

44. Sitzung AGr KIDS IstDaten

Bern, 13. Juni 2024

Systemaufgaben Kundeninformation
arbeitsgruppen.ski@sbb.ch
www.ov-info.ch/arbeitsgruppen

Teilnehmende

Anzahl Stimmberechtigte: 9



Nr.	Vorname	Name	Unternehmung	Teilnahme 44. Sitzung
01	Daniel	Hollenstein	SKI	Vor Ort
02	Christian	Heimlicher	VBZ / ZVV	Vor Ort
03	Manuel	Jarema	PAG	Vor Ort
04	Christian	Schudel	BVB / BLT	Vor Ort
05	Daniel	Würsten	Bernmobil	Online
06	Helmut	Iffländer	RBS	Entschuldigt, Stv. Anita Tschan
07	Brett	Farrell	TL, MBC, TPC, TPG, TPN, AVJ, CGN, TRAVYS, VMCV	Online
08	Marcel	Alther	VBSG	Online
09	Roland	Michel	SBB	Vor Ort
B1	Daniel	Merschen	Trapeze Group	Entschuldigt
B2	Mathias	Müller	etc consult	Online
B3	Matthias	Erven	MENTZ GmbH	Vor Ort
B4	Fabian	Leitritz	HaCon	Online
B5	Julia	Henseleit	IVU	Entschuldigt
B6	Adrian	Aeschbacher	SKI	Teilweise online
B7	Sven	Bisschop	PAG	Online
B8	Jürg	Wichtermann	SKI	Vor Ort
B9	Didier	Baudois	SBB (Übersetzer d-f)	Online
B10	Klaus	Veenhues	Luminator Technology Group	Online
B11	Anthony	Le Douguet	TL, MBC, TPC, TPG, TPN, AVJ, CGN, TRAVYS, VMCV	Online
B12	Julia	Rieser	SKI	Vor Ort
B13	Anita	Tschan	RBS	Vor Ort
G1	Jens	Gaster	SKI	Vor Ort
G2	Jan	Bolliger	etc consult	Vor Ort

Zukünftige Mitglieder der Arbeitsgruppe KIDS IstDaten

1. Anita Tschan folgt Helmut Iffländer als stimmberechtigtes Mitglied und vertritt das TU RBS
2. Jan Bolliger folgt Mathias Müller in der Rolle des Beisitzenden für etc consult

Agenda

1. Genehmigung des Protokolls vom 22.03.2024
2. CR_0213 Haltekante mit Bezeichnung «0»
3. CR_0212 RichtungsText
Kaffeepause
4. Stand VDV-Schriften v3.1
5. Optimierung Fahrplanpublikation
Mittagessen
6. SLNID: Das Linienmodell
7. Pendenzen
8. Varia / Tischvorlagen

01

Genehmigung des Protokolls vom 22.03.2024

E, Daniel Hollenstein

Genehmigung Protokoll 22.03.2024

E, Daniel Hollenstein

Im Vorfeld sind keine Rückmeldungen eingegangen.

02

Haltesteige mit der Nummer 0

E, Christian Heimlicher

Haltesteige* mit der Nummer 0: Ausgangslage

Die RV definiert die Haltesteigangabe nicht ganz eindeutig, liefert aber folgende Informationen (Kapitel 6.1.14.4 "HaltID ohne SLOID"):

- Die <HaltID> soll nach Möglichkeit in der feinsten zur Verfügung stehenden Granularität angegeben werden [..]
- (Optional) zweistelliger Haltepunkt-Code in der Form einer natürlichen Zahl mit führender Null («01», ... «99») zur Kennzeichnung des Haltepunktes innerhalb der Haltestelle. ←
- Der Haltepunkt-Code muss der BEZEICHNUNG_BETRIEBLICH der Haltekante in Atlas entsprechen.
- Wird die Unterteilung innerhalb von Haltestellen nicht benötigt und die Halteposition entspricht der Haltestelle selbst, so darf der zweistellige Haltepunkt-Code nicht angegeben werden, e.g. «00» ist nicht erlaubt. ←

Probleme bei der Umsetzung

(*Haltesteige wird hier synonym verwendet mit Kante und Haltepunkt)

Haltesteige mit der Nummer 0: Beispiel der VBZ

- Bei der VBZ (und anderen TUs) startet die Nummerierung der Haltesteige für die Trams immer bei 0
- Siehe hier das Beispiel von Zürich, Triemli



Swiss Location ID (SLOID)	Haltestellenname
ch:1:sloid:3610::0	Zürich, Triemli

Bezeichnung betrieblich

Atlas

z.B.: 10 | 20 Zeichen max.

```
<IstHalt>
  <HaltID>ch:1:sloid:3610::0</HaltID>
  <HaltestellenName>Zürich, Triemli</HaltestellenName>
  <Abfahrtszeit>2024-05-15T07:29:00+02:00</Abfahrtszeit>
  <IstAbfahrtPrognose>2024-05-15T07:29:00+02:00</IstAbfahrtPrognose>
</IstHalt>
```

AUS mit SLOID

```
<IstHalt>
  <HaltID>850361000</HaltID>
  <HaltestellenName>Zürich, Triemli</HaltestellenName>
  <Abfahrtszeit>2024-05-15T07:59:00+02:00</Abfahrtszeit>
  <IstAbfahrtPrognose>2024-05-15T08:00:42+02:00</IstAbfahrtPrognose>
  <IstAbfahrtPrognoseStatus>Real</IstAbfahrtPrognoseStatus>
</IstHalt>
```

AUS mit BPUIC

Haltesteige mit der Nummer 0: Anpassung an den Realisierungsvorgaben

Die Realisierungsvorgaben VDV 453 im Kapitel 6.1.14.4 "HaltID ohne SLOID" sollen wie folgt angepasst werden.

