

45. Sitzung AGr KIDS IstDaten

St. Gallen, 12. September 2024

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

Teilnehmende

Anzahl Stimmberechtigte: 9

SKI

Nr.	Vorname	Name	Unternehmung	Teilnahme 45. Sitzung
01	Daniel	Hollenstein	SKI	Vor Ort
02	Christian	Heimlicher	VBZ / ZVV	Vor Ort
03	Manuel	Jarema	PAG	Online
04	Christian	Schudel	BVB / BLT	Vor Ort
05	Daniel	Würsten	Bernmobil	Online
06	Helmut	Iffländer	RBS	Vor Ort
07	Brett	Farrell	TL, MBC, TPC, TPG, TPN, AVJ, CGN, TRAVYS, VMCV	Online
08	Marcel	Alther	VBSG	Vor Ort
09	Roland	Michel	SBB	Online ab 9:45
B1	Daniel	Merschen	Trapeze Group	Online
B2	Jan	Bolliger	etc consult	Online
B3	Matthias	Erven	MENTZ GmbH	Online
B4	Fabian	Leitritz	HaCon	Online
B5	Julia	Henseleit	IVU	Vor Ort
B6	Adrian	Aeschbacher	SKI	Online
B7	Sven	Bisschop	PAG	Entschuldigt
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	
B12	Julia	Rieser	SKI	Vor Ort
B13	Anita	Tschan	RBS	Online
G1	Jens	Gaster	SKI	Vor Ort
G2	Christophe	Dafflon	TL, MBC, TPC, TPG, TPN, AVJ, CGN, TRAVYS, VMCV	Online

Personnelles

Agenda

1. Genehmigung des Protokolls vom 13.06.2024
2. Konversionsregeln + warum die Elemente AnkunftLinienfahrwegID bzw. AbfahrtLinienfahrwegID eingeführt wurden
3. SBOID und SJYID – Vorstellung Konzeptdokumente
4. SLNID

Kaffeepause

5. Prognose Status Real – Review
- ~~6. Optimierung Fahrplanpublikation~~
7. Freigabe RV 453/454 v.1.7

Mittagessen

- ~~8. CR_0214 Verwendung SteigID~~
9. Pendenzen
10. Varia / Tischvorlagen
 - 10.1 Temporäre Umstellung der Forchbahn auf Tram
 - 10.2 Stand zur RV für Schrift VDV 453 v.3.x
 - 10.3 Verwendung gleisscharfer SLOID im Bahnverkehr
 - 10.4 VDV452 V1.6.2 – altes Datenmodell in der Schrift

01

Genehmigung des Protokolls vom 13.06.2024

E, Daniel Hollenstein

Genehmigung Protokoll 13.06.2024

E, Daniel Hollenstein

Im Vorfeld sind keine Rückmeldungen eingegangen.

02

Konversionsregeln +
warum die Elemente
AnkunftLinienfahrwegID bzw.
AbfahrtLinienfahrwegID
eingeführt wurden

I/D, Daniel Merschen

Konversion Linienfahrwege

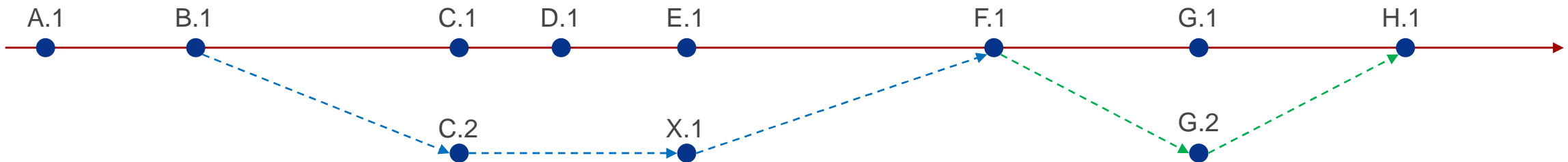
- Vordefinierte Fahrwege haben eine ID
- Fahrwege beziehen sich auf Haltepunkte
- V2.x: Abweichung am Austrittshalt und ggf. Folgehalten bis zum Eintrittshalt
- V3: Am Austritts- und Eintrittshalt zusätzliche Unterscheidung zwischen Ankunft und Abfahrt
- → Konversion v2.x → v3: Übernahme in AbfahrtsLinienfahrwegID
- → Konversion v3 → v2.x: Nur Übernahme von AbfahrtsLinienfahrwegID nach LinienfahrwegID

