



Protokoll

Workshop der AGr KI ADM

Zeit und Ort	24.07.2024, 09.00-12.00 Uhr SBB Wankdorf, Bern	
Mitglieder mit Stimmrecht (inkl. Spartenvertretung) 7 / 11	Simon Freihart, SKI Henning Klein, SKI Arne Heimann, SVB Christian Trachsel, SBB Roger Kneubühl, SKI Stéphane Pierroz, TPF Pierre-Yves Meyer, TL	vor Ort vor Ort vor Ort vor Ort vor Ort vor Ort online
Administration KIDS und Protokoll	Julia Rieser, SKI	vor Ort
Beisitzende	Michael Böhm	vor Ort
Entschuldigt	Matthias Leffler, PAG Adrian Haller, BLS Martin Enz, KKI Jürg Wichtermann, SKI Dominik Grögler, ZVV Daniel Ryser, SKI	
Nächster Termin:	28.08.2024, 09.00-12.00 Uhr, Bern	



Inhaltsverzeichnis

1. Konzeptionelles Datenmodell	3
2. Strategie Schnittstellenstandards	3



1. Konzeptionelles Datenmodell

Datentyp Abweichung:

Die Arbeitsgruppe kommt zum Ergebnis, dass es aktuell keinen Bedarf nach einem expliziten Datentyp «Abweichung» gibt.

Die Differenzen zwischen Soll- und Ist-Fahrt oder alter und neuer Soll-Fahrt oder verschiedenen Ist-Fahrten können aus den Fahrt-Meldungen mit unterschiedlichen Zeitstempeln errechnet werden. Unabhängig davon, ob es sich um Zeit-, Weg- oder Ortsdifferenzen handelt.

Zeitdifferenz = Verspätung, Wegdifferenz = andere Route, Ortsdifferenz = gleiche Route, aber andere Haltestelle.

Datentyp Anschluss

Die Arbeitsgruppe kommt zum Ergebnis, dass es aktuell keinen Bedarf nach einem expliziten Datentyp «Anschluss» gibt.

Die fachliche Definition «Anschluss» muss durch die neu zu belebende Arbeitsgruppe der KKI erstellt und verabschiedet werden. Anschliessend kann sich die KI ADM wieder mit dem Thema befassen und prüfen, ob und wenn ja, wo der Datentyp «Anschluss» seinen Platz im konzeptionellen Datenmodell findet.

Dokumente zum Thema «Anschluss» wurden während des Workshops zur Information in den Ordner zum heutigen Termin hinzugefügt.

Im Lauf der Diskussion war auch die Definition von «Umsteigezeiten» eingebracht worden. Die Arbeitsgruppe ist der Meinung, dass der kundenspezifische Umstieg auf einer errechneten Reiseauskunft durch die heutige Modellierung als «alternative Route» zwischen zwei «Kundenfahrten» abgedeckt ist. Jedoch sollten die Bedingungen für das Routing zentral als Beziehungstabelle im Fachdatenmodell Verkehrspunkt erfolgen, damit Umsteigezeiten zwischen zwei Haltekanten, Haltekanten und Haltestellen, Haltekanten und Haltestellenbereichen, etc. zentral für die Fahrplanauskunftssysteme bereitgestellt werden können.

2. Strategie Schnittstellenstandards

In diesem Workshopteil diskutierte die Arbeitsgruppe die vorläufige Bewertung der unterschiedlichen eingesetzten Austauschformate auf den Schnittstellen, insbesondere zum Austausch der Fahrplandaten. Die ausführliche Bewertung wurde der Arbeitsgruppe im Vorhinein zur Verfügung gestellt.

