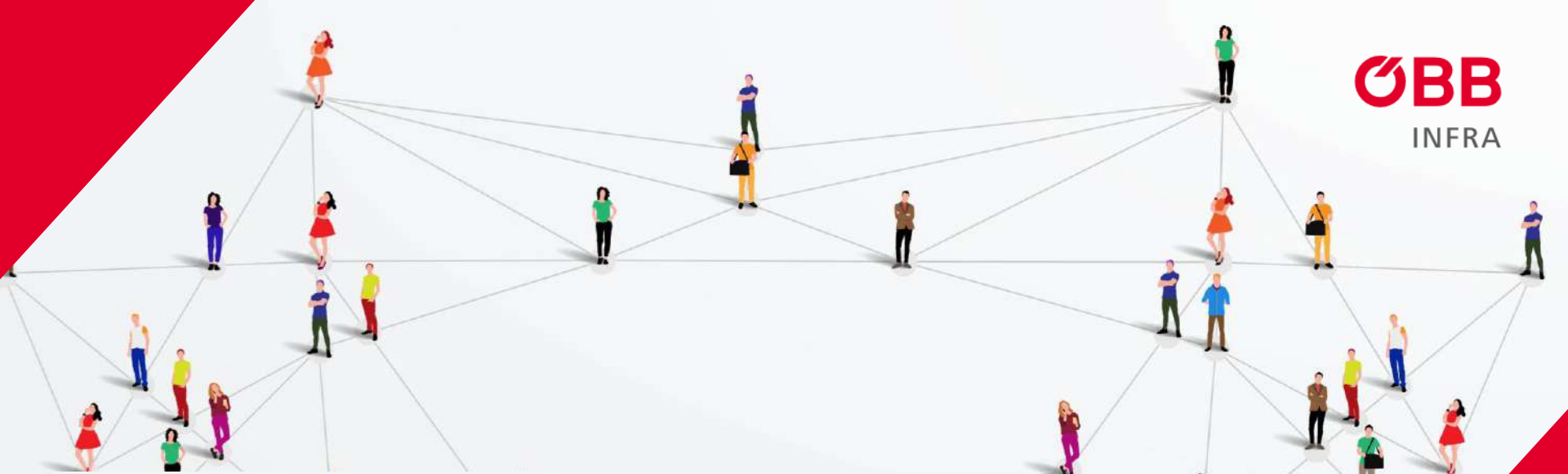


Herzlich willkommen zum Kund:innen-Update!

