspäteter Zugstellung trifft auf dem Endgerät ein).
zu 2	referenceIdAbs	Eine deleteAdvice soll zu einer sofortigen Löschung aller auf dem Endgerät vorhandenen DAS-C-Nachrichten führen, deren referenceIdAbs \leq der referenceIdAbs der deleteAdvice ist. Liegt auf dem Endgerät eine DAS-C-Nachricht vor, deren referenceIdAbs $>$ der referenceIdAbs der deleteAdvice ist, soll diese DAS-C-Nachricht nicht gelöscht werden (Bsp.: eine veraltete deleteAdvice mit verspäteter Zugstellung trifft auf dem Endgerät ein).

4.1.3.2 Beispiel für eine delAdvice

<pre>{ "delAdvice": { "id": "advice-1/1", "referenceIdAbs": "advice-1/1", "trainId": "OT/Z1351/40001516/00/2016/20151220", "timeStamp": "2016-03-31T15:29:57+01:00" } }</pre>

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

4.1.4 endOfAdvice

Mit der endOfAdvice werden Fahrempfehlungen beendet. endOfAdvice-Nachrichten werden bei einem planmäßigen Ende einer Fahrempfehlung verschickt.

Sofern das Endgerät die zeitliche Gültigkeit einer Fahrempfehlung verarbeitet (startValidity und endValidity) und somit die Anzeige der Fahrempfehlung auf dem Endgerät nach dem Gültigkeitsende automatisch beendet wird, können endOfAdvice-Nachrichten ignoriert werden.

endOfAdvice-Nachrichten sind somit nur dann erforderlich, wenn DAS-C-Nachrichten ohne Überprüfung der zeitlichen Gültigkeit direkt nach dem Eingang auf dem Endgerät angezeigt werden und deren Anzeige auf dem Endgerät nicht automatisch beendet wird.

	Feldbezeichnung	Kurzbeschreibung	Typ	optional (ja/nein)	Format	Inhalt und Verwendung des Felds	Beispiel
1	id	Erster Identifikator der DAS-C-Nachricht, die mit der endOfAdvice-Nachricht beendet wird	string	nein	"advice-<Regionalbereichsnummer>/<laufende Nummer>"	<p>Das Feld <i>id</i> referenziert die id der DAS-C-Nachricht, die mit der endOfAdvice beendet wird. Dies ist im Regelfall die letzte vor der endOfAdvice auf dem Endgerät eingegangene DAS-C-Nachricht.</p> <p>Für die Auswertung der endOfAdvice durch das Endgerät gelten die gleichen Regeln wie bei den Erläute-</p>	"advice-1/1"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

						rungen zur deleteAdvice (oben) beschrieben.	
2	referenceldAbs	Zweiter Identifikator der DAS-C-Nachricht, die mit der endOfAdvice-Nachricht beendet wird	string	nein	"advice-<Regionalbereichsnummer>/<laufende Nummer>"	Das Feld <i>referenceldAbs</i> referenziert die <i>referenceldAbs</i> der DAS-C-Nachricht, die mit der endOfAdvice beendet wird. Dies ist im Regelfall die letzte vor der endOfAdvice auf dem Endgerät eingegangene DAS-C-Nachricht. Für die Auswertung der endOfAdvice durch das Endgerät gelten die gleichen Regeln wie bei den Erläuterungen zur deleteAdvice (oben) beschrieben.	"advice-1/1"
3	startValidity	zeitlicher Gültigkeitsbeginn der DAS-C-Nachricht	string (Format:	nein	"<CCYY-MM-DDThh:mm:ss[+/-]hh:mm>"	Das Feld <i>startValidity</i> beinhaltet den zeitlichen Gültigkeitsbeginn	"2016-03-31T15:36:17+01:00"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

			date-time)		Format entspricht ISO 8601 bzw. RFC 3339, Kapitel 5.6. (https://tools.ietf.org/html/rfc3339#section-5.6).	der DAS-C-Nachricht. Das Feld <i>start-Validity</i> ist in der endOfAdvice-Message aus historischen Gründen enthalten, kann jedoch ignoriert werden, da es aus fachlicher Sicht nicht erforderlich ist.	
4	trainId	Identifikator des Zuges	string	nein	"OT/<EVU-Nummer>/<Zugnummer>/00/<Fahrplanjahr>/<Startdatum>"	analog zur Beschreibung des Felds trainId bei der constantSpeedAdvice (Zeile 26)	"OT/Z1351/40001516/00/2016/20151220"
5	contactIp	leer	string	ja	"<IP-Adresse>"	Das Feld <i>contactIp</i> wird für ZLR GF nicht verwendet.	
6	timeStamp	Zeitpunkt der Übergabe der DAS-C-Nachricht an den Kommunikationsserver	string (Format: date-time)	nein	"<CCYY-MM-DDThh:mm:ss[+/-]hh:mm>" Format entspricht ISO 8601 bzw. RFC 3339, Kapitel 5.6. (https://tools.ietf.org/html/rfc3339#section-5.6).	analog zur Beschreibung des Felds timeStamp bei der constantSpeedAdvice (Zeile 28)	"2016-03-31T15:29:57+01:00"

4.1.4.1 Beispiel für eine End Of Advice

```
{
  "endOfAdvice": {
    "id": "advice-1/1",
    "referenceIdAbs": "advice-1/1",
    "startValidity": "2016-03-31T15:30:07+01:00",
    "trainId": "OT/Z1351/40001516/00/2016/20151220",
    "timeStamp": "2016-03-31T15:29:57+01:00"
  }
}
```

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

4.2 Inhaltsvariante DAS-O

Die Grünen Funktionen der Zuglaufregelung (ZLR GF) verwenden die folgenden DAS-O-Nachrichten:

DAS-O-Nachricht	Versand-richtung	Inhalt
Train-PathEnvelope	ZLR GF → Endgerät	Die DAS-O-Nachricht "TrainPathEnvelope" beschreibt einen Zeitkorridor, innerhalb dem sich der Zug möglichst bewegen soll (früheste und späteste Durchfahrtszeiten an definierten Punkten). Die konkreten Fahrempfehlungen werden auf dem Endgerät berechnet. Die TrainPathEnvelope-Nachricht besteht aus verschiedenen Zielpunkten mit Zeitfenstern ("Target Windows") und ggf. auch aus einem Profil für die zulässige Geschwindigkeit ("Speed Profile").
oTrainData	Endgerät → ZLR GF	Die DAS-O-Nachricht oTrainData ist die Empfangsbestätigung für eine neue DAS-O-Nachricht durch das Endgerät.

4.2.1 Train Path Envelope



fahrempfehlung-da
so_V1.6.json.json

JSON Schema:

Das Schema des Train Path Envelope (TPE) besteht aus dem Wurzelement "TrainPathEnvelope", welches die folgenden Subelemente hat, die auch mehrfach enthalten sein können ("Arrays"):

- Subelement TargetWindow (Zeitfenster): Das Subelement muss im Train Path Envelope mindestens einmal vorkommen.
- Subelement SpeedProfile (Punkt, an dem sich die zulässige Geschwindigkeit ändert): Das Subelement ist im Train Path Envelope optional.

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

4.2.1.1 Element TrainPathEnvelope (als Fahrempfehlung)

	Feldbezeichnung	Kurzbeschreibung	Typ	optional (ja/nein)	Format	Inhalt und Verwendung des Felds	Beispiel
1	id	Identifikator der DAS-O-Nachricht	string	nein	"envelope-<Regionalbereichsnummer>/<laufende Nummer>"	siehe Erläuterung am Ende dieser Tabelle	"envelope-1/1"
2	referenceLM	örtlicher Referenzpunkt, auf den sich die Orte im TargetWindow und SpeedProfile relativ beziehen	string	ja	"SL/0080/<station>/<line>/<travelling direction>/<track usage>"	siehe Erläuterung am Ende dieser Tabelle	"SKL/0080/HBGD/24,910/1720/d/R"
3	trainId	Identifikator des Zuges	string	nein	"OT/<EVU-Nummer>/<Zugnummer>/00/<Fahrplanjahr>/<Startdatum>" <ul style="list-style-type: none"> • <EVU-Nummer> entspricht der "DB Netz Kundennummer". • <Zugnummer> entspricht der achtstelligen Zugnummer. • Das Fahrplanjahr wird im Format YYYY angegeben. Das Startdatum im Format "YYYYMMDD" 	Das Feld <i>trainId</i> beinhaltet die "Train ID" als Identifikator für den Zug Die <i>Train ID</i> hat gemäß TAF/TAP den folgenden Aufbau hat: "TR/<Company-ID des Ersteller-EVU>/<Core-Element: vom Ersteller frei festzulegende Zeichenfolge>/<Variant: Für verschiedene Varianten eines Zuges (z.B. abweichender Laufweg am Wochenende)>/<Fahrplanjahr>/<Startdatum>" Da die <i>Train ID</i> bei der DB noch nicht eingeführt wurde, das Feld in der DAS-O-Nachricht jedoch bereits gemäß ON-TIME-Schnittstelle verwendet werden soll, werden bis zur Einführung der <i>Train ID</i> folgende Elemente abweichend von der TAF-/TAP-Definition generiert:	"OT/Z1351/40001516/00/2016/20151220"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