- (Optional) zweistelliger Haltepunkt-Code ~~in der Form einer natürlichen Zahl~~ mit führender Null (00, 01... 99) zur Kennzeichnung des Haltepunktes innerhalb der Haltestelle.
- Wird die Unterteilung innerhalb von Haltestellen nicht benötigt und die Halteposition entspricht der Haltestelle selbst, so darf der zweistellige Haltepunkt-Code nicht angegeben werden, ~~e.g. «00» ist nicht erlaubt.~~
- Falls innerhalb (...) muss der Haltepunkt-Code bzw. die **betriebliche Bezeichnung** in DiDok / **Atlas** identisch (...) zweistellige Haltepunkt-Code nicht angegeben werden. **Es kann aber durchaus Haltepunkte geben, welche die betriebliche Bezeichnung "0" (bzw. "00" mit führender Null als Teil der HaltID).** Der resultierende Code (...)

03

CR_0212

RichtungsText

E, Jürg Wichtermann

Agenda.

- a) Aktuelle Situation
- b) Zielbild
- c) Nutzen

a) Aktuelle Situation

a) Aktuelle Situation (1)

VonRichtungsText und RichtungsText sind gemäss Übergansversion Nationaler Branchenstandard V580 immer Haltestellenbezeichnungen. In der Regel sind das die Start-, bzw. Endhaltestellen einer Fahrt, ausser bei speziellen Fällen wie z.B. Rundkursen.

Definitionen in der Übergansversion Nationaler Branchenstandard V580:

1. **Kapitel 2.1 „Erkennungsschlüssel“**
2. **Kapitel 2.6 „Rundkurse“**
3. Kapitel 9.3.2. „Kennzeichnung einer Fahrt des Ersatzverkehrs“
4. Kapitel 9.4.2 „Min. Umfang der Angaben zum Ersatzverkehr“
5. **Kapitel 10.2.4 „Attribute“, unter „direction DiDok 1-n“**

a) Aktuelle Situation (2)

Erkennungsschlüssel

In Kapitel 2.1.1 steht folgendes:

Definition (Erkennungsschlüssel)

Der Erkennungsschlüssel stellt sicher, dass die Kundinnen und Kunden ihre Fahrt immer eindeutig identifizieren können. Dazu soll eine Fahrt in jedem Fall (Regel- und Ereignisfall) und über jeden Kanal über folgende Schlüsselinformationen verfügen und somit klar auffindbar sein:

- Abfahrtszeit
- Angebotskategorie
- Liniennummer
- **Endziel (Endstation, für Meldungen in der Ankunft die Ausgangsdestination. Rundkurse siehe Kapitel 2.6)**

Verkehrsangebote mit dichten Fahrplan-Takten (≤ 15 Minuten) sind primär mit Liniennummer und Endziel zu kommunizieren, wobei auch die Abfahrtszeit angezeigt werden kann. Bei gemischtem Verkehr (Bahn und Nahverkehr) empfiehlt es sich, die Angebotskategorie als zusätzliches Erkennungsmerkmal zu kommunizieren. Produktspezifische Ausnahmen werden in den entsprechenden Kapiteln behandelt.

Anmerkung:

Das Endziel wird im ÖV-Schweiz im Richtungstext übermittelt.

a) Aktuelle Situation Erkennungsschlüssel

In Kapitel 2.1.3 „Anwendung“ steht folgendes:

Es muss über jeden Kanal der produktspezifisch definierte Schlüssel angewandt werden, damit ein und derselbe Kurs für die Kundinnen und Kunden immer über alle Kanäle eindeutig identifizierbar ist.

Der Schlüssel wird gemäss dem Jahresfahrplan kommuniziert und kann nur in ganz klar definierten Situationen angepasst werden, wobei die Anpassung immer über alle Kanäle gleichzeitig erfolgen Seite 21 (Anmerkung: Kapitel 2.1.4) / 333 (Anmerkung: eher 326) sollte. Somit kann sich die Kundin/der Kunde über jeden Kanal zu jeder Zeit über den Verkehr informieren und identifiziert ihren/seinen Kurs in allen Kanälen durch die gleichen Parameter des Erkennungsschlüssels. Unterjährige Anpassungen des Fahrplans führen unter Umständen dazu, dass die Konsistenz im Bereich der gedruckten Medien nicht mehr gewährleistet ist.

Anmerkung:

Das Endziel wird im ÖV-Schweiz im Richtungstext übermittelt.

a) Aktuelle Situation

Anpassung Erkennungsschlüssel

Im Kapitel 2.1.4 steht folgendes:

Soll-Fahrplan

Der Erkennungsschlüssel darf innerhalb der offiziellen Fahrplanperiode nicht angepasst werden, solange der kommunizierte Soll-Fahrplan betrieblich eingehalten wird. Die Parameter «Abfahrtszeit», «Angebotskategorie/Liniennummer» und «Endziel» bleiben konstant. Bei saisonalen Fahrplänen können angepasste Fahrtzeiten, Endziel usw. entsprechend angepasst werden.

Unterjährige Anpassungen am Fahrplan

Bei geplanten Anpassungen am kommunizierten Grundtakt, beispielsweise bei Schienenersatzverkehr, dürfen die entsprechenden Parameter «Zeit», «Angebotskategorie/Liniennummer» und «Endziel» angepasst werden. Der Erkennungsschlüssel «Ziel» wird angepasst, wenn dieses während der geplanten Anpassung mit keinem Verkehrsmittel mehr erreicht werden kann. In diesem Fall wird der letzte mit einem Verkehrsmittel erreichbare Ort als Erkennungsschlüssel «Ziel» gesetzt. Im Ortsverkehr wird der Erkennungsschlüssel «Ziel» an den betreffenden Kurs gebunden und die letzte mit dem entsprechenden Kurs zu erreichende Haltestelle als «Ziel» definiert. Die Eingabefristen für die Änderungen sind unter 2.4.3 festgelegt.

Anmerkung:

Das Endziel entspricht heute dem RichtungsText.

a) Aktuelle Situation

Anpassung Erkennungsschlüssel

Im Kapitel 2.1.5 steht folgendes:

Werden Reisende bei einem Unterbruch aus Kapazitäts- und/oder Komfortgründen über eine andere Strecke gelenkt (inkl. Ersatzverkehr), so wird der Erkennungsschlüssel «Ziel» nicht angepasst.