Beispiel: Konversion Linienfahrwege

LinienfahrwegID 4711 (Planfahrt) = (A.1, B.1, C.1, ..., G.1, H.1, ...) → **KEINE** Publikation im IstHalt

LinienfahrwegID 4712 (Dispo-FW 1) = (B.1, C.2, X.1, F.1) → Publikation im IstHalt

LinienfahrwegID 4713 (Dispo-FW 2) = (F.1, G.2, H.1) → Publikation im IstHalt



V2.x: IstHalte B, C und X: LinienfahrwegID = 4712
 IstHalt F: LinienfahrwegID = 4713
 IstHalt G: LinienfahrwegID = 4713
 IstHalt H: **KEINE** LinienfahrwegID

V3: IstHalt B: AbfahrtsLinienfahrwegID = 4712, **KEINE** AnkunftsLinienfahrwegID
 IstHalt C: AnkunftsLinienfahrwegID = 4712, AbfahrtsLinienfahrwegID = 4712
 IstHalt X: AnkunftsLinienfahrwegID = 4712, AbfahrtsLinienfahrwegID = 4712
 IstHalt F: AnkunftsLinienfahrwegID = 4712, AbfahrtsLinienfahrwegID = 4713
 IstHalt G: AnkunftsLinienfahrwegID = 4713, AbfahrtsLinienfahrwegID = 4713
 IstHalt H: AnkunftsLinienfahrwegID = 4713, **KEINE** AbfahrtsLinienfahrwegID

Wofür LinienfahrwegIDs?

- IDs nur für vorversorgte Fahrwege verfügbar → Kein Nutzen für spontane FWDs
 - Vorteil von LinienfahrwegIDs in v2.x: Ausdrücken von Fahrwegänderungen auf Haltepunktebene möglich
 - In v3 kann zu jedem Halt der Haltepunkt angegeben werden (neue Haltstruktur) → Einziger Nutzen der LinienfahrwegIDs liegt in der Fehleranalyse
- CR an VDV zur Abschaffung der Elemente im IstHalt?

03

Updates zu SBOID und SJYID

D/I, Jens Gaster

SBOID

Updates zum Konzeptsdokument
Swiss Business Organisation ID v2.0

Überarbeitung Konzept-Dokument zur SBOD v2.0

Themenbereiche des Dokuments:

- Das TU-Verzeichnis und TU-Nummer
- Das atlas-System und GO-Verzeichnis
 - GO-Nummer (TU-Code)
 - Swiss Business Organisation ID (SBOD)
 - Sonderfall ausländische Geschäftsorganisationen
 - Swiss Administration ID (SAID)
- Attribute der Geschäftsorganisationen, Transportunternehmen und Company Codes (RICS)
- Erfassung und Datenpflege von Stammdaten in atlas

SWISS BUSINESS ORGANISATION ID (SBOD)

Systemaufgaben Kundeninformation



Status	In Bearbeitung
Version	2.0
Letzte Änderung	Dienstag, 3. September 2024
Referenz	1.3
Übersetzung	Bei Widersprüchen zwischen den verschiedenen Sprachversionen gilt die deutsche Version als die verbindliche.