						<ul style="list-style-type: none"> Im ersten Element wird statt "TR" (steht für "Train") "OT" (steht für "Operational Train Number") verwendet. Im zweiten Element wird statt der Company ID des Ersteller-EVU die DB-Netz-Kundennummer verwendet. im dritten Element ("Core-Element") wird statt der vom Ersteller frei festzulegenden Zeichenfolge die achtstellige Zugnummer mit dem Aufbau "<Start-Regionalbereichsnummer>00<fünfstellige Zugnummer, ggf. links mit "0" aufgefüllt"> verwendet. <p>Für ZLR GF ergibt sich daher das folgende angepasste Format für das Feld trainID: "OT/<EVU-Nummer>/<Zugnummer>/00/<Fahrplanjahr>/<Startdatum>"</p>	
4	contactIp	leer	string	ja	"<IP-Adresse>"	Das Feld <i>contactIP</i> wird für ZLR GF nicht verwendet.	
5	timeStamp	Zeitpunkt der Übergabe der DAS-O-Nachricht an den Kommunikationsserver	string (Format: date-time)	nein	"<CCYY-MM-DDThh:mm:ss[+/-]hh:mm>" Format entspricht ISO 8601 bzw. RFC 3339, Kapitel 5.6. (https://tools.ietf.org/html/rfc3339#section-5.6).	Das Feld <i>timeStamp</i> beinhaltet den Übergabezeitpunkt der DAS-O-Nachricht an die weiterverteilenden Umsysteme durch ZLR GF (Versandzeitpunkt der Nachricht).	"2016-03-31T15:29:57+01:00"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

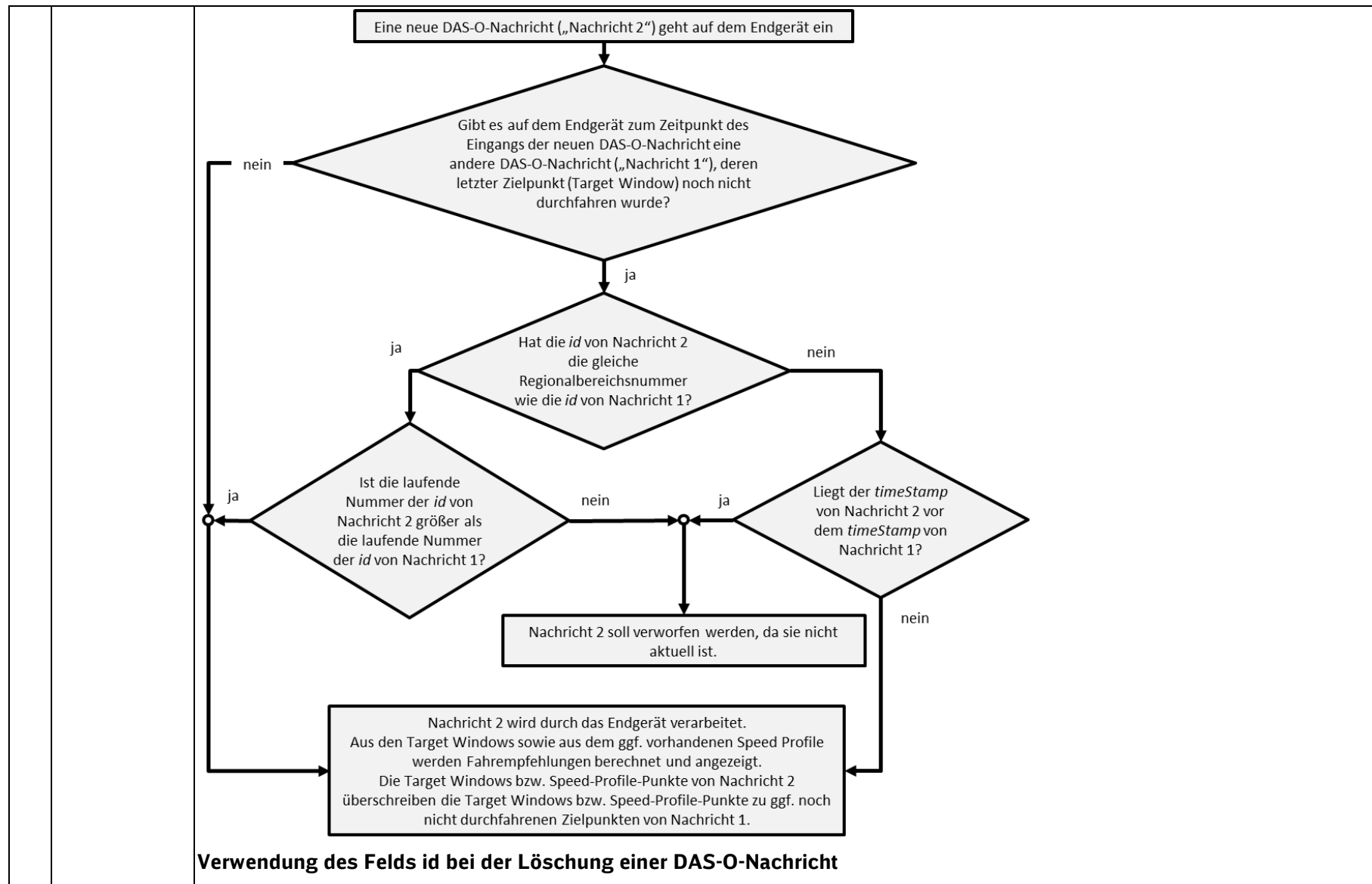
SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

4.2.1.1.1. Erläuterungen

	Feldbezeichnung	Erläuterungen
zu 1	id	<p>Das Feld <i>id</i> ist der Identifikator einer DAS-O-Nachricht.</p> <p>Die Regionalbereichsnummer entspricht der Regionalbereichsnummer des Regionalbereichs, in dem der ZLR-GF-Server steht, der die DAS-O-Nachricht verschickt hat.</p> <p>Die Regionalbereichsnummer entspricht der Nummerierung durch DB Netz: 1=Ost, 2=Nord, 3=West, 4=Südost, 5=Mitte, 6=Südwest, 7=Süd und 8=S-Bahn Berlin (vgl. Richtlinie 420.0101).</p> <p>Die laufende Nummer wird für jede Zugnummer und jeden Regionalbereich beginnend bei "0" hochgezählt. Wechselt das Start-Datum einer Zugnummer (z.B. Zugfahrt mit gleicher Zugnummer am nächsten Tag), wird die laufende Nummer wieder auf "0" gesetzt.</p> <p>Damit die aktuellste DAS-O-Nachricht auf dem Endgerät verarbeitet wird, sollen beim Eingang einer neuen DAS-O-Nachricht die im unten aufgeführten Diagramm beschriebenen Prüfungen erfolgen. Durch dies Prüfungen soll verhindert werden, dass veraltete Nachrichten verarbeitet werden, deren Zustellung verspätet erfolgt und die aufgrund neuerer Nachrichten nicht mehr gültig sind.</p> <p>Überschneiden sich Zielpunkte und Punkte eines Geschwindigkeitswechsels (Target Windows und Speed Profile) zwischen neuer und vorheriger DAS-O-Nachricht, so überschreiben die Punkte der neuen DAS-O-Nachricht die Punkte der alten DAS-O-Nachricht.</p>