02. Oktober 2026

Telematics TSI Update TCM/PTCM



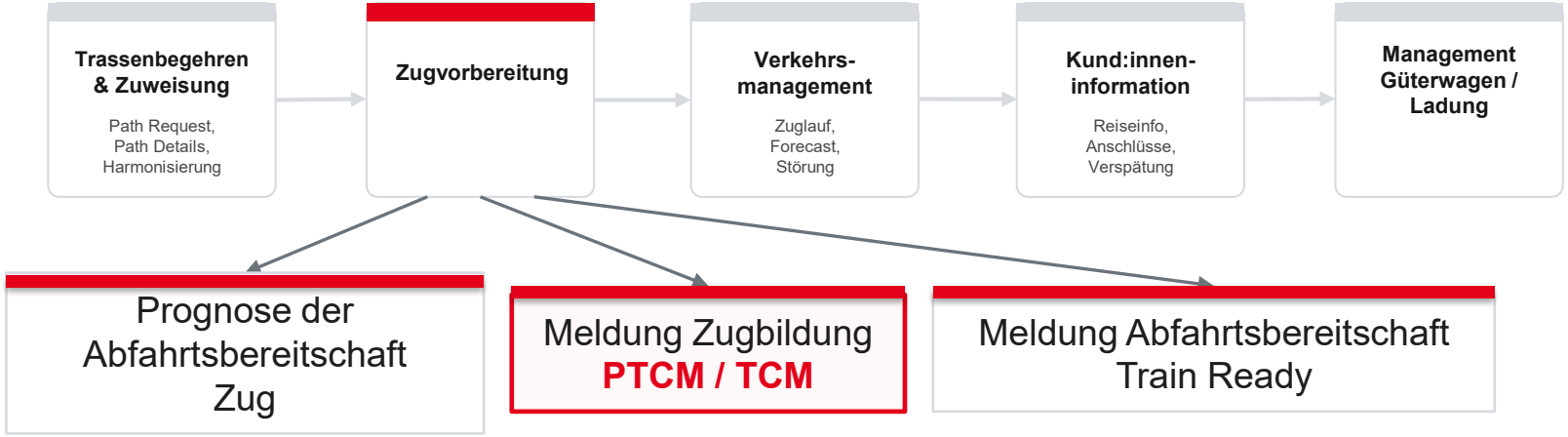
Agenda

- Überblick TEL TSI
- Überblick TCM / PTCM
- Güterverkehr: Überblick Zugdateneinmeldung (TCM / ZDE)
- Ablauf der TEL-TSI-Anbindung: Nachrichten und Kontakte zum Common Interface
- Personenverkehr: PTCM-Zugbildungsmeldung
- TCM und PTCM: die nächsten Meilensteine
- Diskussionsrunde

TEL TSI Überblick

Mehr als eine Schnittstelle: TEL TSI verbindet Fahrwegkapazität, Zugfahrt und Kund:inneninformation.

Die Telematics TSI ist eine **Transformation der gesamten EVU/EIU-Prozesskette**.
Sie standardisiert den Informationsaustausch, harmonisiert Geschäftsprozesse und schafft die **Grundlage für eine digitale und interoperable Zusammenarbeit** im europäischen Eisenbahnverkehr.



Fokus des Kund:innen-Updates heute: **Zugvorbereitung** – konkret **TCM / PTCM**

TEL TSI: Grundsätze TCM / PTCM

TEL TSI gibt die Grundsätze für die Übermittlung der Zugbildung vor.

1. Wer muss die TCM / PTCM senden?

Der **Responsible RU (= durchführendes EVU)** ist für die Übermittlung der Zugbildungsdaten verantwortlich.
Empfänger sind:

- alle betroffenen Infrastrukturbetreiber (IM)
- der nächste Responsible RU bei einem Responsible RU-Wechsel

2. Wann muss die TCM / PTCM gesendet werden?

Die TCM / PTCM soll

- vor der Abfahrt vom Zugursprung oder
- vor dem Eintritt in das Netz des IM

übermittelt werden

Gemäß RW 30.04.20 sind EVU dazu verpflichtet, die erforderlichen, aktuellen Zug- und Wagendaten frühestens sechs Stunden vor der Abfahrt des Zuges im Ausgangsbahnhof/Grenzeintrittsbahnhof, spätestens jedoch zum Zeitpunkt der Abfahrbereitschaft, an die ÖBB-Infrastruktur AG zu übermitteln.

3. Was passiert bei Änderungen?

Ändert sich die Zugzusammensetzung während der Fahrt, muss der Responsible RU die TCM aktualisieren und erneut an alle betroffenen Parteien versenden.