Fahrplandaten

Die Ausgangslage der Diskussion war folgende Bewertungstabelle:

Kriterium	HRDF	DINO	NeTEx	railML	GTFS
Verbreitung	++	+	o	-	+
Herkunft	--	--	++	o	-
Offenheit	--	--	+	+	++
Einfachheit	+	+	-	+	++
Fit4Use	+	+	+	--	--
Gesamt	o	-	+++	-	++

Am Ende der Diskussion ergab sich ein differenzierteres Bild, das folgende Tabelle zeigt:

Kriterium	HRDF	DINO	NeTEx	railML	GTFS	VDV452?
Verbreitung	++	+	o	-	+	
Herkunft	-	-	++	o	-	
Offenheit	--	--	+	+	++	
Einfachheit	-	o	-	+	++	
Fit4Use	+	+	+	--	--	
Gesamt	-	-	+++	-	++	

Die folgenden Änderungen wurden vorgenommen (gelb markiert):

- Verbreitung HRDF und DINO: Das allgemeine Empfinden der Arbeitsgruppe ist, dass DINO stärker verbreitet ist als HRDF, daher sollen die Grundlagendaten (Auswertung Anzahl Einlieferungen) nochmals geprüft werden und allenfalls die Bewertung vertauscht werden.



Wichtig ist dabei darauf zu achten, dass der Vergleich auf Basis TU bzw. System stattfindet und nicht anhand der Geschäftsorganisation.

- Herkunft HRDF und DINO: Basierend auf der Mitgestaltungsmöglichkeit als Lizenznehmer der Herstellerprodukte wurde die vorgeschlagene Bewertung «- -» abgeschwächt und in ein «-» umgewandelt.
- Einfachheit HRDF und DINO: Durch starke Normalisierung der Daten in unterschiedlichen Dateien existiert eine sehr grosse Anzahl Referenzierungen zwischen den Dateien, die die manuelle Interpretation sowie eine allfällige Implementierung erschweren. Daher erfolgte in diesem Kriterium eine Abwertung von «+» zu «-» (HRDF) und von «+» zu «0» (DINO).
- Der bisher nicht betrachtete Standard VDV452 wurde zur Ergänzung und Vollständigkeit eingebracht, ebenfalls aufzunehmen.

Echtzeitdaten

Die Ausgangslage der Diskussion war folgende Bewertungstabelle:

Kriterium	VDV 453/454	SIRI
Verbreitung	+	+
Herkunft	0	++
Offenheit	+	+
Einfachheit	+	-
Fit4Use	+	0
Gesamt	++++	+++

Am Ende der Diskussion ergab sich ein differenzierteres Bild, das folgende Tabelle zeigt:

Kriterium	VDV 453/454	SIRI-ET/-PT	GTFS-RT?!	ITxPT?
Verbreitung	+	+		
Herkunft	0	++		
Offenheit	+	+		



Kriterium	VDV 453/454	SIRI-ET/-PT	GTFS-RT?!	ITxPT?
Einfachheit	o	o		
Fit4Use	+	o		
Gesamt	+++	++++		

Die folgenden Änderungen wurden vorgenommen (gelb markiert):

- Spezifizierung von SIRI zu SIRI-ET/-PT: Aus Gründen der Eindeutigkeit soll nicht «nur» SIRI stehen, sondern spezifisch die Varianten «-ET» und «-PT» genannt werden.
- Einfachheit VDV453/454 und SIRI-ET/-PT: Die Abwertung von VDV 453/454 von «+» zu «o» und die Aufwertung von SIRI-ET/-PT «-» zu «o» kam als Diskussionsergebnis, dass SIRI durch geringeren Leistungsumfang noch einfacher zu verstehen ist und VDV durch den grossen und weiterwachsenden Umfang komplexer ist und wird.
- Die bisher nicht betrachteten Standards «GTFS-RT» und «ITxPT» wurden zur Ergänzung und Vollständigkeit eingebracht, ebenfalls aufzunehmen.

Simon wird die Anpassungen aufnehmen und in das Dokument «Strategie Schnittstellenstandards» einfließen lassen.

Ende der Sitzung: 12.00 Uhr

Für das Protokoll
Bern, 24.07.2024

Simon Freihart
Sitzungsleiter AGr KI ADM

Julia Rieser
Protokollführerin