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7



Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

		<p>Im Unterschied zur Inhaltsvariante DAS-C gibt es bei DAS-O keine gesonderte Nachricht zum Löschen einer DAS-O-Nachricht. Die Löschung erfolgt durch Versand der DAS-O-Nachricht <i>TrainPathEnvelope</i> mit einem einzigen <i>TargetWindow</i> ohne Zeitfenster (die Inhalte dieses TargetWindows werden in der nachfolgenden Tabelle beschrieben).</p> <p>Das Feld <i>id</i> der DAS-O-Löschnachricht referenziert dabei die <i>id</i> der DAS-O-Nachricht, die gelöscht werden soll. Dies ist im Regelfall die letzte vor der DAS-O-Löschnachricht auf dem Endgerät eingegangene DAS-O-Nachricht.</p> <p>Eine DAS-O-Löschnachricht soll zu einer sofortigen Löschung aller auf dem Endgerät vorhandenen DAS-O-Nachrichten führen, deren $id \leq$ der <i>id</i> der DAS-O-Löschnachricht ist. Liegt auf dem Endgerät eine DAS-O-Nachricht vor, deren $id >$ der <i>id</i> der DAS-O-Löschnachricht ist, wird diese DAS-O-Nachricht nicht gelöscht (Bsp.: eine veraltete DAS-O-Löschnachricht mit verspäteter Zustellung trifft auf dem Endgerät ein).</p>								
zu 2	referenceLM	<p>Das Feld <i>referenceLM</i> beinhaltet einen örtlichen Referenzpunkt im Zuglauf, auf den sich die Orte ("position") im TargetWindow und SpeedProfile relativ beziehen. D. h. der Referenzpunkt muss durch das Endgerät interpretierbar und verortbar sein.</p> <p>Der Referenzpunkt entspricht in etwa der Streckenkilometrierung (auf Meter gerundet), an der sich der Zug beim Eingang der DAS-O-Nachricht befindet, und nimmt das folgende Format ein:</p> <p>"SKL/0080/<DS100>/<Streckenkilometer>/<Streckennummer>/<Fahrtrichtung>/<Gleisnutzung>"</p> <p>Die einzelnen Elemente des Felds <i>referenceLM</i> werden wie folgt gebildet:</p> <table><tr><th>Elementbezeichnung</th><th>Inhalt und Verwendung</th></tr><tr><td>"SKL"</td><td>"SKL" steht für die Art der Referenzierung, hier für "station + kilometre + line leaving" (d.h. eine Kombination aus Betriebsstelle + Streckenkilometer + Streckennummer wird referenziert). Für ZLR GF wird ausschließlich diese Art der Referenzierung verwendet.</td></tr><tr><td>"0080"</td><td>als Betreiberkürzel DB Netz</td></tr><tr><td><DS100> ("station")</td><td>Das Element <DS100> beinhaltet das DS100-Kürzel der Betriebsstelle, in welcher sich der Referenzpunkt befindet. Ein DS100-Kürzel wird gemäß Richtlinie 100 gebildet und besteht aus mindestens 2 bis maximal 5 Zeichen (vgl. Richtlinie 100.0001). DS100-Kürzel können auch Leerzeichen enthalten. Leerzeichen kommen u.a. dann zustande, wenn das 5. Zeichen als Unterscheidungskennzeichen innerhalb eines Ortes verwendet wird. Dann sind ggf. das 3. und 4. Zeichen des DS100-Kürzels Leerzeichen. Wenn der Referenzpunkt in einer Blockstrecke liegt, wird das DS100-Kürzel des zugehörigen Selbstblocksignals (Sbk) verwendet. Auch hier können Leerzeichen vorkommen. Beispiele:<ul style="list-style-type: none">"ABCHG" → steht für "Büchen Bbf""FFU B" → steht für "Fulda Bronzell""FFU G" → steht für "Fulda Gbf""F007D" → steht für "Sbk 7" auf der Strecke 6343 im Regionalbereich Mitte ("F")</td></tr></table>	Elementbezeichnung	Inhalt und Verwendung	"SKL"	"SKL" steht für die Art der Referenzierung, hier für "station + kilometre + line leaving" (d.h. eine Kombination aus Betriebsstelle + Streckenkilometer + Streckennummer wird referenziert). Für ZLR GF wird ausschließlich diese Art der Referenzierung verwendet.	"0080"	als Betreiberkürzel DB Netz	<DS100> ("station")	Das Element <DS100> beinhaltet das DS100-Kürzel der Betriebsstelle, in welcher sich der Referenzpunkt befindet. Ein DS100-Kürzel wird gemäß Richtlinie 100 gebildet und besteht aus mindestens 2 bis maximal 5 Zeichen (vgl. Richtlinie 100.0001). DS100-Kürzel können auch Leerzeichen enthalten. Leerzeichen kommen u.a. dann zustande, wenn das 5. Zeichen als Unterscheidungskennzeichen innerhalb eines Ortes verwendet wird. Dann sind ggf. das 3. und 4. Zeichen des DS100-Kürzels Leerzeichen. Wenn der Referenzpunkt in einer Blockstrecke liegt, wird das DS100-Kürzel des zugehörigen Selbstblocksignals (Sbk) verwendet. Auch hier können Leerzeichen vorkommen. Beispiele: <ul style="list-style-type: none">"ABCHG" → steht für "Büchen Bbf""FFU B" → steht für "Fulda Bronzell""FFU G" → steht für "Fulda Gbf""F007D" → steht für "Sbk 7" auf der Strecke 6343 im Regionalbereich Mitte ("F")
Elementbezeichnung	Inhalt und Verwendung									
"SKL"	"SKL" steht für die Art der Referenzierung, hier für "station + kilometre + line leaving" (d.h. eine Kombination aus Betriebsstelle + Streckenkilometer + Streckennummer wird referenziert). Für ZLR GF wird ausschließlich diese Art der Referenzierung verwendet.									
"0080"	als Betreiberkürzel DB Netz									
<DS100> ("station")	Das Element <DS100> beinhaltet das DS100-Kürzel der Betriebsstelle, in welcher sich der Referenzpunkt befindet. Ein DS100-Kürzel wird gemäß Richtlinie 100 gebildet und besteht aus mindestens 2 bis maximal 5 Zeichen (vgl. Richtlinie 100.0001). DS100-Kürzel können auch Leerzeichen enthalten. Leerzeichen kommen u.a. dann zustande, wenn das 5. Zeichen als Unterscheidungskennzeichen innerhalb eines Ortes verwendet wird. Dann sind ggf. das 3. und 4. Zeichen des DS100-Kürzels Leerzeichen. Wenn der Referenzpunkt in einer Blockstrecke liegt, wird das DS100-Kürzel des zugehörigen Selbstblocksignals (Sbk) verwendet. Auch hier können Leerzeichen vorkommen. Beispiele: <ul style="list-style-type: none">"ABCHG" → steht für "Büchen Bbf""FFU B" → steht für "Fulda Bronzell""FFU G" → steht für "Fulda Gbf""F007D" → steht für "Sbk 7" auf der Strecke 6343 im Regionalbereich Mitte ("F")									

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

	<p><Streckenkilometer> ("kilometre")</p> <p><Streckennummer> ("line leaving")</p> <p><Fahrtrichtung></p> <p><Gleisnutzung></p> <p>Verwendung des Felds referenceLM bei einer DAS-O-Löschnachricht In einer DAS-O-Löschnachricht ist das Feld <i>referenceLM</i> leer.</p>	<p>Das Element <Streckenkilometer> beinhaltet den auf drei Nachkommastellen gerundeten Streckenkilometer, auf welchem sich der Referenzpunkt befindet.</p> <p><Streckenkilometer> nimmt das folgende Format ein: "<ganzzahliger Streckenkilometer>,<drei Nachkommastellen (falls erforderlich: rechts mit "0" aufgefüllt)> +<Überlänge (falls vorhanden)>" Beispiele: "316,445", "124,670", "306,600 +322", "-3,420"</p> <p>Das Element <Streckennummer> beinhaltet die VzG-Streckennummer der Strecke, auf welcher sich der Referenzpunkt befindet.</p> <p>Das Element <Fahrtrichtung> beinhaltet die Fahrtrichtung des Zuges bezogen auf die Streckenkilometrierung am Referenzpunkt, und kann folgende Werte einnehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "i" (für "increasing") → Wird bei steigender Kilometrierung verwendet. • "d" (für "decreasing") → Wird bei fallender Kilometrierung verwendet. <p>Das Element <Gleisnutzung> beinhaltet die Gleisnutzung des Zuges und kann folgende Werte einnehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "R" (für "Regular") → Wird verwendet, wenn der Zug im Regelgleis verkehrt. D.h. die durch den Referenzpunkt verlaufende Fahrstraße endet <ul style="list-style-type: none"> ○ im Regelgleis einer zweigleisigen Strecke, ○ auf einer eingleisigen Strecke oder ○ innerhalb der Bahnhofsgrenzen. • "O" (für "Opposite") → Wird verwendet, wenn der Zug im Gegengleis verkehrt. D.h. die durch den Referenzpunkt verlaufende Fahrstraße endet im Gegengleis außerhalb der Bahnhofsgrenzen. <p>Bei jedem Wechsel zwischen Regelgleis und Gegengleis erhält der Zug eine neue DAS-O-Nachricht mit einem neuen Referenzpunkt.</p> <p>Durch die Berücksichtigung der Gleisnutzung in den DAS-O-Nachrichten kann das Endgerät ggf. abweichende Infrastrukturdaten für das Gegengleis bei der Berechnung der Fahrempfehlung berücksichtigen (z.B. abweichende Höchstgeschwindigkeiten oder Neigungen im Gegengleis).</p>
--	--	---