Deep Dive Zugvorbereitung: Projektstatus TCM + PTCM

Status: Reifegrad, Zielarchitektur, EVU-Auswirkungen

STATUS

Güterverkehr

TCM – Train Composition Message

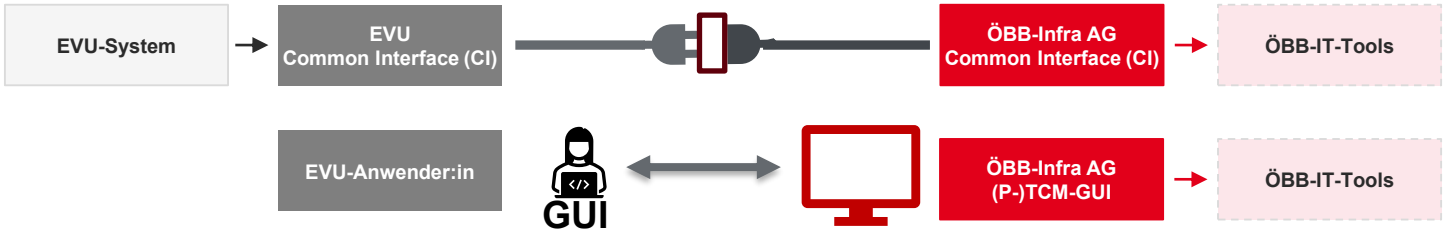
1	**Tests möglich**	CI-Anbindungstests möglich; EVUs können technische Testnachrichten vorbereiten.
2	**Produktiv**	Operative Nutzung mit **Fahrplanwechsel 2026/2027**
3	**Übergang bis 06/2027**	HERMES30 bleibt befristet nutzbar; PORTHOS-ZDE **bleibt auch danach noch** Übertragungsmöglichkeit.

Personenverkehr

PTCM – Passenger Train Composition Message

1	**Anbindungstests möglich**	Testnachrichten für fachlichen Austausch möglich.
2	**E2E Tests frühestens ab Q2 2027**	Aktueller Plan für den Beginn des Testfensters: Q2 2027
3	**Übergang**	Bestehende Einmeldearten über proprietäre Schnittstelle / Zugvorbereiter bis auf weiteres möglich

ZIELARCHITEKTUR / OPERATIVE E2E-SICHT



EVU-Auswirkung: Schnittstellenfähigkeit + Datenqualität + Übergangsplanung müssen parallel betrachtet werden.

Güterverkehr: Überblick Zugdateneinmeldung (TCM / ZDE)

(1) **Die Einstellung der alten H30-Schnittstelle erfolgt gemäß SNNB 2027.** Kunden, die TCM verwenden bzw. auf TCM umsteigen wollen, sollten spätestens zum Fahrplanwechsel 2026/2027 auf TCM-GUI (über Zugdateneinmeldung) oder auf **TCM-Schnittstelle (TAF-TSI-Format)** umgestiegen sein.

(2) Eine Einstellung der PORTHOS-ZDE-Schnittstelle ist **NICHT** geplant.
Sämtliche EVU, die sich bereits an diese Schnittstelle angebunden haben,
benötigen KEINE Änderungen zum Fahrplanwechsel 2026/2027! !

WICHTIG: Falls bei ÖBB-Infra an einer Betriebsstelle im Zuglauf, Anlagen- und/oder Verschubleistungen mit Infra-Personal und/oder Infra-TFZ bestellt werden, oder Wagen auf ein anderes EVU übergehen, bzw. diese zwischenabgestellt werden müssen, reicht eine TCM-Meldung nicht aus. **Diesfalls MUSS eine PORTHOS-ZDE-Einmeldung erfolgen!**

(3) **TCM-Zugdateneinmeldung via Schnittstelle (CI):** In der TCM-Schema-Beschreibung sind jene Felder definiert, die von der ÖBB-Infrastruktur AG für die gültige Übermittlung der Train Composition Message (TCM) notwendig sind.
→ TCM-Beschreibung siehe: Zugdateneinmeldung - ÖBB-Infrastruktur AG

TCM-Zugdateneinmeldung via GUI: Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt zusätzlich eine GUI-Maske zur Zugdatenübermittlung zur Verfügung, welche mit Fahrplanwechsel 2026/2027 in Betrieb geht.

→ Dazu müssen **keine** neuen oder zusätzlichen Berechtigungen angefordert werden.
→ Wenn die Anbindung an die TCM-Schnittstelle noch nicht erfolgt ist, bitten wir Sie umgehend mit der Anbindung zu beginnen. (Siehe Folie 10)

Live-Demo: Zugdateneinmeldung im Güterverkehr

GUI, PORTHOS-ZDE und TCM im direkten Vergleich

DREI VARIANTEN

Wie können Zugdaten künftig im Güterverkehr eingemeldet werden?

01

PORTHOS-GUI-Zugdateneinmeldung

Direkte Einmeldung über die GUI der ÖBB-Infrastruktur.

02

PORTHOS-ZDE-Schnittstelle

Bestehende Schnittstelle im H30-ähnlichen Format.