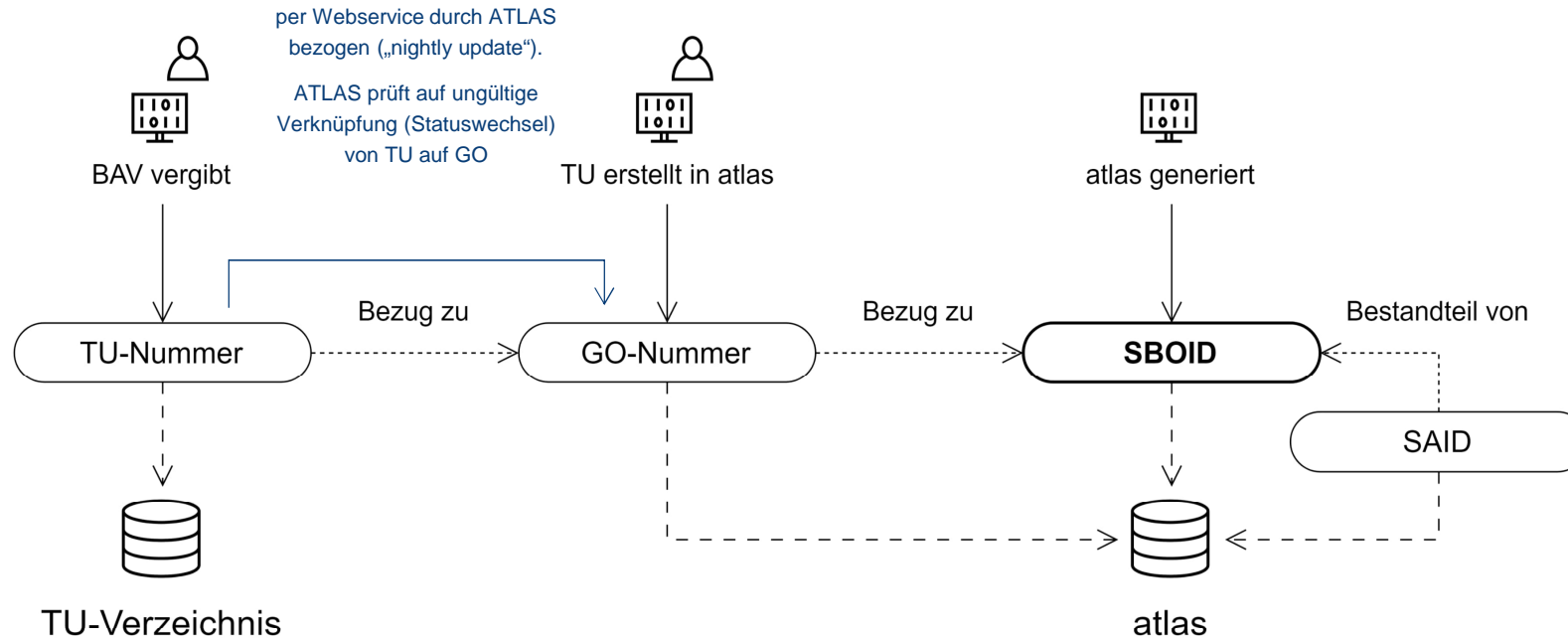
Änderungsnachweis

Version	Status	Änderung	durch	gültig ab
2.0	Überarbeitung	Redaktionelle Anpassungen, Erweiterungen und Konkretisierungen (TU-Verzeichnis/Nummer, aust. GO-Nummern, Schnittstellen)	js	
1.3	Überarbeitung	Redaktionelle Anpassungen, Ergänzungen Zuweisung GO-Nummer zu Geschäftsorganisation, Streichung Attribute	ts	06.09.2022
1.2	In Kraft gesetzt	MB SKI, Zeichensatz	rdl	02.05.2021
1.1	In Kraft gesetzt	Übersetzung und durch MB SKI bestätigt	jr/rdl	24.10.2019
1.09	Überarbeitung	Input Review vV Schweiz	rdl	26.07.2019
1.08	Überarbeitung	Übersetzungen	als	22.05.2019
1.01	Überarbeitung	Input SID4PT	rdl	21.03.2019
1.0	In Kraft gesetzt	Management Board 24.11.2018	mb	24.11.2018
0.1	Entwurf	Ersterstellung	rdl	21.06.2017

Grundlegendes zur SBOID

- Abkürzung für **Swiss Business Organisation ID**
- Wird verwendet, um Geschäftsorganisationen, Konzessionäre oder Betreiber zu identifizieren.
- Durch **ATLAS** zentral vergeben.

Herleitung der SBOID



Das BAV vergibt die sog. TU-Nummer auf das verantwortliche Transportunternehmen oder ähnliche Dienstleistungserbringer.