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

4.2.1.2 Subelement TargetWindow (Array)

	Feldbezeichnung	Kurzbeschreibung	Typ	optional	Format	Inhalt und Verwendung des Felds	Beispiel
1	position	relative Entfernung des Zielpunkts zum Referenzpunkt (<i>referenceLM</i>)	number	nein	"<Entfernung in Metern>"	siehe Erläuterung am Ende dieser Tabelle	"411"
2	earliest	früheste Durchfahrtszeit am Zielpunkt	string (Format: date-time)	ja	"<CCYY-MM-DDThh:mm:ss[+/-]hh:mm>" Format entspricht ISO 8601 bzw. RFC 3339, Kapitel 5.6. (https://tools.ietf.org/html/rfc3339#section-5.6).	Das Feld <i>earliest</i> beinhaltet die früheste anzustrebende Durchfahrtszeit am Zeitfenster (obere zeitliche Schranke des Target Windows). In einer DAS-O-Löschnachricht ist das Feld <i>earliest</i> leer. In allen anderen Fällen muss mindestens <i>earliest</i> oder <i>latest</i> gesetzt werden.	"2017-03-14T12:32:49+01:00"
3	latest	späteste Durchfahrtszeit am Zielpunkt	string (Format: date-time)	ja	"<CCYY-MM-DDThh:mm:ss[+/-]hh:mm>" Format entspricht ISO 8601 bzw. RFC 3339, Kapitel 5.6. (https://tools.ietf.org/html/rfc3339#section-5.6).	Das Feld <i>latest</i> beinhaltet die späteste anzustrebende Durchfahrtszeit am Zeitfenster (untere zeitliche Schranke des Target Windows). In einer DAS-O-Löschnachricht ist das Feld <i>latest</i> leer. In allen anderen Fällen muss mindestens <i>earliest</i> oder <i>latest</i> gesetzt werden.	"2017-03-14T12:32:49+01:00"
4	minSpeed	Mindestgeschwindigkeit am Zielpunkt	integer	ja	"<km/h-Wert>"	Das Feld <i>minSpeed</i> wird für ZLR GF nicht verwendet.	"50"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

5	maxSpeed	Maximalgeschwindigkeit am Zielpunkt	integer	ja	"<km/h-Wert>"	Das Feld <i>maxSpeed</i> nimmt den Wert "0" ein, wenn sich der Zielpunkt an einem Halteplatz mit einem geplanten Halt befindet. In allen anderen Fällen ist das Feld <i>maxSpeed</i> leer.	"0"
6	reasonText	Freitext für den Grund der DAS-O-Nachricht	string	ja	"<Freitext>"	Das Feld <i>reasonText</i> wird für ZLR GF nicht verwendet.	
7	reasonCode	Kodierung für den Grund der DAS-O-Nachricht	string	ja	"<definierte Textbausteine>"	<p>Das Feld <i>reasonCode</i> beinhaltet eine definierte Kodierung, mit der auf dem Endgerät der Grund der Fahrempfehlung mit einer entsprechenden Symbolik angezeigt werden kann.</p> <p>Das Feld <i>reasonCode</i> kann die folgenden Werte einnehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> "energyOptimisation": Dieser <i>reasonCode</i> wird verwendet, wenn es sich um eine Planfahren-Fahrempfehlung handelt. "followTrain": Dieser <i>reasonCode</i> wird verwendet, wenn es sich um eine Nachfahren-Fahrempfehlung handelt und der behindernde Zug vorausfährt. 	"energyOptimisation"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

						<ul style="list-style-type: none"> • "trainCrossing": Dieser <i>reasonCode</i> wird verwendet, wenn es sich um eine Nachfahren-Fahrempfehlung handelt und der behindernde Zug kreuzt. • "delAdvice": Dieser <i>reasonCode</i> wird bei einer DAS-O-Löschnachricht verwendet. <p>Der in einem TargetWindow angegebene <i>reasonCode</i> gilt immer solange, bis ein neuer <i>reasonCode</i> in einem späteren Target Window definiert ist oder das letzte Target Window der DAS-O-Nachricht durchfahren wurde (Ende des Lösungsbereichs).</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--

4.2.1.2.1. Erläuterungen

	Feldbezeichnung	Erläuterungen
zu 1	position	<p>Das Feld <i>position</i> beschreibt die relative Entfernung des Zielpunkts zum Referenzpunkt (<i>referenceLM</i>) in Metern.</p> <p>Der im Folgenden genannte "Lösungsbereich" ist der Abschnitt einer Zugfahrt, auf dem Fahrempfehlungen erzeugt werden.</p> <p>Zielpunkte für die Target Windows bei „ZLR Planfahren“ Zielpunkte werden bei ZLR Planfahren und für alle Betriebsstellen (auch Blockstellen) innerhalb des Lösungsbereichs an ihrem jeweiligen Fahrzeitmesspunkt erzeugt. Einen zusätzlichen Zielpunkt gibt es am Ende des Lösungsbereichs, falls dieses nicht an einem Fahrzeitmesspunkt liegt.</p> <p>Zielpunkte für die Target Windows bei „ZLR Nachfahren“ Zielpunkte werden bei „ZLR Nachfahren“ an allen für die Fahrtrichtung gültigen Hauptsignalen innerhalb des Lösungsbereichs erzeugt.</p>

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

		<p>Bei LZB-geführten Zügen werden zusätzliche Zielpunkte an allen für die Fahrtrichtung gültigen LZB-Blockkennzeichen erzeugt. Einen zusätzlichen Zielpunkt gibt es am Ende des Lösungsbereichs, falls dieses nicht an einem Hauptsignal bzw. LZB-Blockkennzeichen liegt.</p> <p>Zielpunkte für das Target Window bei der Löschung einer DAS-O-Nachricht</p> <p>Bei der Löschung einer DAS-O-Nachricht wird ausschließlich am Referenzpunkt ein Zielpunkt erzeugt (d.h. position="0").</p>
--	--	---

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

4.2.1.3 Subelement SpeedProfile (Array)

Das Subelement SpeedProfile ist optional. Es wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass das die gemäß Buchfahrplan zulässige Streckengeschwindigkeit auf dem Endgerät vorhanden ist und somit durch ZLR GF an das Endgerät nicht übermittelt werden muss. Es werden ausschließlich Geschwindigkeitsabschnitte übertragen, auf denen die tatsächlich zulässige Geschwindigkeit geringer als die gemäß Buchfahrplan zulässige Streckengeschwindigkeit ist. Dies kann z. B. bei einem vom Regelweg abweichenden Fahrweg auftreten (niedrigere signalisierte Geschwindigkeit).

	Feldbezeichnung	Kurzbeschreibung	Typ	optional	Format	Inhalt und Verwendung des Felds	Beispiel
1	position	relative Entfernung des Speed-Profile-Punkts zum Referenzpunkt (<i>referenceLM</i>)	number	nein	"<Entfernung in Metern>"	Das Feld <i>position</i> beschreibt die relative Entfernung des Zielpunkts in Metern zum Referenzpunkt (<i>referenceLM</i>).	"912"
2	speed	Höchstgeschwindigkeit, die ab diesem Speed-Profile-Punkt bei der Berechnung der Fahrempfehlung berücksichtigt werden soll	integer	ja	"<km/h-Wert>"	<p>Das Feld <i>speed</i> beschreibt die zulässige Geschwindigkeit, die ab diesem Speed-Profile-Punkt bei der Berechnung der Fahrempfehlung berücksichtigt werden soll (es sei denn, sie liegt über der auf dem Endgerät hinterlegten zulässigen Höchstgeschwindigkeit).</p> <p>Diese Geschwindigkeit gilt bis zum nächsten Speed-Profile-Punkt der DAS-O-Nachricht bzw. bis zum Ende des Lösungsbereichs, falls es keinen weiteren Speed-Profile-Punkt innerhalb der DAS-O-Nachricht gibt.</p> <p>Wird das Feld <i>speed</i> am nächsten Speed-Profile-Punkt weggelassen, soll ab diesem Punkt bei der Berechnung der Fahrempfehlung die auf dem Endgerät hinterlegte zulässige Geschwindigkeit berücksichtigt werden.</p> <p>Liegt die im Speed Profile angegebene Geschwindigkeit oberhalb der gemäß Buchfahrplan gültigen Streckengeschwindigkeit, soll diese Geschwindigkeitsangabe durch das Endgerät ignoriert werden.</p> <p>Beispiel für die Verwendung des Speed Profiles Der Lösungsbereich geht von Meter 0 bis Meter 10.000. Die auf dem Endgerät hinterlegte zulässige Höchstgeschwindigkeit ist in diesem Abschnitt 160 km/h.</p>	"80"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

						position	speed	Bedeutung	
						2.000	140	Zwischen position=2.000 und position=3.000 soll das Endgerät bei der Berechnung der Fahrempfehlung von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h (statt 160 km/h) ausgehen.	
						3.000	120	Zwischen position=3.000 und position=4.000 soll das Endgerät bei der Berechnung der Fahrempfehlung von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h (statt 160 km/h) ausgehen.	
						4.000		Ab position=4.000 soll das Endgerät bei der Berechnung der Fahrempfehlung wieder mit der auf dem Endgerät hinterlegten zulässigen Höchstgeschwindigkeit (160 km/h) ausgehen.	
						7.000	180	Der Speed-Profile-Punkt wird durch das Endgerät ignoriert, da die angegebene Geschwindigkeit von 180 km/h größer als die auf dem Endgerät vorhandene zulässige Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ist.	