Beispiele: Bei einem Unterbruch des Schienenverkehrs zwischen Bern und Fribourg bei Thörishaus, von wo Ersatzbusse nach Fribourg verkehren, ist der Erkennungsschlüssel «Ziel» (z.B. am Fahrzeug oder auf dynamischen Anzeigen) der S-Bahn nach Fribourg nicht anzupassen und lautet weiterhin Fribourg. Eine Ausnahme kann gemacht werden, wenn Reisende gezielt gelenkt werden sollen, wenn zwischen zwei Destinationen mit mehreren Reisemöglichkeiten ein Unterbruch auf einer Strecke besteht. In diesem Fall kann auch die letzte Destination, die mit dem Fahrzeug vor dem Besteigen der Ersatzbusse erreicht wird, kommuniziert werden, um zu vermeiden, dass zu viele Reisende die vom Unterbruch betroffene Strecke benutzen.

Kann das Endziel aufgrund eines Felssturzes zwischen Täsch und Zermatt auch mit dem Schienenersatzverkehr nicht erreicht werden, wird der Erkennungsschlüssel «Ziel» des Regionalzuges von Brig nach Zermatt angepasst und lautet neu «Täsch».

Im Ortsverkehr wird der Erkennungsschlüssel «Ziel» an den betreffenden Kurs gebunden und die letzte mit dem entsprechenden Kurs zu erreichende Haltestelle als «Ziel» definiert.

Die Parameter «Angebotskategorie/Liniennummer» und «Zeit» werden an die entsprechenden Gegebenheiten angepasst, wobei die Zeit am Knotenpunkt nur in unvermeidbaren Fällen angepasst werden soll.

a) Aktuelle Situation

Aktuell werden im VonRichtungsText und RichtungsText oft anstatt der Haltestellen gemäss BAV, Abkürzungen oder andere Texte verwendet. Beispiele:

LinienText ↕	Startzeit *	Endzeit ↕	VonRichtungsText ↕	RichtungsText ↕	ProduktID ↕	VerkehrsmittelText ↕
519	2024-05-22 14:50:00	2024-05-22 15:11:00		Schönenwerd SO, Bahnhof-Lostorf, Kreisschule	BUS	B
519	2024-05-22 14:51:00	2024-05-22 15:11:00		Schönenwerd	BUS	B
519	2024-05-22 15:20:00	2024-05-22 15:41:00		Lostorf, Dorfplatz	BUS	B
519	2024-05-22 15:21:00	2024-05-22 15:41:00		Schönenwerd	BUS	B
519	2024-05-22 15:50:00	2024-05-22 16:11:00		Lostorf, Dorfplatz	BUS	B
519	2024-05-22 15:51:00	2024-05-22 16:11:00		Schönenwerd	BUS	B
519	2024-05-22 16:20:00	2024-05-22 16:41:00		Lostorf, Dorfplatz	BUS	B
519	2024-05-22 16:21:00	2024-05-22 16:41:00		Schönenwerd	BUS	B
519	2024-05-22 16:50:00	2024-05-22 17:11:00		Schönenwerd SO, Bahnhof-Lostorf, Kreisschule	BUS	B
519	2024-05-22 16:51:00	2024-05-22 17:11:00		Schönenwerd, BHf.	BUS	B
519	2024-05-22 17:20:00	2024-05-22 17:41:00		Lostorf, Dorfplatz	BUS	B
519	2024-05-22 17:21:00	2024-05-22 17:41:00		Schönenwerd	BUS	B
519	2024-05-22 17:50:00	2024-05-22 18:11:00		Schönenwerd SO, Bahnhof-Lostorf, Kreisschule	BUS	B
519	2024-05-22 17:51:00	2024-05-22 18:11:00		Schönenwerd, BHf.	BUS	B
519	2024-05-22 18:20:00	2024-05-22 18:41:00		Lostorf, Dorfplatz	BUS	B
519	2024-05-22 18:21:00	2024-05-22 18:41:00		Schönenwerd	BUS	B
519	2024-05-22 18:50:00	2024-05-22 19:11:00		Lostorf, Dorfplatz	BUS	B
519	2024-05-22 18:51:00	2024-05-22 19:11:00		Schönenwerd, BHf.	BUS	B
519	2024-05-22 19:20:00	2024-05-22 19:41:00		Lostorf, Dorfplatz	BUS	B
519	2024-05-22 19:21:00	2024-05-22 19:41:00		Schönenwerd	BUS	B

b) Zielbild

b) Zielbild

Folgende Regelung wird umgesetzt

- Im „VonRichtungsText“ wird die Starthaltestelle gemäss DIDOK übermittelt
- Im RichtungsText wird die Endhaltestelle gemäss DIDOK übermittelt.

Was spricht dagegen?

c) Nutzen

c) Nutzen

- Die Umsetzung entspricht der Fachlichen Empfehlung.
- Der Erkennungsschlüssel ist überall gleich und bleibt auch bei Änderung an der Fahrt gleich.
- Es werden immer Texte übermittelt, welche der Fahrgast immer genau einer Haltestelle zuordnen kann.

A close-up photograph of a person's hand holding a bright orange reusable coffee cup on a grey tray table. The person is looking out a window, and the background is blurred, suggesting motion. The text 'Danke, merci & grazie.' is overlaid in white, sans-serif font across the center of the image.

Danke, merci
& grazie.

04

Information zu

VDV453/454 V3.x

I, Jürg Wichtermann

Agenda.

- a) die Rückmeldungen zum Feedback aus dem KIDS zur V3.1
- b) den aktuellen Stand der V3.1
- c) die Rückmeldung zur Einführung der V3.x aus der KKI
- d) die Behandlung der V3.x an der KI ADM
- e) das weitere Vorgehen in der AGr zur V3.x

a) Rückmeldungen
zum Feedback aus
dem KIDS zur V3.1

Rückmeldungen zum Feedback aus dem KIDS zur V3.1. (1/3)

Vielen Dank an alle, welche Feedback gegeben haben.