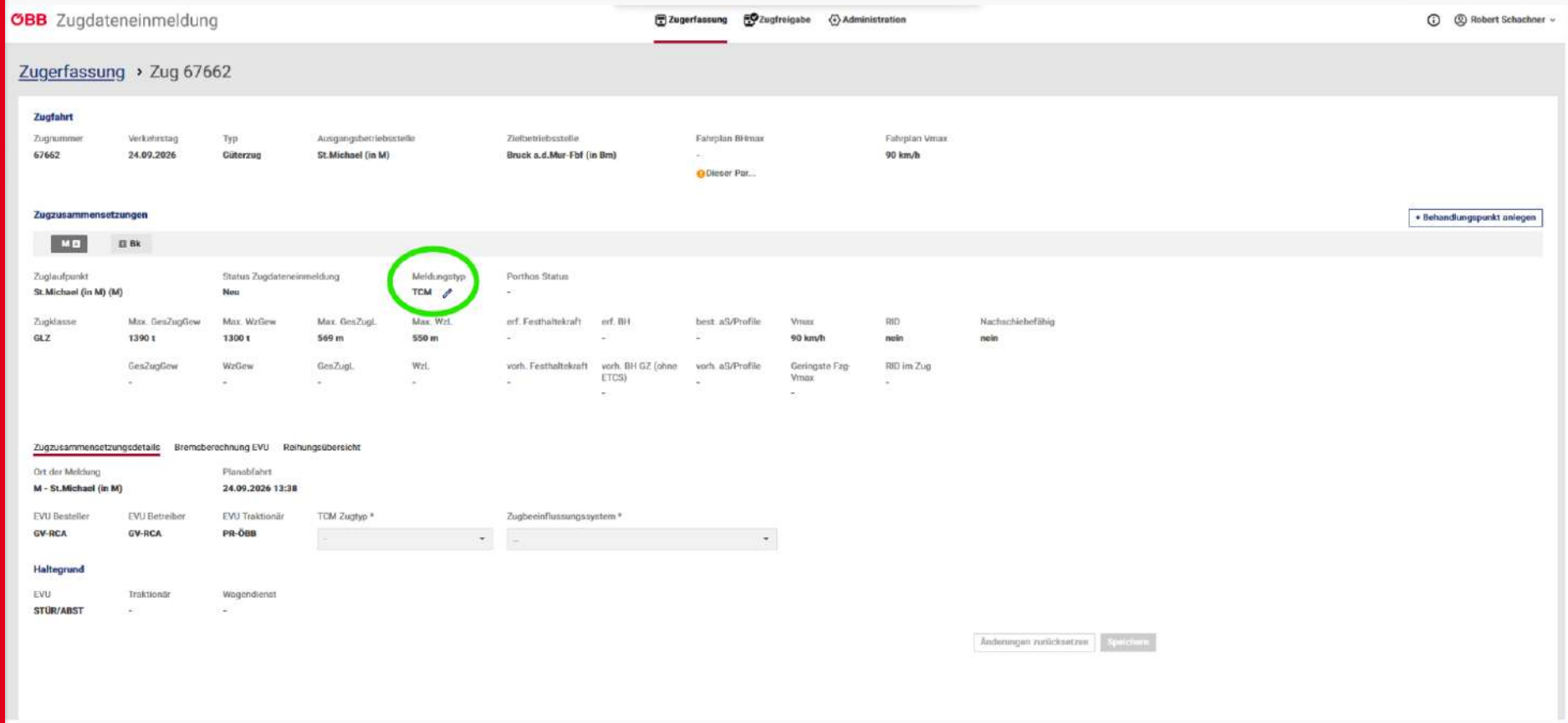
03

TCM via CI-Schnittstelle

Standardisierte Zugbildungsdaten im TEL-TSI-Format.