4.2.1.4 Beispiel für einen Train Path Envelope (Fahrempfehlung)

```
{
  "id": "envelope-6/4",
  "referenceLM": "SKL/0080/RRL/187,611/4000/d/R",
  "trainId": "OT/Z1351/60000604/00/2017/20170517",
  "targetWindow": [
    {
      "position": 1760,
      "earliest": "2017-05-17T06:01:29+02:00",
      "latest": "2017-05-17T06:01:44+02:00",
      "reasonCode": "energyOptimisation"
    },
    {
      "position": 7121,
      "earliest": "2017-05-17T06:03:38+02:00",
      "latest": "2017-05-17T06:03:53+02:00",
      "reasonCode": "energyOptimisation"
    },
    {
      "position": 10423,
      "earliest": "2017-05-17T06:05:05+02:00",
      "latest": "2017-05-17T06:05:20+02:00",
      "reasonCode": "energyOptimisation"
    },
    {
      "position": 12840,
      "earliest": "2017-05-17T06:06:11+02:00",
      "latest": "2017-05-17T06:06:26+02:00",
      "reasonCode": "energyOptimisation"
    },
    {
      "position": 13113,
      "earliest": "2017-05-17T06:06:18+02:00",
      "latest": "2017-05-17T06:06:33+02:00",
      "reasonCode": "energyOptimisation"
    },
    {
      "position": 16140,
      "earliest": "2017-05-17T06:07:47+02:00",
      "latest": "2017-05-17T06:08:02+02:00",
      "reasonCode": "energyOptimisation"
    }
  ],
}
```

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

```
{
  "position": 19788,
  "earliest": "2017-05-17T06:09:40+02:00",
  "latest": "2017-05-17T06:09:55+02:00",
  "reasonCode": "energyOptimisation"
},
{
  "position": 23947,
  "earliest": "2017-05-17T06:11:56+02:00",
  "latest": "2017-05-17T06:12:11+02:00",
  "reasonCode": "energyOptimisation"
},
{
  "position": 28950,
  "earliest": "2017-05-17T06:14:40+02:00",
  "latest": "2017-05-17T06:14:55+02:00",
  "reasonCode": "energyOptimisation"
},
{
  "position": 33174,
  "earliest": "2017-05-17T06:16:58+02:00",
  "latest": "2017-05-17T06:17:13+02:00",
  "reasonCode": "energyOptimisation"
},
{
  "position": 38278,
  "earliest": "2017-05-17T06:19:45+02:00",
  "latest": "2017-05-17T06:20:00+02:00",
  "reasonCode": "energyOptimisation"
},
{
  "position": 41492,
  "earliest": "2017-05-17T06:21:57+02:00",
  "latest": "2017-05-17T06:22:12+02:00",
  "reasonCode": "energyOptimisation"
},
{
  "position": 42282,
  "earliest": "2017-05-17T06:22:50+02:00",
  "latest": "2017-05-17T06:22:50+02:00",
  "maxSpeed": 0,
  "reasonCode": "energyOptimisation"
}
```


Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

```
}
],
"speedProfile": [
  {
    "position": 21517,
    "speed": 110
  },
  {
    "position": 39607
  }
],
"timeStamp": "2017-05-17T06:01:01+02:00"
}
```

4.2.1.5 Beispiel für einen Train Path Envelope (vorzeitige Löschung des o.g. Train Path Envelopes)

```
{
  "id": "envelope-6/4",
  "trainId": "OT/Z1351/60000604/00/2017/20170517",
  "targetWindow":
    {
      "position": 0,
      "reasonCode": "delAdvice"
    }
  "timeStamp": "2017-05-17T06:08:19+02:00"
}
```

5 Fachlicher Inhalt der Empfangsbestätigung für eine ZLR-Nachricht

5.1.1 DAS-C-Empfangsbestätigung



empfangsbestaetig
ung-dasc_V1.6.json.

JSON Schema:

5.1.1.1 cTrainData

Mit der cTrainData-Nachricht (Empfangsbestätigung zu einer DAS-C-Nachricht) wird durch das Endgerät der Eingang einer DAS-C-Nachricht bestätigt. Empfangsbestätigungen müssen nur für DAS-C-Nachrichten der Art "constantSpeedAdvice" und "coastingAdvice" generiert werden, für DAS-C-Nachrichten der Art "endOfAdvice" und "delAdvice" kann hierauf verzichtet werden. In der cTrainData-Nachricht sind die Felder trainID, obeyedAdvice und timeStamp Pflichtfelder, alle anderen Felder sind optional. Das Feld obeyedAdvice referenziert die id bzw. referenceIdAbs der empfangenen DAS-C-Nachricht. Unmittelbar nach dem Eingang einer DAS-C-Nachricht soll das Endgerät eine Empfangsbestätigung an ZLR GF versenden.

Durch das Füllen weiterer Felder besteht die Möglichkeit, Ist-Zugdaten vom Endgerät an ZLR GF zu senden. Im aktuellen Umsetzungsstand werden diese Felder jedoch noch nicht durch ZLR GF ausgewertet.

	Feldbezeichnung	Kurzbeschreibung	Typ	optional (ja/nein)	Format	Erläuterung	Beispiel
1	trainId	Identifikator des Zuges	string	nein	"OT/<EVU-Nummer>/<Zugnummer>/00/<Fahrplanjahr>/<Startdatum>"	analog zur Beschreibung des Felds trainId bei der constantSpeedAdvice (Zeile 26)	"OT/Z1351/40001516/00/2016/20151220"
2	maxTraction	maximal zulässige/ verfügbare Zugkraft	integer	ja	"<Prozentwert>"	Das Feld <i>maxTraction</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhalter vorgesehen.	"90"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

3	maxSpeed	zulässige Höchstgeschwindigkeit	integer	ja	"<km/h-Wert>"	Das Feld <i>maxSpeed</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhalter vorgesehen.	"90"
4	electricBrake	elektrische Bremse ja/nein	boolean	ja	<ja/nein>	Das Feld <i>electricBrake</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhalter vorgesehen.	"nein"
5	brakingRegime	Bremssystem des Zuges	string	ja	<Buchstabe für Bremsstellung>	Das Feld <i>brakingRegime</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhalter vorgesehen.	
6	brakedWeightPercentage	Bremshundertstel	integer	ja	<Prozentwert>	Das Feld <i>brakedWeightPercentage</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhalter vorgesehen.	"56"
7	length	Zuglänge	integer	ja	<Länge in Meter>	Das Feld <i>length</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhalter vorgesehen.	"399"
8	speed	aktuelle Geschwindigkeit des Zuges	integer	ja	"<km/h-Wert>"	Das Feld <i>speed</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhalter vorgesehen.	
9	mass	Masse des Zuges	integer	ja	"<Masse in Tonnen>"	Das Feld <i>mass</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhalter vorgesehen.	"1850"
10	trainLoad	Ladung des Zuges	integer	ja	"<Prozentwert>"	Das Feld <i>trainLoad</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhalter vorgesehen.	
11	trainMode	Zustand des Zuges	string	ja	"<Zustand des Zuges>"	Das Feld <i>trainMode</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhalter vorgesehen. trainMode kann die folgenden Werte einnehmen:	"STOPPED"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

						<ul style="list-style-type: none">• "MOVING" (Zug fährt)• "STOPPED" (Zug hält)• "DOOROPEN" (Türen geöffnet)• "BROKEN" (Zug defekt)• "UNKNOWN" (unbekannter Zustand)	
12	drivingRegime	Fahrzustand der auf dem Endgerät berechneten FE	string	ja	"<Fahrzustand>"	Das Feld <i>drivingRegime</i> wird für ZLR GF bei DAS-C nicht verwendet.	"COASTING"
13	info	Freies Textfeld	string	ja	"<Textfeld>"	Das Feld <i>info</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhalter vorgesehen.	
14	obeyedAdvice	Aktuell gültige id/referenceldAbs	string	nein	"advice-<Regionalbereichsnummer>/<laufende Nummer>"	Das Feld <i>obeyedAdvice</i> referenziert die <i>id</i> (bei Anzeige der Deltageschwindigkeit) bzw. die <i>referenceIdAbs</i> (bei Anzeige der Absolutgeschwindigkeit) einer auf dem Endgerät eingegangenen DAS-C-Nachricht.	"advice-1/8"
15	timeStamp	Versandzeitpunkt der Empfangsbestätigung	string (Format: date-time)	nein	"<CCYY-MM-DDThh:mm:ss[+/-]hh:mm>" Format entspricht ISO 8601 bzw. RFC 3339, Kapitel 5.6. (https://tools.ietf.org/html/rfc3339#section-5.6).	Das Feld <i>timeStamp</i> beinhaltet den Versandzeitpunkt der Empfangsbestätigung zu einer DAS-C-Nachricht.	"2016-03-31T15:34:02+01:00"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

5.1.1.2 Beispiel für eine Empfangsbestätigung

```
{
  "cTrainData": {
    "obeyedAdvice": "advice-1/1",
    "trainId":      "OT/Z1351/40001516/00/2016/20151220",
    "timeStamp":    "2016-03-31T15:29:57+01:00"
  }
}
```

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

5.1.2 DAS-O-Empfangsbestätigung



empfangsbestaetig
ung-daso_V1.6.json

JSON Schema:

5.1.2.1 oTrainData

Mit der oTrainData-Nachricht (DAS-O-Empfangsbestätigung) wird durch das Endgerät der Eingang einer DAS-O-Nachricht bestätigt. In der oTrainData-Nachricht sind die Felder trainID, obeyedEnvelope und timeStamp Pflichtfelder, alle anderen Felder sind optional. Das Feld obeyedEnvelope referenziert die id der empfangenen DAS-O-Nachricht. Unmittelbar nach dem Eingang einer DAS-O-Nachricht soll das Endgerät eine DAS-O-Empfangsbestätigung an ZLR GF versenden.