TU-Nummer begleitet von einem Körperschaftsnamen (HR-Name) und Initialen (Abkürzung) für das TU.

Keine automatische Vergabe der GO-Nummer im GO-Verzeichnis.
Der Nutzer kann die GO-Nummer selbst vorgeben.

Sollte diese nicht vergeben sein, wird die gewählte GO-Nummer im atlas-System hinterlegt.

Unmittelbar wird automatisch die entsprechende SBOID und SAID miterstellt.

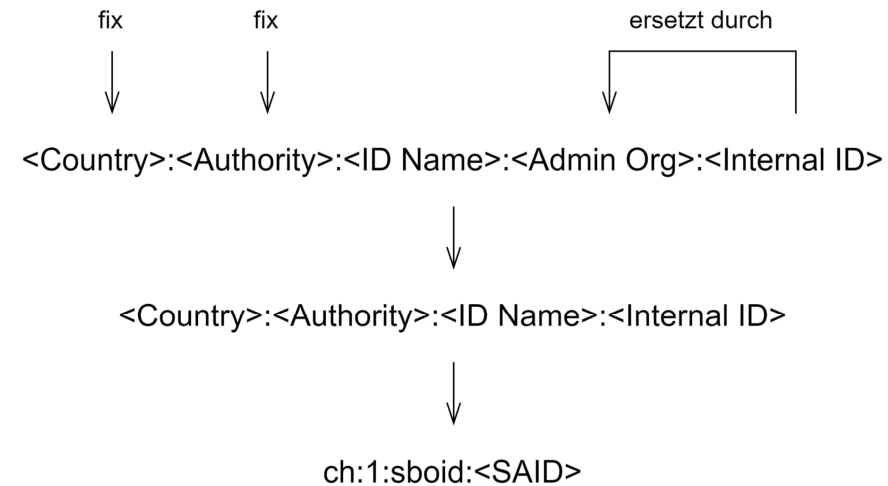
Syntax der SBOID

<Country> und <Authority> sind bereits mit den Invariablen 'ch' und '1' vordefiniert.

Beim <IDName> wird die Abkürzung 'sboid' verwendet.

Da SKI bzw. das atlas-System (gleich <Authority>) die SBOID vergibt, wird das Element <AdminOrg> nicht verwendet.