Im Fokus der Live-Demo: PORTHOS-GUI für TCM und ZDE

Live-Demo: Zugdateneinmeldung im Güterverkehr

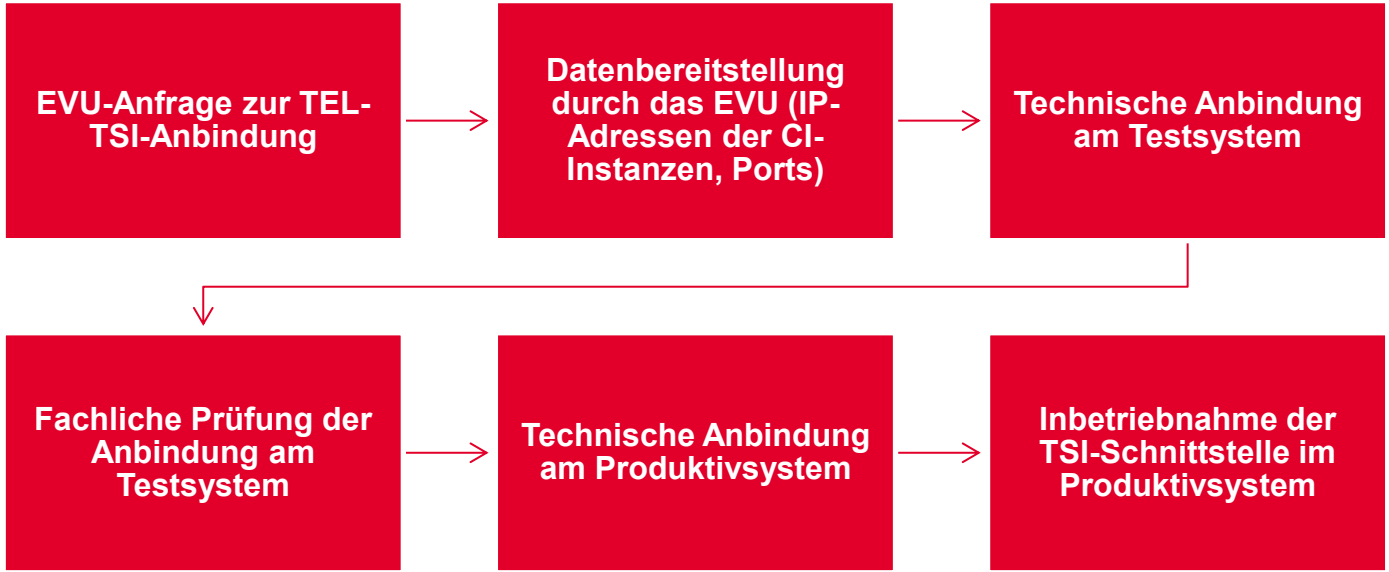


Fragen & Antworten

- *Im Mai hat die ÖBB gesagt, wir schaffen die TCM erst im Spätherbst und deshalb bleibt die alte H30-Schnittstelle zur sicheren Gewährleistung eines vernünftigen Übergangs voraussichtlich bis Sommer in Betrieb. Jetzt heißt es, die H30-Schnittstelle soll man nicht benutzen, sondern man soll zum Fahrplanwechsel die TCM benutzen. Habe ich das richtig verstanden, dass die TCM bis zum 13.12. laufen muss? Ein Umstellungszeitraum von zwei Monaten wäre ein bisschen knapp.*
  - **Ab 13. Dezember 2026 können wir Ihre Zugdaten offiziell im TCM-Format über die GUI oder CI übernehmen.**
  - **Bis einschließlich 30. Juni 2027 gilt eine Übergangsfrist, bis dahin kann die „alte“ H30-Schnittstelle (direkt in das Altsystem InfraTIS) weiterhin verwendet werden.**
  - **Da diese „alte technische“ HERMES30-Schnittstelle (direkt in das Altsystem InfraTIS) anschließend nicht mehr zur Verfügung steht, empfehlen wir Ihnen, so früh wie möglich auf die Porthos-ZDE oder auf die TCM umzustellen. Das Ende der Übergangsfrist ist bereits in den SNNB 2027 festgehalten.**
- *Man muss doch zwischen der technischen HERMES30-Schnittstelle und der HERMES-Meldung unterscheiden. Ist es richtig, dass die alte technische H30-Schnittstelle stillgelegt wird, die HERMES-Meldung aber weiterhin über die PORTHOS-ZDE-Schnittstelle übermittelt werden kann? Vor allem dann, wenn Serviceleistungen bei der ÖBB-Infrastruktur bestellt werden, kann die HERMES-Meldung nach meinem Verständnis weiterhin über die PORTHOS-Schnittstelle übermittelt werden.*
  - **Korrekt, die HERMES-Meldung über die PORTHOS-ZDE (Schnittstelle und GUI) bleibt bestehen.**
  - **Die „alte technische“ HERMES-Schnittstelle (direkt in das Altsystem InfraTIS) wird endgültig per 30. Juni 2027 eingestellt.**