Die meisten Feedbacks wurden vom VDV-Gremium dankend angenommen und werden in die V3.1 eingearbeitet.

Die Details dazu kommen auf den nachfolgenden Folien.

Links zu den Feedbacks aus dem KIDS:

- [VDV454](#)
- [VDV453](#)

Rückmeldungen zum Feedback aus dem KIDS zur V3.1. (2/3)

Änderungswunsch	Beschluss
Die StoerungsInfo zur Verknüpfung von VDV736-Meldungen, soll für geplante Störungen auch zum SollHalt hinzugefügt werden.	Angenommen
In der FahrtInfo ist immer noch das ‚Element ServiceMerkmal enthalten, dies soll durch das ServiceAttribut ersetzt und das ServiceMerkmal entfernt werden.	Angenommen
In den VDV-Schriften wird zu stark nur auf die deutschen Normen verwiesen. Neu wird auf die landesspezifischen Ids verwiesen.	Angenommen
Bilaterale Vereinbarungen, z.B. für LinienID und RichtungsID, sind nicht mehr zweckmässig und werden entfernt.	Angenommen
Aus den VDV-Schriften wurde der direkte Link zum dazugehörenden XSD entfernt. Grund dafür war der schwerfällige Publikationsprozess bei Änderungen an den VDV-Schriften. Die Zugehörigkeit zwischen Schriften und XSDs soll neu auf der VDV-Downloadseite publiziert werden.	Angenommen mit Korrektur
Der Linienfahrplan „aktualisiert“ statt „ersetzt“ die Planungsdaten.	Angenommen

Rückmeldungen zum Feedback aus dem KIDS zur V3.1. (3/3)

Änderungswunsch	Beschluss
<p>Der vereinfachte Text zur frühzeitigen Übermittlung von Fahrplanänderungen wird präzisiert grösstenteils übernommen. Unser Vorschlag: <i>Gibt es zu Fahrten vor dem Erreichen der Vorschauzeit verlässliche Aussagen (z.B. über Fahrwegänderungen oder Fahrtausfälle), können bereits vor dem Erreichen der Vorschauzeit eine Erstmeldung resp. allfällige weitere Aktualisierungen übermittelt werden. Datendrehscheiben müssen solche Meldungen weiterleiten. Mit Erreichen der Vorschauzeit kann in diesem Fall der aktuelle Status der Fahrt erneut übermittelt werden (keine Pflicht).</i></p>	Angenommen
<p>Die Begriffe „Vorschauhorizont“, „Prognosehorizont“, etc. sind verwirrend und werden in der VDV-Schrift nicht mehr erklärt oder definiert, der dafür notwendige Abschnitt wurde nicht aus der V2.x in die V3.x übernommen. Der entsprechende Text wird überarbeitet.</p>	Angenommen
<p>Alle verlorenen oder nicht optimalen Referenzen in den Schriften werden überprüft und angepasst.</p>	Angenommen

Feedbacks gab es auch von anderen Teilnehmern am VDV-Gremium, diese sind hier nicht aufgeführt.

b) Aktueller Stand der V3.1

b) Aktueller Stand der V3.1

Das nächste Meeting zur V3.1 findet am 4. Juli 2024 statt. Bis dahin sollen aller Feedback eingearbeitet sein.

Die Freigabe soll am Jahresmeeting vom 20. November 2024 erfolgen.

Die Schrift soll auf Englisch übersetzt werden. Wer dieses Vorhaben finanziell unterstützen will, kann sich melden, siehe auch das Email von Julia Rieser dazu.

c) Rückmeldung
zur Einführung der
V3.x aus dem KKI

c) Rückmeldung zur Einführung der V3.x aus dem KKI

Bei der Präsentation am KKI sind viele Fragen aufgetaucht, welche am Meeting nicht beantwortet werden konnten. Die Fragen sollen nun im KI ADM beantwortet werden.

Eine Entscheidung zu diesem Thema wurde deshalb verschoben, wir dürfen aber mit unserer Arbeitsgruppe weiterfahren.

Das Thema soll später erneut am KKI vorgestellt werden.

Anmerkung: Es handelt sich bei der Präsentation um Management-Folien, nicht um die Folien aus der Arbeitsgruppe im KIDS.

c) Rückmeldung zur Einführung der V3.x aus dem KKI

1. Von Seiten KKI wird gewünscht, dass die KI-ADM aufzeigt, wie die unterschiedlichen Kosten je nach TU-Grösse zu verstehen sind?
Antwort:
 - a) Das wird von den einzelnen KTU nach Erstellung der Vorgaben selber ermittelt.
 - b) Kann eine provisorische Schätzung durch die KTU ohne Vorgaben erstellt werden?
2. Ferner wird gewünscht, dass die Kosten frühzeitig bekannt gegeben werden, auch wegen der Offertstellungen. Gemäss SKI ist die rechtzeitige Bekanntgabe mit dem vorgesehenen Fahrplan gegeben.
Antwort:
 - a) Dafür muss Zeit nach der Erstellung der Vorgaben reserviert werden. Jede KTU erstellt ihre Kostenzusammenstellung selber.
3. Gemäss erster Kostenschätzung ZVV sind die Aufwände massiv höher.
Antwort:
 - a) Die Kostenschätzung für andere KTUs zu machen ist schwierig, da es nicht nur die Schnittstelle betreffen muss.
 - b) Diese Kostenschätzung kann allenfalls für provisorische Schätzung anderer KTU verwendet werden.

c) Rückmeldung zur Einführung der V3.x aus dem KKI

4. Bezüglich zukünftiger Abhängigkeiten in der Zukunft, sollte die Umstellung nicht gemacht werden können, wird die SKI eine Verzichtsplanung erstellen, die aufzeigt, welches die Folgen wären.