Durch das Füllen weiterer Felder besteht die Möglichkeit, Ist-Zugdaten vom Endgerät an ZLR GF zu senden. Im aktuellen Umsetzungsstand werden diese Felder jedoch noch nicht durch ZLR GF ausgewertet.

	Feldbezeichnung	Kurzbeschreibung	Typ	optional (ja/nein)	Format	Inhalt und Verwendung des Felds	Beispiel
1	trainId	Identifikator des Zuges	string	nein	"OT/<EVU-Nummer>/<Zugnummer>/00/<Fahrplanjahr>/<Startdatum>"	analog zur Beschreibung des Felds trainId bei der constantSpeedAdvice (Zeile 26)	"OT/Z1351/40001516/00/2016/20151220"
2	maxTraction	maximal zulässige/ verfügbare Zugkraft	integer	ja	"<Prozentwert>"	Das Feld <i>maxTraction</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhalter vorgesehen.	"90"
3	maxSpeed	zulässige Höchstgeschwindigkeit	integer	ja	"<km/h-Wert>"	Das Feld <i>maxSpeed</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet,	"90"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

						ist jedoch als Platzhalter vorgesehen.	
4	electricBrake	elektrische Bremse ja/nein	boole an	ja	"<ja/nein>"	Das Feld <i>electricBrake</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhalter vorgesehen.	"nein"
5	brakingRegime	Bremssystem des Zuges	string	ja	"<Buchstabe für Bremsstellung>"	Das Feld <i>brakingRegime</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhalter vorgesehen.	
6	brakedWeight-Percentage	Bremshundertstel	integer	ja	"<Prozentwert>"	Das Feld <i>brakedWeightPercentage</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhalter vorgesehen.	"56"
7	length	Zuglänge	integer	ja	"<Länge in Meter>"	Das Feld <i>length</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhalter vorgesehen.	"399"
8	speed	aktuelle Geschwindigkeit des Zuges	integer	ja	"<km/h-Wert>"	Das Feld <i>speed</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhalter vorgesehen.	
9	mass	Masse des Zuges	integer	ja	"<Masse in Tonnen>"	Das Feld <i>mass</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet, ist jedoch	"1850"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

						als Platzhalter vorge- sehen.	
10	trainLoad	Ladung des Zu- ges	inte- ger	ja	"<Prozentwert>"	Das Feld <i>trainLoad</i> wird für ZLR GF vor- erst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhal- ter vorgesehen.	
11	trainMode	Zustand des Zu- ges	string	ja	"<Zustand des Zuges>"	Das Feld <i>trainMode</i> wird für ZLR GF vor- erst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhal- ter vorgesehen. <i>trainMode</i> kann die fol- genden Werte einneh- men: <ul style="list-style-type: none">• "MOVING" (Zug fährt)• "STOPPED" (Zug hält)• "DOOROPEN" (Türen geöffnet)• "BROKEN" (Zug defekt)• "UNKNOWN" (un- bekannter Zu- stand)	"STOPPED"
12	drivingRegime	Fahrzustand der auf dem Endge- rät berechneten FE	string	ja	"<Fahrzustand>"	Das Feld <i>drivingRe- gime</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwen- det, ist jedoch als	"COASTING"

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

						<p>Platzhalter vorgesehen. <i>drivingRegime</i> kann die folgenden Werte einnehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "STOP" (Halt) • "ACCELERATION" (Beschleunigen) • "CONSTANTSPEED" (Beharren/konstante Fahrt) • "COASTING" (Ausrollen) • "OPERATIONALBRAKING" (Reibungsbremse) • "ELECTRICBRAKING" (elektrische Bremse) 	
13	info	Freies Textfeld	string	ja	"<Textfeld>"	Das Feld <i>info</i> wird für ZLR GF vorerst nicht verwendet, ist jedoch als Platzhalter vorgesehen.	
14	obeyedEnvelope	Aktuell gültige id	string	nein	"envelope-<Regionalbereichsnummer>/<laufende Nummer>"	Das Feld <i>obeyedEnvelope</i> referenziert die id einer auf dem Endgerät eingegangenen DAS-O-Nachricht.	"advice-1/8"
15	trainRouteId	ID der aktuell gültigen Train Route	string	ja	"<Train-Route-ID>"	Die Felder <i>trainRouteId</i> , <i>lastLandmark</i> und	

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

16	lastLandmark	Letzter passierter Referenzpunkt	string	ja	"<Landmark-ID>	<i>offsetToLastLM</i> werden für ZLR GF in der aktuellen Umsetzung	
17	offsetToLastLM	relative Entfernung der aktuellen Position zum letzten passierten Referenzpunkt	integer	ja	"<Entfernung in Metern>"	nicht verwendet. In der ONTIME-Schnittstellenspezifikation ist eine zusätzliche "Train-Route-Nachricht" vorgesehen, die an das Endgerät gesendet wird. Diese Train-Route-Nachricht beschreibt anhand einer Liste von Referenzpunkten den (ggf. disponierten) geplanten Laufweg des Zuges. Die Verwendung einer Train-Route-Nachricht kann dann sinnvoll sein, wenn der Zug bei einer Umleitung von seinem Regellaufweg abweicht und der disponierte Weg dem Endgerät mitgeteilt werden muss. Da ZLR GF bei einer vom Regellaufweg abweichenden Strecke keine DAS-O-Nachrichten versendet, ist ein Versand der Train-Route-Nachricht nicht erforderlich.	

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

18	isAbleToFollow	Angabe, ob die im Train Path Envelope definierten Zeitschranken eingehalten werden können	boole an	ja	"<ja/nein>"	Das Feld <i>isAbleToFollow</i> wird durch ZLR GF in der aktuellen Umsetzung nicht ausgewertet. Es beinhaltet die Information, ob die im Train Path Envelope definierten Zeitschranken eingehalten werden können. Können die Zeitschranken nicht eingehalten werden, überträgt das Endgerät die Ist-Zugdaten an ZLR GF und ZLR GF berechnet neue Zeitschranken.	
19	timeStamp	Versandzeitpunkt der Empfangsbestätigung	string (Format: date- time)	nein	"<CCYY-MM-DDThh:mm:ss[+/-]hh:mm>" Format entspricht ISO 8601 bzw. RFC 3339, Kapitel 5.6. (https://tools.ietf.org/html/rfc3339#section-5.6).	Das Feld <i>timeStamp</i> beinhaltet den Versandzeitpunkt der Empfangsbestätigung zu einer DAS-O-Nachricht.	"2016-03-31T15:34:02+01:00"

Beispiel:

```
{
  "oTrainData": {
    "obeyedEnvelope": "envelope-1/1",
    "trainId": "OT/Z1351/40001516/00/2016/20151220",
    "timeStamp": "2016-03-31T15:29:57+01:00"
  }
}
```

6 ZLR-Testdatenschnittstelle

Für die Entwicklung der Empfangsgeräte bzw. der -software für die ZLR-Nachrichten wird eine Testdatenschnittstelle angeboten, in der beispielhafte ZLR-Nachrichten bzw. Sequenzen von ZLR-Nachrichten als Testdaten verschickt werden.

Über die Testdatenschnittstelle können EVU oder Hersteller von Fahrerassistenzsystemen die Testdaten beziehen, um die Entwicklung gegen die ZLR-Schnittstelle zu ermöglichen.

Aktuell werden über die Testdatenschnittstelle ZLR-Nachrichten ausschließlich in der Inhaltsvariante „DAS-C“ verschickt.

