

**EVU-Schnittstelle des Bestellsystems („pa-
thOS“)**

Anlage 3

**Übersicht der Kompatibilität
der xsd-Versionen und Abweichungen vom
Zielzustand**

Historie / Änderungen

Version	Bearbeitet/ geändert von	Beschreibung der Änderungen/Bemerkungen	Datum
4.1.0		Initiale Fassung	23.07.2019
4.1.1		Zuordnung xsd-Version 2.2.4	25.02.2020
4.2.0		Zuordnung xsd-Version 2.5.0.0	26.02.2021
4.3.0		Zuordnung xsd-Version 3.0.2.0	16.08.2021
4.4.0		Zuordnung xsd-Version 3.1.0.1	28.02.2022
4.4.1		Zuordnung xsd-Version 3.2.0.0	18.08.2022
4.4.2		Zuordnung xsd-Version 3.3.0.0	10.05.2023
4.5.0		Zuordnung xsd-Version 3.5.0.0	17.07.2024
4.6.0		Entfernung von Kompatibilitäten veralteter xsd-Versionen	17.04.2025
4.6.1	DB InfraGO AG Fabian Sommer	Aufnahme der Einschränkungen zur Sicherstellung des GoLives für die Netzfahrplanphase 2027	14.07.2025

1 Vorgaben zur Kompatibilität und Anwendung der Dokumentation

Die Dokumentation für die Schnittstelle zum Bestellsystem der DB InfraGO („pathOS“) besteht aus einem Hauptdokument und mehreren Anlagen (siehe Hauptdokument, Kapitel 3.1). Alle zueinander gehörenden Dokumente haben immer die gleiche Versionsnummer. Änderungen an den Dokumenten sind jeweils in der Änderungshistorie des betreffenden Dokuments aufgeführt, die Sie am Anfang jedes Dokuments finden.

Die folgende Tabelle enthält eine Übersicht der Versionen der Dokumentation für die EVU-Schnittstelle des Bestellsystems der DB InfraGO („pathOS“). Jeder dieser Versionen ist die jeweilige der Dokumentation zu Grunde liegende Version der xsd zugeordnet. Zusätzlich sind alle kompatiblen xsd-Versionen benannt, die für den in dieser Dokumentation beschriebenen Nachrichtenaustausch ebenfalls genutzt werden können.

Versionsnummer SST- Dokumentation	Veröffentlicht am	Anzuwenden ab	Basiert auf xsd-Version	Kompatible xsd-Versionen
4.6.1	08.07.2025	März 2026	3.5.0.0	keine

2 Vorübergehende, notwendige Abweichungen vom Soll

Die EVU-SST-Dokument (Hauptdokument ergänzt um die Anlagen 1, 4,8 und 9) bilden die fachlichen Vorgaben für die Prozesse zur Durchführung der Trassenbestellung und -vergabe.

Sie beschreiben den aktuell bekannten Soll-Zustand einer finalen TAF/TAP TSI Umsetzung bei an der Schnittstelle der DB InfraGO AG.

Dieser Soll-Zustand ist bei der ersten Inbetriebnahme nicht erreichbar, weswegen im Folgenden die Einschränkungen und Anpassungen aufgeführt sind, die zu beachten sind.

Es bleibt davon aber unbenommen das Ziel, den Soll-Zustand in späteren Produktivsetzungen sukzessiv zu erreichen.

Thema	Referenz	Beschreibung	Vorübergehende Lösung
Rahmenvertragsvergabe und -änderung	Hauptdokument, Kap. 5.4	Derzeit werden keine neuen Rahmenverträge geschlossen. Sobald über eine Wiedereinführung von Rahmenverträgen entschieden ist, wird die Implementierung hierzu stattfinden. Dies betrifft auch die Änderung an bestehenden Rahmenverträgen.	Änderungen an bestehenden Rahmenverträgen müssen über Kanäle abseits von TTT durchgeführt werden. Das genaue Prozedere wird durch die bekannten Ansprechpartner kommuniziert. Die Referenzierung von Rahmenvertragskapazitäten muss nach dem Verfahren aus Kap. 5.4.17 und 5.4.18 unter Angabe einer PathID mit RoR-Code „DE07“ angegeben werden.
Kurzfristige Fahrlagenberatung mit Buchungsoption	Hauptdokument, Kap. 5.5	Möglichkeit zur Buchung von automatisiert erzeugten Trassenvorschlägen ohne manuellen Eingriff.	Das Produkt wird weiterhin ausschließlich über die Click&Ride-App angeboten.
Prozesse für Nebenleistungen	Hauptdokument, Kap. 6	Skizzierte Prozesse für die Nebenleistungen Fahrplan- und Betriebsprogrammstudien, Fahrplanzeiten usw. sollen unter Verwendung des TAF/TAP TSI Standards über das CI oder pathOS durchführbar sein.	Die Prozesse sind bis auf Weiteres nicht über die dargestellten Prozesse durchführbar. Es gelten die bisherigen Verfahren.
Änderung der Ausgangsregion im Trassenangebot	Hauptdokument, Kap. 5.2 und 5.3	Wenn im Rahmen der Trassenkonstruktion die Startbetriebsstelle in einer anderen Region (alt Ausgangsniederlassung) verschoben werden muss, kann kein Angebot erzeugt werden.	Das heutige Vorgehen muss beibehalten werden. Muss durch eine Änderung der Startbetriebsstelle die Region geändert werden, ist vom Kunde eine neue Trasse zu bestellen und die erste Trasse zu stornieren.
Änderung der Startbetriebsstelle nach Vertragsschluss	Hauptdokument Kap 5.3	Eine Änderung an der Startbetriebsstelle, die zu einer Änderung der Start-Region (alt Ausgangsniederlassung) führen würde, kann nicht entgegen genommen werden.	Das heutige Verfahren muss beibehalten werden. Ändert sich durch die Änderung nach Vertragsschluss die Ausgangsregion, ist in Absprache mit der DB InfraGO die Trasse zu stornieren und neu zu bestellen.
Beginn der Trasse am Vortag	Hauptdokument, Kap.Kap 5.2 und 5.3 in Verbindung mit Abb. 2	Eine vom Kunden bestellte Startbetriebsstelle kann unter der Verwendung des OffsetToReference im Rahmen der Konstruktion auf den Vortag verschoben werden. Dadurch verändert sich der Verkehrstag des Pathes auf den Vortag und	Bestellte Verkehrstage können von Seiten DB InfraGO im Rahmen der Konstruktion nicht auf den Vortag verschoben werden. Eine Anwendung des OffsetTo-Reference ist in diesen Fällen nicht möglich.