Antwort:

- a) Jegliche Weiterentwicklung, welche mit der aktuellen XSD2017 nicht umgesetzt werden kann, muss mehr als 4 Jahre auf die Einführung der V3.x warten oder eine XSD2017 für den ÖV-Schweiz erstellt werden, was aus Kostensicht nicht zu empfehlen ist.
- b) Weiterentwicklungen in der XSD2017 müssen ev. in der V3.x noch einmal umgesetzt werden, z.B. „Optimierung Fahrplanpublikation“.
- c) Grössere Weiterentwicklungen, z.B. On-Demand Verkehr, könnten bei einer notwendigen Änderung für mehr als 4 Jahre blockiert werden.

c) Rückmeldung zur Einführung der V3.x aus dem KKI

5. PAG unterstützt das Vorhaben und bittet darum, sich Gedanken zu machen, was die Umstellung der öV-Kundin/dem öV-Kunden bringt.

Antwort:

- a) Fachliche Weiterentwicklungen können umgesetzt werden.
- b) Wir sind aktuell nicht in der Lage, alle Themen aufzulisten, welche Änderungen an der XSD mit sich bringen.

6. Die SKI nimmt mit, dass das Thema gesehen wird, und dass sowohl die Kosten erhärtet als auch die Planung genau angeschaut werden müssen.

Antwort:

- a) Die Kosten können nach der Erstellung der Vorgaben von jeder KTU selber ermittelt und die angepasst werden. Eine zentrale Ermittlung der Kosten ist erfahrungsgemäss nicht zielführend. Diese könnte im besten Fall anhand grober Einstufungen durchgeführt werden.
- b) Die Planung wird anhand der RV, dem Migrationsplan, der Rückmeldung der Partner, etc. kontrolliert und die Termine neu gesetzt.

d) Behandlung der
V3.x am KI ADM
(Architekturgruppe
ÖV-Schweiz)

d) Behandlung der V3.x am KI ADM

Die offenen Fragen aus der Arbeitsgruppe KIDS sollen ans nächste KI ADM:

- Mehrsprachigkeit
- Dispo-Fahrpläne
- Verdichtung
- Etc.

Sobald es hier Rückmeldungen gibt, werde ich diese am darauffolgenden KIDS präsentieren.

e) Weiteres
Vorgehen in der
AGr zur V3.x /
Offene Fragen
aus dem KKI

e) Weiteres Vorgehen in der Arbeitsgruppe KIDS zur V3.x **SKI**

Grosse Änderungen soll es in der V3.x nicht mehr geben. Neue CR werden nicht mehr behandelt.

Sobald wir vom VDV-Gremium stabile Dokumente erhalten, kann unsere Arbeitsgruppe weiterarbeiten.

Nächste Schritte:

1. RVs erstellen, inklusive Konvertierungen (XSD2017 <-> V3.1)
2. Migrationskonzept erstellen
3. Konvertierung V3.1 <-> SIRI festlegen (mit / durch Adrian)

A close-up photograph of a person's hand holding a bright orange reusable coffee cup on a grey tray table. The person is looking out a window, and the background is blurred, suggesting motion. The text 'Danke, merci & grazie.' is overlaid in white, sans-serif font across the center of the image.

Danke, merci
& grazie.



Kaffeepause

20 min. – bis 10.45 Uhr

05

Optimierung

Fahrplanpublikation

I/E, Jürg Wichtermann

Agenda.

- a) Aktueller Stand
- b) Lösungsvorschlag mit XSD2017 (noch nicht definitiv)
- c) Langfristige Sicht mit V3.x

a) Aktueller Stand

a) Aktueller Stand Fachlichkeit

Die SBB beabsichtigt weiterhin:

- Bis Ende 2024, Fahrwegänderungen für den aktuellen Betriebstage sofort an den Fahrgast weiterzugeben.
- Im Jahr 2025, Fahrwegänderungen für den aktuellen und weitere 3 Betriebstage sofort an den Fahrgast weiterzugeben.

Bei Störungen soll der Fahrgast über kurzfristige Fahrwegänderungen immer auf dem aktuellen Stand sein. Über INFO+ ist dies heute nicht möglich.

b) Aktuellster
Lösungsvorschlag
mit XSD2017 (noch
nicht definitiv)

b) Lösungsvorschlag mit XSD2017 (1/6)

Nach Besprechungen innerhalb der SBB, mit Hacon und Mentz wird folgendes Vorgehen für die XSD2017 vorgeschlagen:

- Fahrwegänderungen über 4 Tage werden sofort über den Dienst AUS an den Fahrgast weitergegeben.
- Am nachfolgenden Betriebstag werden diese Fahrwegänderungen im REF-AUS und bei Abo-Neustellung (NurAktualisierung=false) auch im AUS noch einmal übermittelt.
- Bei Eintritt in die Vorschauzeit werden die Fahrwegänderungen noch einmal über den Dienst AUS übermittelt.

b) Lösungsvorschlag mit XSD2017 (2/6)

Vorteile dieser Lösungsvariante

- Die VDV-Schriften erlauben dies bereits, allenfalls müssen Details noch in die RV einfließen.
- Die meisten Datendrehscheiben können das bereits.
- Die Auskunftssysteme von Hacon und Mentz können dies bereits.
- Der Aufwand für die Umsetzung im ÖV-Schweiz hält sich in Grenzen.

b) Lösungsvorschlag mit XSD2017 (3/6) Nachteile dieser Lösungsvariante (1/2)

- Die Belastung des Dienstes AUS kann bei Grossstörungen stark ansteigen.
- Im AUS-Abo kann das Zeitfenster durch den Abonnenten nicht eingeschränkt werden.
- Alle abnehmenden Abonnenten müssen sich auf die erhöhte Datenmenge einrichten.
- Meldungen zu Fahrwegänderungen können nicht nach Dringlichkeit auf den AUS oder REF-AUS aufgeteilt werden.
- Grössere Zeitfenster können im REF-AUS nicht aufgeteilt und innerhalb des laufenden Betriebstags verteilt übermittelt werden.

b) Lösungsvorschlag mit XSD2017 (4/6)
Nachteile dieser Lösungsvariante (2/2)

- Für Datenbezüger der „Optimierung Fahrplanpublikation“ dehnt sich das Zeitfenster im REF-AUS von 24h auf 96h aus. Diese 96h müssen immer vollständig in jeder Lieferung übermittelt werden.
- **Zeitfenster bei Zulieferer und Abnehmer einer Datendrehscheibe könnten unterschiedlich sein, Datendrehscheiben müssten Zeitfenster reduzieren und die übermittelten Daten anpassen können.
Frage: Können die Datendrehscheiben das heute?**

b) Lösungsvorschlag mit XSD2017 (5/6)

Umsetzung „Optimierung Fahrplanpublikation“

Die Effekte auf andere Partner sollen bei der Einführung der „Optimierung Fahrplanpublikation“ möglichst klein gehalten werden.