Ablauf der Übermittlung einer TCM-Meldung

Möchten Sie umsteigen und sind noch nicht am CI der ÖBB-Infrastruktur AG angebunden? Dann binden Sie sich bitte **schnellstmöglich** an. Der Weg zum Ziel:



TEL-TSI-Anbindungen

E-Mail: ci.taf-tap.infra@oebb.at

Personenverkehr: PTCM-Zugbildungsmeldung

Aktuelle Zugcharakteristik standardisiert an die ÖBB-INFRA übermitteln

Aktuell

Zukunft

01

Proprietäre Schnittstelle

Auslaufend!
Übertragungsweg für bestehende Anbindungen.

02

Manuelle Einmeldung

Übergangsweise über Infra-Mitarbeiter:innen / E-Mail.

03

PTCM via Common Interface

Zukünftiger TEL-TSI-Standard **ab 12/2027.**

Zukünftig Übermittlung der Zugbildungsdaten nur über PTCM via CI oder GUI

Personenverkehr: PTCM-Zugbildungsmeldung

Aktuelle Zugcharakteristik standardisiert an die ÖBB-INFRA übermitteln

WAS PTCM ÜBERMITTELT

Betriebliche Daten

Zugbildung
Fahrtabschnitt
Traktionsdaten
Fahrzeugdaten
Fahrzeugkennungen
Energieabrechnungsdaten

Ausstattung

Sitzplätze
PRM-Daten
Fahrradbereiche
Komfortmerkmale
Angebotene Services

Restriktionen

Profileinschränkungen
Geschwindigkeits-
einschränkungen
Fahrzeugverfügbarkeiten

Nutzen: Aktuelle Zugdaten verbessern Prognose und Disposition im Personenverkehr.

PTCM: Welchen Übertragungsweg bevorzugen Sie im PV?

Ihre Antwort hilft, die nächsten Informationen noch passender aufzubereiten



A Proprietäre Schnittstelle (Übergangslösung)

B Finale PTCM-Lösung GUI (ab 12/2027)

C Finale PTCM-Lösung Common Interface (ab 12/2027)

Wofür nutzt ÖBB-Infrastruktur das Ergebnis?

Priorisierung von Website-Inhalten, FAQs, Anbindungsinformationen und Folgeterminen.

PTCM: Wie weit ist Ihr Unternehmen bei der Umsetzung?

Ihre Antwort hilft bei der weiteren Planung · Bitte wählen Sie eine Antwort.