Als Testdaten werden sogenannte „Testsets“ verwendet:

- Ein Testset besteht aus mindestens einer ZLR-Nachricht
- Je Testset: Definition der Menge an ZLR-Nachrichten mit Inhalt die generiert und versendet werden soll
- Definition des Versandzeitpunkts der einzelnen ZLR-Nachrichten je Testset relativ zur aktuellen Systemzeit, um die Reihenfolge und den zeitlichen Abstand zwischen dem Versand zweier ZLR-Nachrichten festzulegen
- Definition der Geltungszeiträume der ZLR-Nachrichten je Testset relativ zur aktuellen Systemzeit (kann auch negativ sein, um bspw. auf Empfängerseite zu simulieren, dass eine bereits nicht mehr gültige Nachricht eintrifft)



Testsetbeschreibung_V1.6.xlsx

Übersicht zu den aktuellen Testsets:

6.1 Registrierung der Testclients an der ZLR-Testdatenschnittstelle

Die Anmeldung der externen Testclients an der ZLR-Testdatenschnittstelle erfolgt durch den Versand der REG-Nachricht an den KomServer (vgl. Abschnitt 2.3), wobei ergänzend Folgendes gilt:

- In der Registrierungsnachricht muss das Attribut `testMode` verwendet werden und auf „true“ gesetzt sein.
- Im `payload` der Nachricht wird die Sequenz der Testsets angegeben (`testsequence`), die in dieser Reihenfolge durch den Testservice verschickt werden.

Der Eingang einer ZLR-Nachricht muss durch den Client auch bei Verwendung des Testservice mit einer ACK-Nachricht bestätigt werden (vgl. Abschnitt 2.4.2).

Nach Versand der letzten ZLR-Nachricht aus dem letzten Testset wird die Verbindung vom Testservice getrennt.

6.2 Beispiel für die REG-Nachricht

Im Folgenden ist beispielhaft eine REG-Nachricht für die Registrierung an der ZLR-Testdatenschnittstelle dargestellt. Es werden hier nacheinander die Testsets 001, 002 und 005 für die angegebene TrainID versendet.

```
{
  "type": "REG",
  "messageId": "d213ff68-2c35-4e03-bdaf-44efc77d51ee",
  "sessionId": "b1b6842a-67cc-424e-b733-bae6a81ecb34",
  "trainId": " OT/B2001/----10004711/00/----/20160531",
  "companyCode": "B2001",
  "testMode": true,
  "payload":
  "{
    "testsequence": ["testset_001", "testset_002", "testset_005"]
  }"
}
```

6.3 Sonderfälle für den fachlichen Inhalt der REG-Nachricht

Für den Inhalt des Payload gibt es die folgenden drei Sonderfälle:

1. Die `testsequence` ist „random“.
2. Das Feld `payload` fehlt, ist leer oder ist „default“.
3. Das Feld `payload` ist nicht korrekt gefüllt.

Fall 1 - Die `testsequence` ist „random“

Wenn im Payload "random" als einziger Testset-Name steht, werden zufällige Nachrichten ("constantSpeedAdvice", "coastingAdvice", "deleteAdvice" oder "endOfAdvice") ohne fachliche Logik geschickt bis die Verbindung vom Anforderer geschlossen wird.

Beispiel für Registrierungsnachricht "random":

```
{
  "type": "REG",
  "messageId": "d213ff68-2c35-4e03-bdaf-44efc77d51ee",
  "sessionId": "b1b6842a-67cc-424e-b733-bae6a81ecb34",
  "trainId": " OT/AT01/----10004711/00/----/20160531",
  "companyCode": "AT01",
  "testMode": true,
  "payload":
  "{
    "testsequence": ["random"]
  }"
}
```

Wenn zufällig generierte Nachrichten durch Registrierung mit „random“ angefordert wurden, muss die Verbindung von Clientseite durch eine Disconnect-Nachricht beendet werden.

Wenn der Anforderer 5 Nachrichten in Folge nicht mit "acknowledge" beantwortet, wird die Verbindung vom Service getrennt (timeout).

Fall 2 - Das Feld `payload` fehlt oder ist leer

Wenn der Payload fehlt, leer ist oder „default“ enthält, wird Testset #1 als Standardfall geschickt.

Beispiel für Registrierungsnachricht "default":

```
{
  "type": "REG",
  "messageId": "d213ff68-2c35-4e03-bdaf-44efc77d51ee",
  "sessionId": "b1b6842a-67cc-424e-b733-bae6a81ecb34",
  "trainId": " OT/AT01/----10004711/00/----/20160531",
  "companyCode": "AT01",
  "testMode": true,
  "payload":
  "{
    "testsequence": ["default"]
  }"
```

Fall 3 - Das Feld payload ist fehlerhaft gefüllt

Wenn das Feld payload Fehler enthält oder nicht eindeutig ist, werden keine Nachrichten geschickt.

Beispiel für fehlerhafte Registrierungsnachricht:

```
{
  "type": "REG",
  "messageId": "d213ff68-2c35-4e03-bdaf-44efc77d51ee",
  "sessionId": "b1b6842a-67cc-424e-b733-bae6a81ecb34",
  "trainId": " OT/AT01/----10004711/00/----/20160531",
  "companyCode": "AT01",
  "testMode": true,
  "payload":
  "{
    "testsequence": ["testset001", "testset_0002", "testset_00", "some-
thing_else"]
  }"
```

7 Fehlerbehandlung

Die Fehlerbehandlung lässt sich im Wesentlichen unterscheiden nach

- Fehlerbehandlung bei HTTP Services, inklusive HTTP UPGRADE
- Fehlerbehandlung im Verlauf der WebSocket-Kommunikation

Fehlernachrichten unterliegen der folgenden Struktur. Übertragen werden die Fehlernachrichten im JSON Format.

Name	Type	Beschreibung	Beispiel
timestamp	xsd:dateTime	Zeitstempel zu der der Fehler aufgetreten ist	ADV, REG, ACK
domain	xsd:string	Service-Domain, ZLR für dieses Schnittstellendokument	ZLR
hostname	xsd:string	Hostname, auf der der Fehler aufgetreten ist	ZLR-ib3n-n-kogw-01
operation	xsd:string	Service-Operation, die den Fehler verursacht hat	GET, ADV, REG, ..
service	xsd:string	Service, der den Fehler verursacht hat.	SessionAPI, ZLR
version	xsd:string	Version des Service	1.0
messageld	xsd:string	UUID gemäß RFC 4122 ⁸ Global eindeutiger Identifier zur Identifikation einer Nachricht	f81d4fae-7dec-11d0-a765-00a0c91e6bf6
relatesTo	xsd:string	Referenz zur Nachricht, die den Fehler verursacht hat.	628f67b8-1e7b-4e0b-b777-0a12c685f2b8
sessionId	xsd:string	SessionId der Fehler-nachricht	
error.id	xsd:string	Eindeutige GUID eines Fehlers	2b638889-efa4-459a-9cea-85f7c4c9b8e5
error.code	xsd:string	Fachlicher Fehlercode	4000
error.severity	xsd:string	Fehlerklasse	Failure, fatal, warning
error.message	xsd:string	Fehlernachricht zum Fehlercode	Unauthorized

Folgende Fehlercodes und Fehlernachrichten sind zu erwarten.

⁸ <https://www.ietf.org/rfc/rfc4122.txt>

Technische und fachliche Schnittstellenbeschreibung

SSTB_ZLR_KomServer_ZLR_GF_1.7

Fehlercode	Fehlernachricht	Beschreibung
4000	Unauthorized	Ein nicht autorisierter Servicenutzer versucht den Service aufzurufen. Zu überprüfen sind die zur Verfügung gestellten Credentials API Key sowie Username/Passwort
4007	Access denied	Der Servicenutzer hat keine Berechtigung den aufgerufenen Service zu verwenden.
5001	Unable to authorize session id	Die verwendete SessionId ist nicht valide.

Eine beispielhafte Fehlernachricht ist nachfolgend zu finden.

```
HTTP/1.1 401 Unauthorized
Content-Type: application/json

{
  "timestamp": "2018-05-08 16:53:10.322",
  "messageId": "628f67b8-1e7b-4e0b-b777-0a12c685f2b8",
  "domain": "ZLR",
  "hostname": "ZLR-ib3n-n-kogw-01",
  "operation": "GET",
  "service": "SessionAPI",
  "version": "1.0",
  "error": {
    "id": "2b638889-efa4-459a-9cea-85f7c4c9b8e5",
    "severity": "failure",
    "code": "4000",
    "message": "Unauthorized"
  }
}
```

Fehlercodes und Fehlernachrichten werden nur bei Verwendung eines HTTP Services inklusive der HTTP Upgrade an den Client zurückgemeldet. Kritische Fehler während der WebSocket-Kommunikation führen zu einem Verbindungsaufbau. Für eine detaillierte Fehleranalyse ist in diesem Fall der Ansprechpartner der DB Netz zu kontaktieren. Erforderliche Informationen zur weiteren Analyse sind.