Die SAID tritt dann an die Stelle der <InternalID>

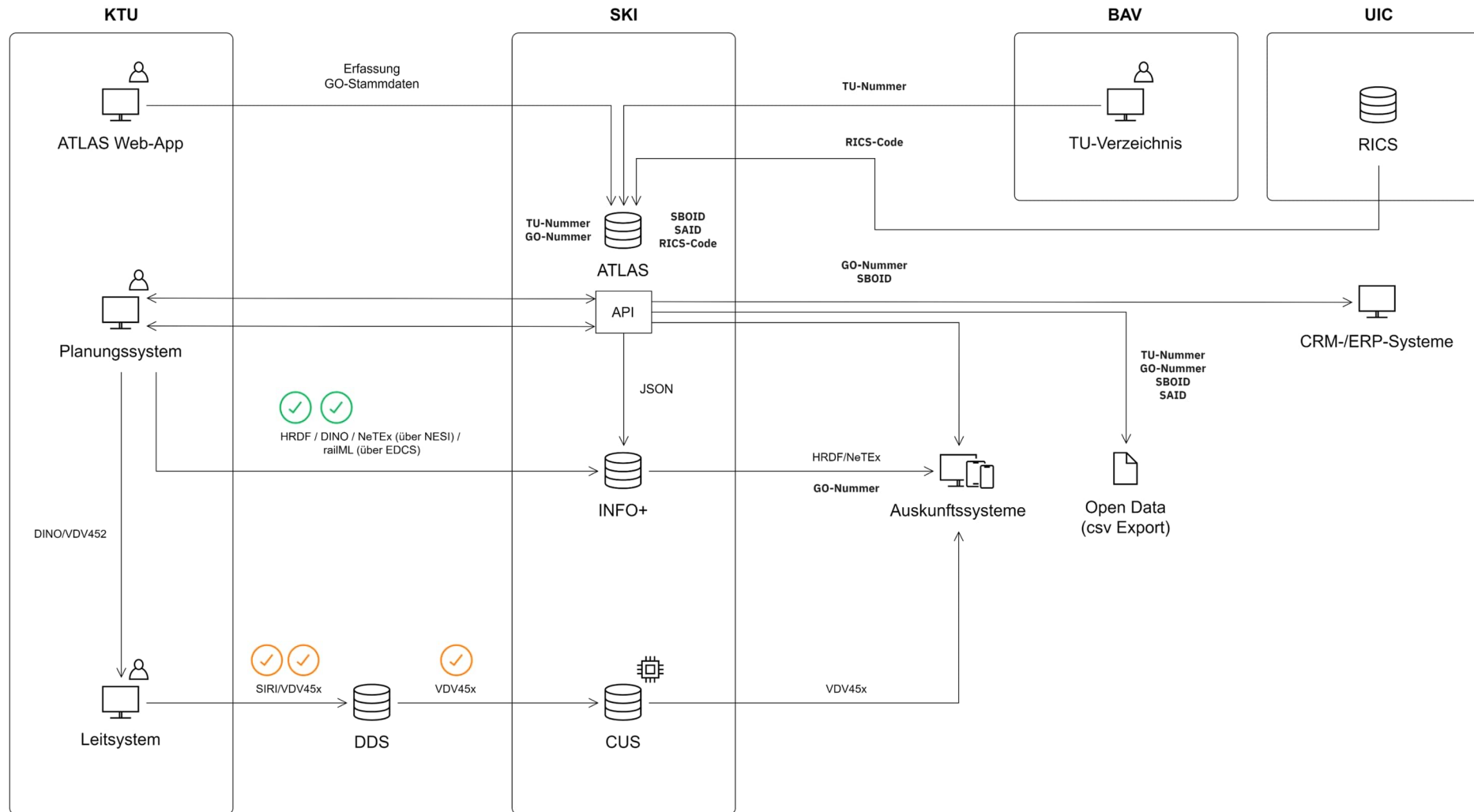


Bsp. VBZ ch:1:sboid:100648

Eigenschaften der SBOID

Eigenschaft	Typ	Spezifikation
Nomenklatur	String	<p>Eineindeutiger, alphanumerischer Wert.</p> <p>Element <Country> mit 'ch' invariant vordefiniert.</p> <p>Element <Authority> mit '1' invariant vordefiniert. Besonderheit: Durch INFO+ generierte SBOIDs werden mit einer '2' versehen (ausländische GOs).</p> <p>SAID ist als <InternalID> zu setzen, wenn <AdminOrg> gleich SKI. Somit wird die SAID integraler Bestandteil der Syntax.</p> <p>Maximal 32-stellig (inkl. Trennzeichen)</p> <p>Nur Doppelpunkt als Trennzeichen erlaubt, keine Leerstellen.</p>
Gültigkeit	Date	SBOID muss einen Gültigkeitszeitraum mit von-bis-Datum aufweisen.
Multiplizität	Integer	<p>Eine GO muss eine SBOID auf sich vereinigen (1:1-Beziehung).</p> <p>Eine TU kann keine oder mehrere GOs und somit mehrere SBOIDs auf sich vereinigen (0:n-Beziehung).</p> <p>Je Geschäftsorganisation kann nur eine SBOID assoziiert werden (1:1-Beziehung).</p>
Modalität		Nur das einmalige Erstellen ist erlaubt, kein Update möglich.