- Es soll niemand gezwungen werden, seine Datenlieferung oder den Datenbezug im REF-AUS auf ein grösseres Zeitfenster zu erweitern.
- Es soll niemand gezwungen werden, seine Fahrwegänderungen sofort über AUS an den Fahrgast weiterzugeben.
- **Nicht verhindert werden kann, die Weiterleitung aller Fahrwegänderungen an alle abnehmenden Partner. Das Zeitfenster lässt sich mit dem AUS-Abo nicht einschränken. Dies müsste über Flags pro Abnehmendem System in den Datendrehscheiben gesteuert werden.**

b) Lösungsvorschlag mit XSD2017 (6/6) Diskussion noch nicht abgeschlossen

Die Diskussionen bezüglich einer gemischten Lösung mit

1. AUS (für den aktuellen Betriebstag) und
2. REF-AUS (für nachfolgende Betriebstage)

sind noch nicht abgeschlossen.

Mit dieser Variante könnte die Last besser verteilt und der Abosteller könnte im REF-AUS das gewünschte Zeitfenster im Abo selber bestimmen.

c) Langfristige Sicht mit V3.x

c) Langfristige Sicht mit V3.x (1/2)

Wird die Anzahl Betriebstage, z.B. wegen BEHIG, weiter erhöht oder es entstehen Probleme mit der Last, ist die vorgeschlagene Lösung für das XSD2017 langfristig nicht ideal. Dann sollte es möglich sein, statt immer dem vollen REF-AUS, nur geänderte und minimale Zeitfenster nachzuliefern.

Dafür müsste folgender Abschnitt aus der V3.1, Kapitel 5.1.4 noch einmal diskutiert und in der V3.2 angepasst werden:

Beim Aufsetzen, Löschen oder Ändern einer Fahrwegdisposition müssen immer alle Zeitfenster eines LinienFahrplans komplett übermittelt werden, mit allen disponierten und nicht disponierten Fahrten (inklusive dem möglichst kompletten abonnierten Zeitfenster). Die Lücken zwischen den übermittelten Zeitfenstern müssen vom Datenkonsumenten jeweils auf die ursprünglich geplanten Fahrten aus dem Periodenfahrplan zurückgesetzt werden.

c) Langfristige Sicht mit V3.x (2/2)

Die aktuelle Problematik bei grösseren Zeitfenstern:

1. Die erweiterten Zeitfenster (z.B. von 24h auf 96h) im REF-AUS müssen in kurzer Zeit vor und verteilt über den Betriebstag immer vollständig übermittelt werden.
2. Eine Lastverteilung durch Aufteilung des Zeitfensters mit verteilter Übermittlung über den Betriebstag ist nicht möglich, da immer der vollständige REF-AUS übermittelt werden muss, ein Teilersatz ist für den REF-AUS im Auskunftssystem in der V3.1 heute nicht vorgesehen, wäre aber zu empfehlen.
3. Ein grösseres Zeitfenster über 96h hinaus könnte z.B. für BEHIG durchaus ein Thema werden. Wird das Zeitfenster über 4 Betriebstage hinaus ausgedehnt, kann die Last im Dienst AUS stark ansteigen und zu Verzögerungen in der Übermittlung der fahrtbegleitenden AUS-Meldungen führen. Zudem werden auch die REF-AUS-Zeitfenster erhöht.

A close-up photograph of a person's hand holding a bright orange reusable coffee cup on a grey tray table. The person is looking out a window, and the background is blurred. The text 'Danke, merci & grazie.' is overlaid in white, sans-serif font across the center of the image.

Danke, merci
& grazie.

Mittagspause

12.25-13.25 Uhr

En Guete!