- Zeitstempel - Zu welchem Zeitpunkt ist der Fehler aufgetreten
- Endpunkt: Welcher Endpunkt wurde aufgerufen
- Service: Welcher Service wurde in welche Version verwendet.
- Trace-Log der Anwendung

8 Nachrichtenkorrelation

Zur Korrelation von Nachrichten sind eindeutige technische Identifier zu verwenden. Die Korrelation dient dazu technisch unabhängig, aber fachlich zusammengehörige Nachrichten mit einander in Verbindung zu setzen.

Um dieser Anforderungen zu genügen, wird beim Versenden einer Nachricht ein eindeutiger Identifier mit Hilfe eine GUID erzeugt. Dies wird im sendenden System (im Beispiel ZLR GF Server) gespeichert und der ausgehenden Nachricht (ADV) über die Property messageId zu-gefügt. Das empfangende System (TFZ OBU) extrahiert diese Property und fügt die GUID der fachlichen Antwortnachricht (im Beispiel ACR) über die Property relatesTo hinzu. (Vergleiche hierzu Abbildung 2)

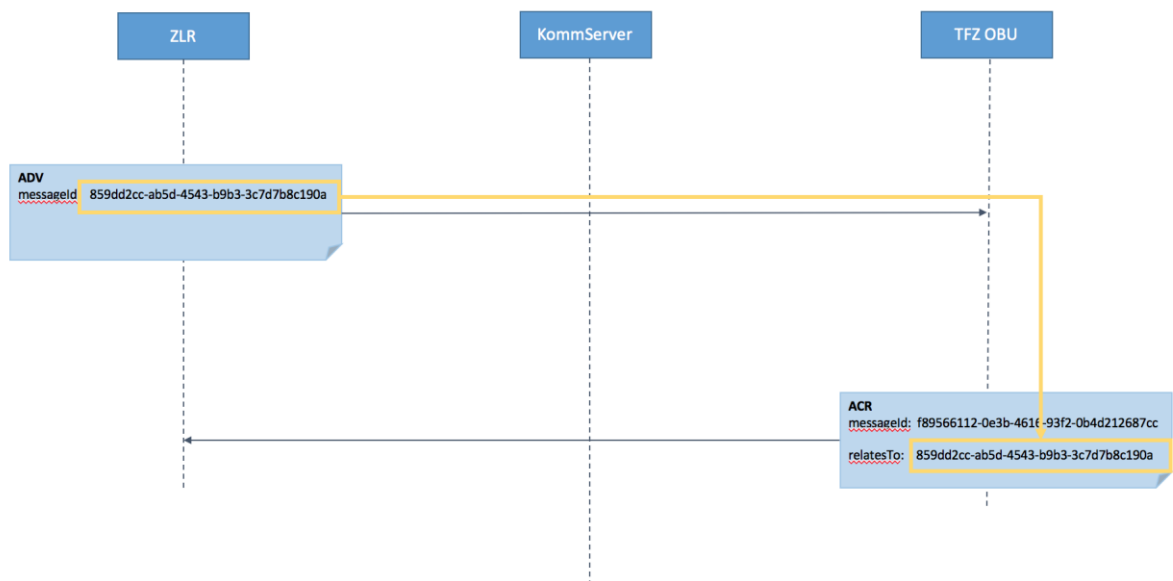


Abbildung 2 Korrelation von Nachrichten

Durch die Eindeutigkeit der GUIDs kann im empfangenden System die Property relatesTo extrahiert und mit der ursprünglich versandten Nachricht korreliert werden.

9 Anhang II: Schemata

Alle Nachrichten entsprechen dem folgenden Schema:

```
{
  "title": "ZLR Schema",
  "type": "object",
  "properties": {
    "type": {
      "description": "Message type. One of REG, ACR, ADV,
ACK, DIS, ACD",
      "type": "string"
    },
    "messageId": {
      "description": "Globally unique message Id, use GUID",
      "type": ["string", "null"]
    },
    "sessionId": {
      "description": "unique session Id, use GUID",
      "type": "string"
    },
    "relatesTo": {
      "description": "correlation Id, use origin messageId",
      "type": ["string", "null"]
    },
    "expireAt": {
      "description": "datetime, use IOS 8601 with pattern: YYYY-MM-
DDThh:mm:ss.STZD ",
      "type": ["string", "null"]
    },
    "bzCode": {
      "description": "single BZ Code, use on of the values: HBZN, EGDW, FBZM,
RBZS, MBZS, LBZS, BBZO, BBZB",
      "type": ["string", "null"]
    },
    "companyCode": {
      "description": "DB Netz Kundennummer",
      "type": ["string", "null"]
    },
    "trainId": {
      "description": "Train Id including train, Kundennummer, day of opera-
tion, start region (BZ)",
      "type": ["string", "null"]
    },
    "payload": {
      "description": "payload from either train or ZLR
server",
      "type": ["object", "null"]
    }
  },
  "required": [
    "type", "messageId"
  ]
}
```

Fehlernachrichten entsprechen dem folgenden Schema:

```
{
  "$schema": "http://json-schema.org/draft-07/schema#",
  "$id": "http://dbnetz.com/is/betrieb/common/error",
  "title": "Error Log Message",
  "type": "object",
  "properties": {
    "timestamp": {
      "$id": "#/properties/timestamp",
      "type": "string"
    },
    "hostname": {
      "$id": "#/properties/hostname",
      "type": [ "string", "null" ]
    },
    "domain": {
      "$id": "#/properties/domain",
      "type": [ "string", "null" ]
    },
    "service": {
      "$id": "#/properties/service",
      "type": [ "string", "null" ]
    },
    "version": {
      "$id": "#/properties/version",
      "type": [ "string", "null" ]
    },
    "operation": {
      "$id": "#/properties/operation",
      "type": [ "string", "null" ]
    },
    "messageId": {
      "$id": "#/properties/messageId",
      "type": [ "string", "null" ]
    },
    "relatesTo": {
      "$id": "#/properties/relatesTo",
      "type": [ "string", "null" ]
    },
    "error": {
      "type": "object",
      "properties": {
        "id": {
          "$id": "#/properties/error/id",
          "type": [ "string", "null" ]
        },
        "code": {
          "$id": "#/properties/error/code",
          "type": [ "string", "null" ]
        },
        "severity": {
          "$id": "#/properties/error/severity",
          "type": [ "string", "null" ]
        },
        "message": {
          "$id": "#/properties/error/message",
          "type": [ "string", "null" ]
        }
      }
    }
  }
}
```

10 Anhang III: Beispielnachrichten

```
{
  "type": "ADV",
  "messageId": "fa415b69-f4da-47a6-8d0b-9c18427084d4",
  "sessionId": "47124e70-56c8-4912-8d0d-bb469b49dfb",
  "companyCode": "Z1351",
  "trainId": "OT/Z1351/40001516/00/2016/20151220",
  "payload": {
    "constantSpeedAdvice": {
      "id": "advice-1/1",
      "optimalSpeed": 80,
      "deltaSpeed": 40,
      "location": "72,4 (4000)",
      "startStationShort": "Plochingen",
      "startStationLong": "Plochingen",
      "startKm": 22.8,
      "startLine": 4700,
      "startSignal": "ESig",
      "endStationShort": "Reichenbach/Fils",
      "endStationLong": "Reichenbach (Fils)",
      "endKm": 27.4,
      "endLine": 4700,
      "endSignal": "ESig",
      "reasonCode": "followTrain",
      "startValidity": "2016-03-31T15:30:07+01:00",
      "endValidity": "2016-03-31T15:34:12+01:00",
      "trainId": "OT/Z1351/40001516/00/2016/20151220",
      "timeStamp": "2016-03-31T15:29:57+01:00"
    }
  }
}
```

11 FAQ

Werden erneut Fahrempfehlungen versendet, wenn der Client keine ACK Nachricht verschickt?

Nein, die ACK-Nachricht ist für die Berechnung von Fahrempfehlungen und für statistische Zwecke relevant. Ein erneuter Versandt der Fahrempfehlung bei ausbleibender Bestätigung ist nicht realisiert.

Müssen nach einem Verbindungsabbruch erneut Registrierungsnachrichten versandt werden?

Ja, die REG-Nachrichten sind jeweils einer Verbindung zugeordnet. Wird diese Verbindung abgebaut oder abgebrochen, muss eine erneute Registrierung erfolgen.

Was passiert, wenn eine REG Nachricht zweimal versendet wird bzw. sich auf ein und denselben Zug bzw. Company registriert wird?

Registrierungen sind Verbindungsabhängig. Erfolgt eine doppelte Registrierung auf einen identischen companyCode bzw. trainId auf der gleichen Verbindung, sind keine Auswirkungen zu erwarten. Es werden weiterhin Fahrempfehlungen versendet.
Erfolgt eine doppelte Registrierung auf einer anderen Verbindung, einem anderen technischen Kanal wird davon ausgegangen, dass die andere Verbindung veraltet ist und diese aktiv geschlossen.