SBOID: Schnittstellen und Übertragungsformate



SBOID: Schnittstellen und Übertragungsformate (Erweiterung um Ereignisdaten)

SBOID und API

a atlas - Atlas Business Organisation Directory API Guide

Business Organisation REST API Documentation

Below are the links to the REST API Documentations:

- Business Organisation REST API Documentation
- Transport Company REST API Documentation
- Company (CRD) REST API Documentation

Get All Business Organisation Directories - Successfully

```
GET /v1/business-organisations
```

Example request

```
$ curl 'http://localhost:8080/v1/business-organisations' -i -X GET
```

Example response

```
HTTP/1.1 200 OK
Content-Type: application/json
Content-Length: 1122
```

```
{
  "objects" : [ {
    "sboid" : "ch:1:sboid:1000000",
    "said" : "1000000",
    "descriptionDe" : "desc-de",
    "descriptionFr" : "desc-fr",
    "descriptionIt" : "desc-it",
    "descriptionEn" : "desc-en",
    "abbreviationDe" : "de",
    "abbreviationFr" : "fr",
    "abbreviationIt" : "it",
    "abbreviationEn" : "en",
    "organisationNumber" : 123,
    "contactEnterpriseEmail" : "mail@mail.ch",
    "status" : "VALIDATED",
    "businessTypes" : [ "SHIP", "AIR", "RAILROAD" ],
    "validFrom" : "2000-01-01",
    "validTo" : "2000-12-31"
  }, {
```

SBOID und SAID

GO-Nummer

continued

SBOID und SolIDaten

HRDF Implementiert

Im HRDF-Format erfolgt die Weitergabe (Export) der SBOID aus INFO+ (ab Version 5.40.41, RV 2.0.7) in der Datei **BETRIEB** unter der **Kennung N**.

Sonst wird die GO-Nummer übermittelt. Aus technischen Gründen muss beim Austausch von Fahrplandaten diese 6-stellig sein (mit führenden Nullen).

Beispiel:

```
00244 K "DB " L "DB Regio" V "DB RegioNetz Verkehrs GmbH Westfrankenbahn" N "ch:2:sboid:DE800603«  
00244 : 800603  
00245 K "DB " L "DB Regio" V "DB RegioNetz Verkehrs GmbH Westfrankenbahn" N "ch:2:sboid:DE8006A7«  
00245 : 8006A7
```

DINO Implementiert

Ab Version DINO 2.3 wird die Einlieferung der SBOID als **<OP_CODE>** an NESI unterstützt (DINO-Import/HRDF Export zu INFO+).

Zwingend für Struktur und Interpretation der DINO-Daten ist hier die Datei 'operator.din'.

Geschäftsorganisationen in der Fahrplansammlung müssen vorgängig in atlas definiert sein, da der OP_CODE den Wert der GO-Nummer oder der SBOID enthalten muss.

SBOID und IstDaten

VDV 453/454

Konzeptphase

Derzeit wird die SBOID nicht mitgeliefert.

Im Kontext von VDV 453 (ANS, DFI, VIS, AND) und 454 (REF-AUS, AUS) wird das Element **<BetreiberID>** verwendet (obligatorisch), um auf das ausführende Verkehrsunternehmen zu referenzieren.

Beide Ist-Daten-Schnittstellen unterstützen derzeit nur die GO-Nummer und fordern die **<BetreiberID>** im Format (Beispiel SBB):

<uicCountryCode>:<TUCode>

Zurzeit sind **Wandlungen** SBOID für BetreiberID seitens DDIP von VDV xsd2017 zu 3.x in der Umsetzungsphase.

SIRI-ET/PT

Konzeptphase

Das SIRI XML Element **<OperatorRef>** (obligatorisch) referenziert derzeit auf die GO-Nummer oder SBOID des Konzessionärs.

(NeTEx-Form)

<uicCountryCode>:<TUCode>

(SID4PT-Form)

<ch:1:sboid:SAID>

Jeder Austausch von geplanten Fahrten für einen bestimmten Tag, einschließlich Aktualisierungen (PT) oder von geschätzten Fahrplänen in Echtzeit (ET) ohne Einlieferung des **<OperatorRef>** wird verworfen.

SBOID und Ereignisdaten

SIRI-SX / VDV 736

Implementiert

Die SBOID wird in den Datenobjekten <**OperatorRef**> (Betreffendes betreibendes/konzessioniertes Transportunternehmen) und <**OwnerRef**> (Eigentümer der Ereignisinformation) übermittelt (CH-Profil 1.1).

GTFS RT Service Alerts

Offen

Derzeit ist die SBOID noch nicht verfügbar.