06

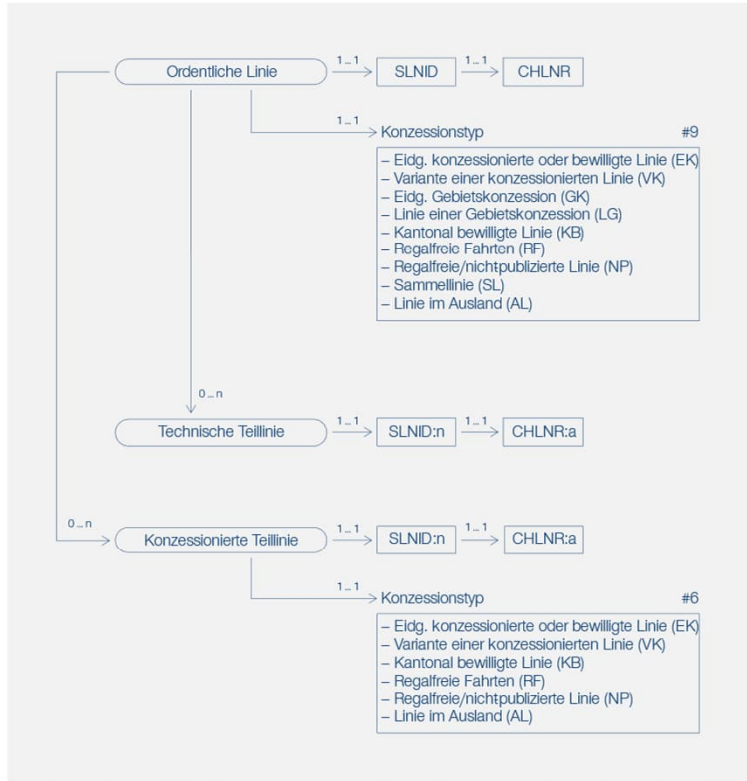
SLNID: Das

Linienmodell

I/E, Jens Gaster

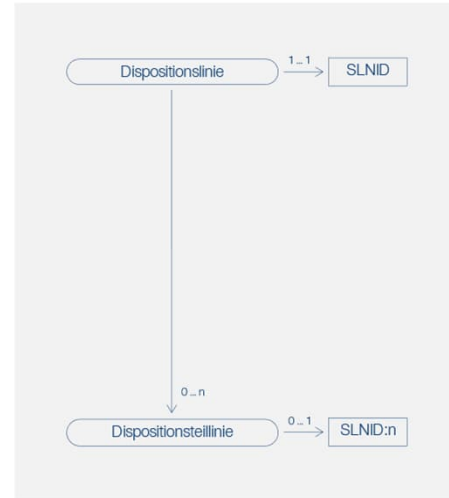
Das Neue Linienmodell

Konzessioniert



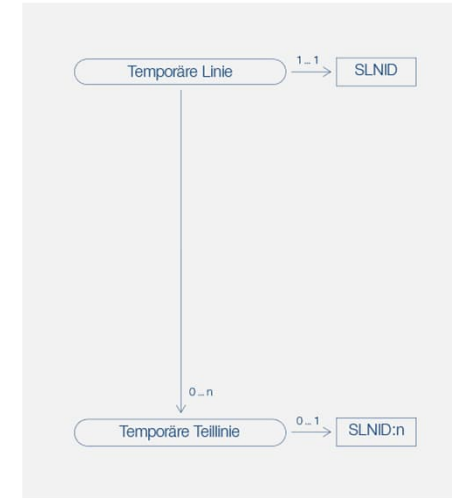
Gültigkeit: ≥15 Tage bis 25 Jahre

Nicht-konzessioniert



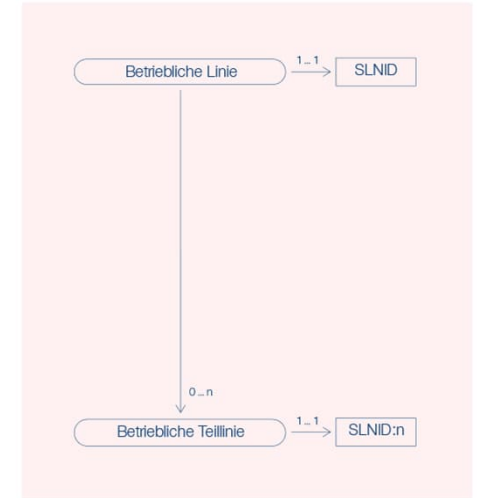
Gültigkeit: 1 Tag bis 25 Jahre

Nicht-konzessioniert



Gültigkeit: 1 Tag bis 14 Tage

Nicht-konzessioniert / Keine Personenbeförderung



Gültigkeit: 1 Tag bis 25 Jahre

Version Deutsch, Mai 2024

Das Neue Linienmodell

Ordentliche Linie

(TU- und BAV-relevant)

- **Konzessioniert** (einzig)
- Personenbeförderung
- Gültigkeit 15 Tage–25 Jahre
- Technische Teillinie (0:n)
(TU-relevant)
- Konzessionierte Teillinie (1:n)
(BAV-relevant)

Dispositionslinie

(TU-relevant)

- Nicht-konzessioniert
- Personenbeförderung
- Gültigkeit 1 Tag–25 Jahre
- Dispositionsteillinie (0:n)
(TU-relevant)

Temporäre Linie

(TU-relevant)

- Nicht-konzessioniert
- Personenbeförderung
- Gültigkeit 1–14 Tage
- Temporäre Teillinie (0:n)
(TU-relevant)

Betriebliche Linie

(TU-relevant)

- Nicht-konzessioniert
- **Keine** Personenbeförderung
- Gültigkeit 1 Tag–25 Jahre
- Betriebliche Teillinie (0:n)
(TU-relevant)

Beispiel

Geteilter Betrieb einer Linie (Betrieb durch mehrere TUs)