Thema	Referenz	Beschreibung	Vorübergehende Lösung
		damit unter Umständen auf einen Zeitpunkt außerhalb des Kalenders des ReferenceTrains. Mit der Angabe des OffsetToReference ist die Eindeutigkeit wieder hergestellt	
Verwendung von Freifeldern in den Nachrichten	Anlage 1, alle Nachrichtentypen, Tabelle 17	In den Nachrichtentypen unter TAF/TAP TSI sind an mehrere Stellen „FreeTextField“-Datenfelder vorgesehen. Diese sind auf Message-Ebene und in den Strukturen „AdministrativeContactInformation“ sowie PlannedJourneyLocation innerhalb der Train- und PathInformation zu finden. Die Felder auf Messageebene sind wie beschrieben, für die definierten Geschäftsvorfälle zu verwenden. Die Informationen in den „FreeTextField“-Feldern „AdministrativeContactInformation und der PlannedJourneyLocation werden ignoriert	Notwendige Informationen für die Konstruktion sind in den dafür vorgesehenen Standardfeldern vorzunehmen. Sind darüber hinaus weitere Angaben zu machen, sind diese in das Feld „FreeTextField“ auf Message-Ebene einzutragen.
Ermittlung der Gesamtlänge und Gesamtlast	Anlage 1	Laut TAF/TAP TSI ist vom Besteller die Last und Länge von Triebfahrzeug, Wagenzug und Gesamtzug zu übermitteln und dies für die Konstruktion zu verwenden.	Die Last und Länge des Triebfahrzeugs wird durch die Stammdaten bei der DB InfraGO überschrieben und führt dann auch womöglich zu einer geänderten Gesamtzuglast- und länge.
Entfall Route-Updateprozesse	Hauptdokument Kap 5.6	Durch die Trennung des Gesamtzuglaufs (Route) von der jeweiligen Trasse im Verantwortungsbereichs des jeweiliges EIU muss bei notwendigen Änderungen an den Trassenanteilen geprüft werden, ob die Route noch zur Trasse passt. Falls nicht, muss der Route-Updateprozess durchgeführt werden.	Der Prozess zur Änderung der Route wird bis auf Weiteres von DB InfraGO nicht unterstützt. Nach der initialen Trassenbestellungen werden keine Änderungen an der Route mehr vorgenommen. Durch die Änderung der Route notwendige zeitliche Aufteilungen von Trassen werden nicht durchgeführt.
Entfall UpdateLinkMessage	Hauptdokument Kap. 3	Die Nachricht kann zur Änderung von Verknüpfungen zwischen Trassen (Pathes) und ReferenceTrains verwendet werden. Entgegen der bisher beschriebenen Nicht-Verwendung aus der Dokumentation existiert der Entschluss, die UpdateLinkMessage bereits im Fahrplan zu verwenden.	Keine vorübergehende Lösung. Es wird ein Konzept zur Verwendung der UpdateLinkMessage entworfen, mit dem Markt konsultiert und danach veröffentlicht.

Thema	Referenz	Beschreibung	Vorübergehende Lösung
Nur eine AffectedSection	Hauptdokument, Kap. 3, Anlage 1, Nachrichten PathNotAvailable und PathCanceled	Die europäische xsd sieht die mehrfache Verwendung der Struktur „AffectedSection“ innerhalb der Nachrichten PathNotAvailable und PathCanceled vor.	Entgegen dem europäischen Standard kann von Seiten der DB InfraGO nur eine Struktur „AffectedSection“ je Nachricht entgegengenommen werden. Sollten mehrere Stornierungssachverhalte kommuniziert werden, müssen diese in getrennten Nachrichten gesendet werden. Ebenso wird die DB InfraGO für die netzausgelöste Stornierung oder Änderung immer nur einmal die Struktur „AffectedSection“ verwenden. Die DB InfraGO strebt die Änderung des europäischen Standards an.
Kein Base64 Kodierung	ERA-TD-104	In den mitgeltenden technischen Dokumenten zur TAF/TAP TSI ist in TD-104 die Kodierungsverfahren mit Base64 vorgeschrieben.	Die InfraGO wird diese Kodierungsverfahren bis auf Weiteres nicht umsetzen. Es gelten die Festlegungen aus den Anlagen zu dieser Schnittstelle.