A Wir senden bereits PTCM-Meldungen an andere IMs

B Wir befinden uns mitten in der PTCM-Umsetzung

C Wir haben Fragen oder Schwierigkeiten bei der Entwicklung

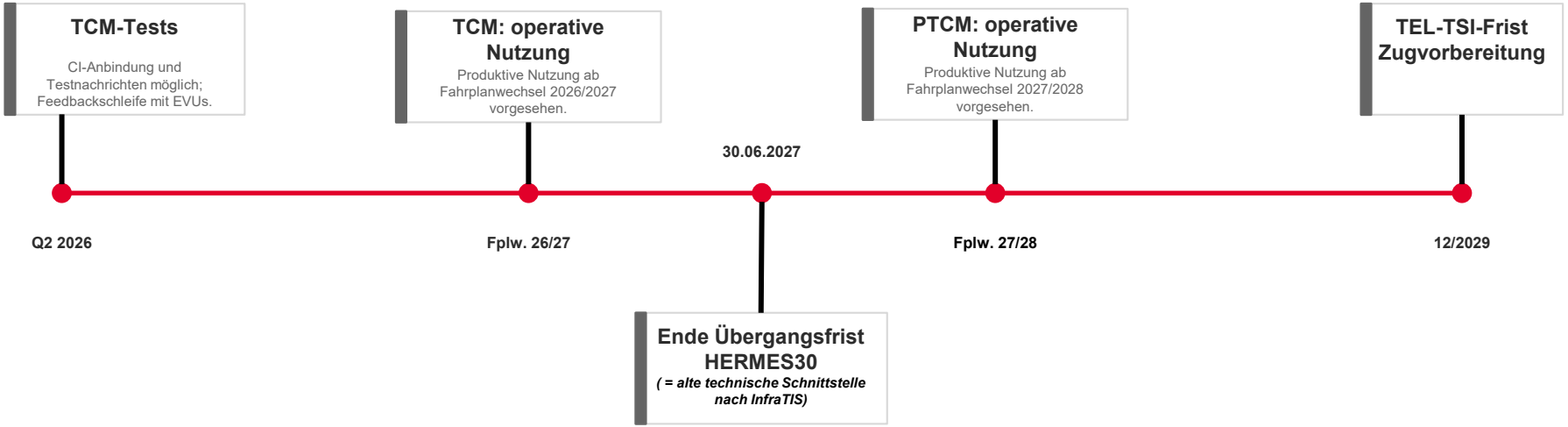
D Wir haben mit der Entwicklung noch nicht begonnen

Wofür nutzt ÖBB-Infrastruktur das Ergebnis?

Priorisierung von Website-Inhalten, FAQs, Anbindungsinformationen und Folgeterminen.

TCM und PTCM: die nächsten Meilensteine

TCM, PTCM, HERMES30-Übergang und Telematics-Fristen im Überblick



TEL TSI: Haben Sie Bedarf an tiefergreifendem Austausch?

Ihre Antwort hilft bei der weiteren Planung · Bitte wählen Sie eine Antwort.



A Ja – zu allen genannten Themen

B Ja – Bestellung und Trassen

C Ja – Zugdateneinmeldung

D Ja – Zuglaufmeldungen und Unterbrechungen

E Nein – derzeit kein Bedarf

Wofür nutzt ÖBB-Infrastruktur das Ergebnis?

Priorisierung von Website-Inhalten, FAQs, Anbindungsinformationen und Folgeterminen.



MENTIMETER

Gleis frei für Ihre Fragen!

02. Oktober 2026

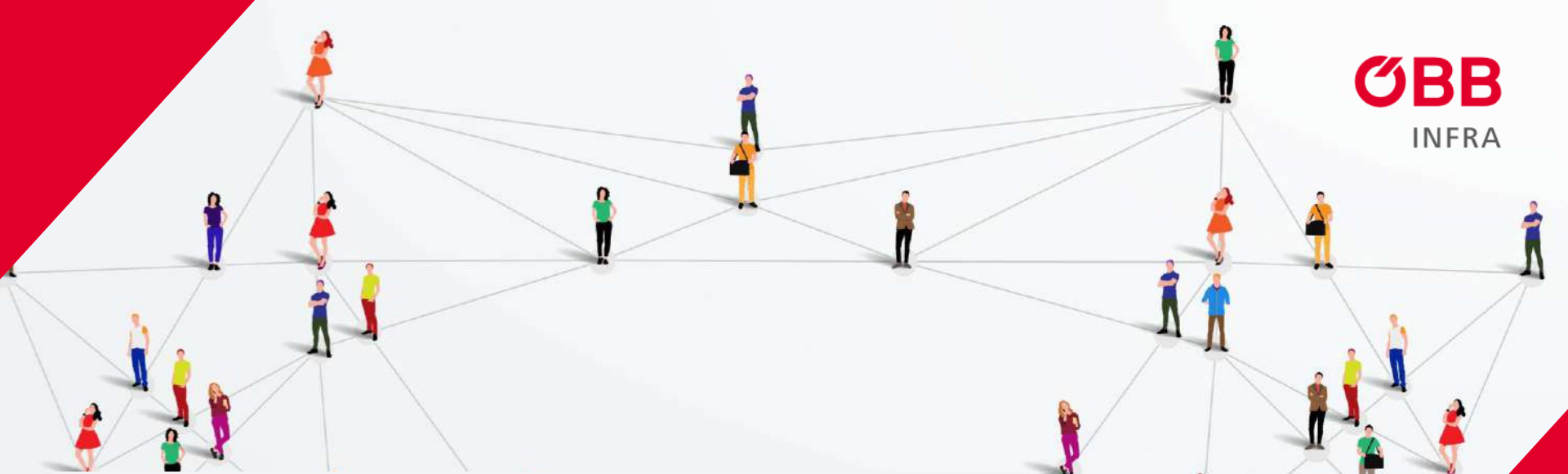
HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