B4 St. Moritz – Maloja – Castasegna – Chiavenna

SKI



Konzessionär + Betreiber



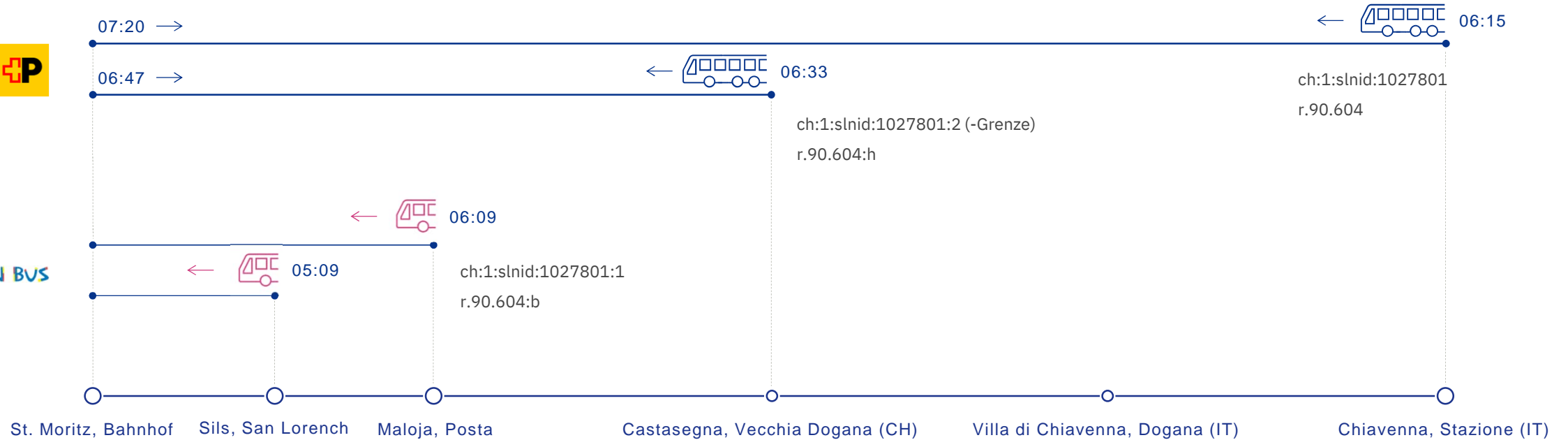
Betreiber



B4 St. Moritz – Maloja – Castasegna – Chiavenna



ENGADIN BUS



API Call (Neu/DRAFT)

Get Line Overview - Successfully

```
GET /v1/lines
```

Example request

```
$ curl 'http://localhost:8080/v1/lines?page=0&size=5&sort=swissLineNumber,asc' -i -X GET
```

Example response

```
HTTP/1.1 200 OK
Content-Type: application/json
Content-Length: 352
```

```
{
  "objects": [ {
    "swissLineNumber": "swissLineNumber",
    "status": "DRAFT",
    "lineType": "ORDERLY",
    „concessionType": „OptionHere“,
    "slnid": "ch:1:slnid:1000008",
    "number": "number",
    "description": "description",
    "validFrom": "2020-01-01",
    "validTo": "2020-12-31",
    "businessOrganisation": "businessOrganisation"
  } ],
  "totalCount": 1
}
```

ORDERLY
DISPOSITION
TEMPORARY
OPERATIONAL

nur bei „Ordentliche Linie“

Get Subline Overview - Successfully

```
GET /v1/sublines
```

Example request

```
$ curl 'http://localhost:8080/v1/sublines?page=0&size=5&sort=swissSublineNumber,asc' -i -X GET
```

Example response

```
HTTP/1.1 200 OK
Content-Type: application/json
Content-Length: 391
```

```
{
  "objects": [ {
    "swissSublineNumber": "b0.lc2-sibline",
    "status": "VALIDATED",
    "sublineType": "TECHNICAL",
    „concessionType": „OptionHere“,
    "slnid": " ch:1:slnid:1000024:1",
    "description": "description",
    "validFrom": "2020-01-01",
    "validTo": "2020-12-31",
    "businessOrganisation": „sbb“
  } ],
  "totalCount": 1
}
```

Finale Bezeichnung (ENG) noch zu spezifizieren

TECHNICAL
CONCESSIONAL
DISPOSITION
TEMPORARY
OPERATIONAL

nur bei „Konzessionierte Teillinie“

A close-up photograph of a person's hand holding a bright orange reusable coffee cup with a matching lid. The cup is resting on a grey tray table, likely on a train. The person's face is partially visible on the left side of the frame, looking towards the right. The background is blurred, showing the interior of a train carriage with window blinds. The text "Danke, merci & grazie." is overlaid in white, centered on the image.

Danke, merci
& grazie.

07

Pendenzen

I, Daniel Hollenstein

08

Varia /

Tischvorlagen

8.1

Kann die Umfrage zum
On-Demand Verkehr
geschlossen werden?

8.2

SID4PT Austausch mit der öv-Branche / Umfrage

8.2 SID4PT Austausch mit der öv-Branche / Umfrage

- Regelmässige Austauschmeetings (online)
 - [Einführung SID4PT: Austausch mit der Branche | öv-info.ch \(xn--v-info-vxa.ch\)](https://www.öv-info.ch/sites/default/files/2024-05/tracking-migration-sid4pt-2024ff-v.1.0_0.xlsx)
 - Das Meeting findet ca. alle 3-4 Wochen statt, wer interessiert ist, kann sich bei Julia über arbeitsgruppen.ski@sbb.ch anmelden.

- Tracking der Migrationsprojekte
 - https://www.öv-info.ch/sites/default/files/2024-05/tracking-migration-sid4pt-2024ff-v.1.0_0.xlsx
 - Bitte füllt das Dokument asap aus, damit wir bei SKI einen guten Überblick über den Stand des Migrationsprojektes im öV-Schweiz bekommen.

3			Migration SJYID			Migration SLOID			Migration SLNID		
	Datentyp	IT-System	Testing ab [Datum]	Produktiv-schaltung [Datum]	Weitere Infos (Impediments, Status Umsetzung)	Testing ab [Datum]	Produktiv-schaltung [Datum]	Weitere Infos (Impediments, Status Umsetzung)	Testing ab [Datum]	Produktiv-schaltung [Datum]	Weitere Infos (Impediments, Status Umsetzung)
5	Lieferung Fahrplandaten	NeTS	15.11.2023	1.2.2024	-	tbd	tbd	-	tbd	tbd	-
6	Lieferung Echtzeitdaten	CUS	15.11.2023	1.2.2024	-	tbd	tbd	-	tbd	tbd	-
7	Lieferung Ereignisdaten	VIA	15.11.2023	1.2.2024	-	tbd	tbd	-	tbd	tbd	-
8	Lieferung Fahrplandaten	Bitte ausfüllen	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	Lieferung Echtzeitdaten	Bitte ausfüllen	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	Lieferung Ereignisdaten	Bitte ausfüllen	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11	Lieferung Fahrplandaten	Bitte ausfüllen	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	Lieferung Echtzeitdaten	Bitte ausfüllen	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13	Lieferung Ereignisdaten	Bitte ausfüllen	...	...	...	...	...	...	...	...	...

A close-up photograph of a person's hand holding a bright orange reusable coffee cup on a grey tray table. The person is looking out a window, and the background is blurred, suggesting motion. The text 'Danke, merci & grazie.' is overlaid in white, sans-serif font across the center of the image.

Danke, merci
& grazie.