Fragen & Antworten

- *Die DB InfraGO geht im Dezember nächsten Jahres mit dem Thema Planung in Produktion und wir müssen dann die Train ID verwenden. Über die Güterzugvormeldung HERMES30 bekommen wir eine Train ID von der RCA seit bestimmt zwei Jahren vorgemeldet. Nach Aussagen verschiedener EVUs, Infrastrukturen und auch der RNE gibt es keinen Prozess, wie die Train ID, die vom Lead RU definiert wird, mit den anderen kommuniziert wird. Arbeitet ihr als ÖBB-Infrastruktur AG schon mit der Train ID und, wenn ja, seit wann oder wann ist es bei euch geplant?*
  - **Derzeit wird die Train ID in unseren Systemen noch nicht durchgängig verwendet. Zwar ist sie in einzelnen Systembereichen bereits umgesetzt, eine flächendeckende Einführung steht jedoch noch aus. Die weitere Entwicklung orientiert sich grundsätzlich an den Vorgaben des Telematics Act. Die vollständige Umsetzung ist derzeit voraussichtlich bis Dezember 2029 (Fahrplanwechsel 29/30) vorgesehen, eventuell auch früher. Die betroffenen Systeme werden entsprechend weiterentwickelt und ertüchtigt. Bis zur durchgängigen Einführung sind die entsprechenden Identifier für unsere Prozesse jedoch noch nicht relevant.**

Fragen & Antworten

- *Das heißt, die Train ID, die uns die RCA vormeldet, haben die aus irgendwelchen Parametern selbst generiert? Das ist keine offizielle, die mit euch abgestimmt ist? Dann muss ich das eventuell auch mit der RCA klären. Hier gibt es leider keinen Koordinations- oder Kommunikationsprozess, obwohl die Diskussion zum Kernelement Train ID bereits seit 20 Jahren besteht. Wenn dann manche damit arbeiten und andere nicht, ist die Übergangsphase schwierig.*
  - **Die Train ID wird von uns derzeit noch nicht verwendet. Uns ist bekannt, dass die Produktionssysteme Train IDs erzeugen und aussenden. Aktuell werden diese Informationen bei uns jedoch weder über M-AMA noch über TrakSys an ARAMIS weitergegeben. In Zukunft könnte die Train ID über ARAMIS für Zuglaufinformationen genutzt und in weiterer Folge im TCM-Kontext einem Zug zugeordnet werden. Diese Nutzung ist derzeit jedoch noch nicht umgesetzt. Die Einführung erfolgt schrittweise im Rahmen eines Übergangsszenarios bis zur offiziellen Frist der TEL TSI: Während dieser Übergangsphase werden bestehende Identifier und die Train ID parallel geführt. Erst nach Abschluss der vorgesehenen Umsetzungs- und Migrationsschritte erfolgt die vollständige Umstellung auf die Train ID. Die betroffenen Systeme weisen dabei noch unterschiedliche Umsetzungsstände auf.**



Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

02. Oktober 2026