Das Objekt "**agencyID**" wird verwendet (obligatorisch), um die GO-Nummer zu senden

Online seit 11.9.2024

SJYID

Updates zum Konzeptsdokument
Swiss Journey ID v2.0

Änderungen im Dokument SJYID-Spezifikation v1.5

- Konkretisierung: Änderungs-Regeln zur SJYID (Kap 1.1.1 Änderungen)
- Neu: Erstellung der SJYID bei manueller Einlieferung von Fahrplandaten
- Neu: SJYID und Umgang mit fiktiven Fahrten

Konkretisierung: Änderungs-Regeln zur SJYID

1.1.1 Änderungen

Alt (v1.4)

Verändern sich Elemente der Fahrt (insbesondere Zeiten, Verlauf), so obliegt es dem TU folgende Möglichkeiten zu entscheiden:

1. Der Bezug zur ursprünglichen Fahrt ist noch erkennbar und relevant:
 - a. Die Veränderung ist marginal, so dass die Fahrt unter der gleichen SJYID weitergeführt wird.
 - b. Die Veränderung führt zu einer neuen Fahrt mit neuer SJYID. Diese Fahrt muss allerdings die ursprüngliche (aus dem Jahresfahrplan) bekannte SJYID zwingend als Referenz enthalten (z.B. Ersatzfahrt).
2. Der Bezug zur ursprünglichen (aus dem Jahresfahrplan) Fahrt ist nicht mehr erkennbar und nicht mehr relevant. In diesem Fall erzeugt die TU eine neue Fahrt mit neuer SJYID ohne Bezug zum Jahresfahrplan. Die ursprünglichen Fahrten finden nicht statt.

gelöscht

Fällt eine Fahrt aus, darf die SJYID nicht wiederverwendet werden. Rückwirkend (nach der Durchführung der Fahrt) dürfen keine Änderungen übermittelt werden.

- Ausgangsdokument: SJYID-Spezifikation v1.4.
- Um Interpretationsspielraum zu vermeiden, wird Unterpunkt 1.1.1-1.b **gestrichen** (Beschluss KIADM Nr. 13).
- Grund: Eine Veränderung ist entweder
 - **marginal** (Fahrtreferenz bleibt in allen zeitlichen Horizonten unverändert, z.B. Umleitungen), oder
 - **gross** (Fahrtreferenz ist nicht gesichert, vgl. Zusatzfahrt, Ersatzfahrt, etc.)

1.1.1 Änderungen

Neu (v1.5)

Verändern sich Elemente der Fahrt (insbesondere Zeiten, Verlauf), so obliegt es dem TU folgende Möglichkeiten zu entscheiden:

- Der Bezug zur ursprünglichen Fahrt ist noch erkennbar und relevant (die Veränderung ist marginal), so dass die Fahrt unter der gleichen SJYID weitergeführt wird.
- Der Bezug zur ursprünglichen (aus dem Jahresfahrplan) Fahrt ist nicht mehr erkennbar und nicht mehr relevant. In diesem Fall erzeugt die TU eine neue Fahrt mit neuer SJYID ohne Bezug zum Jahresfahrplan. Die ursprünglichen Fahrten finden nicht statt.

Fällt eine Fahrt aus, darf die SJYID nicht wiederverwendet werden. Rückwirkend (nach der Durchführung der Fahrt) dürfen keine Änderungen übermittelt werden.

Erstellung SJYID bei manueller Fahrplandatenerfassung

- TUs, die Fahrplandaten **nicht system-unterstützt** elektronisch erfassen und weiterleiten können, müssen dennoch eine SJYID vergeben, um die branchenweit einheitliche Identifikation von Fahrten zu gewährleisten.
- Strukturierte Fahrplandaten müssen in einem vereinbarten Datenformat mit einem Planungssystem-Partner auf digitalem Wege ausgetauscht werden.
- Manuelle Erfassung erfolgt Fahrplanpublikations-Teams fahrplanpublikation@mentz.net oder info.fahrplandatenbank@sbb.ch
- Sobald Daten an INFO+ geliefert wurden, vergibt INFO+ eine SJYID gemäss der Syntax für Fahrten, für die keine SJYID erstellt wurde:

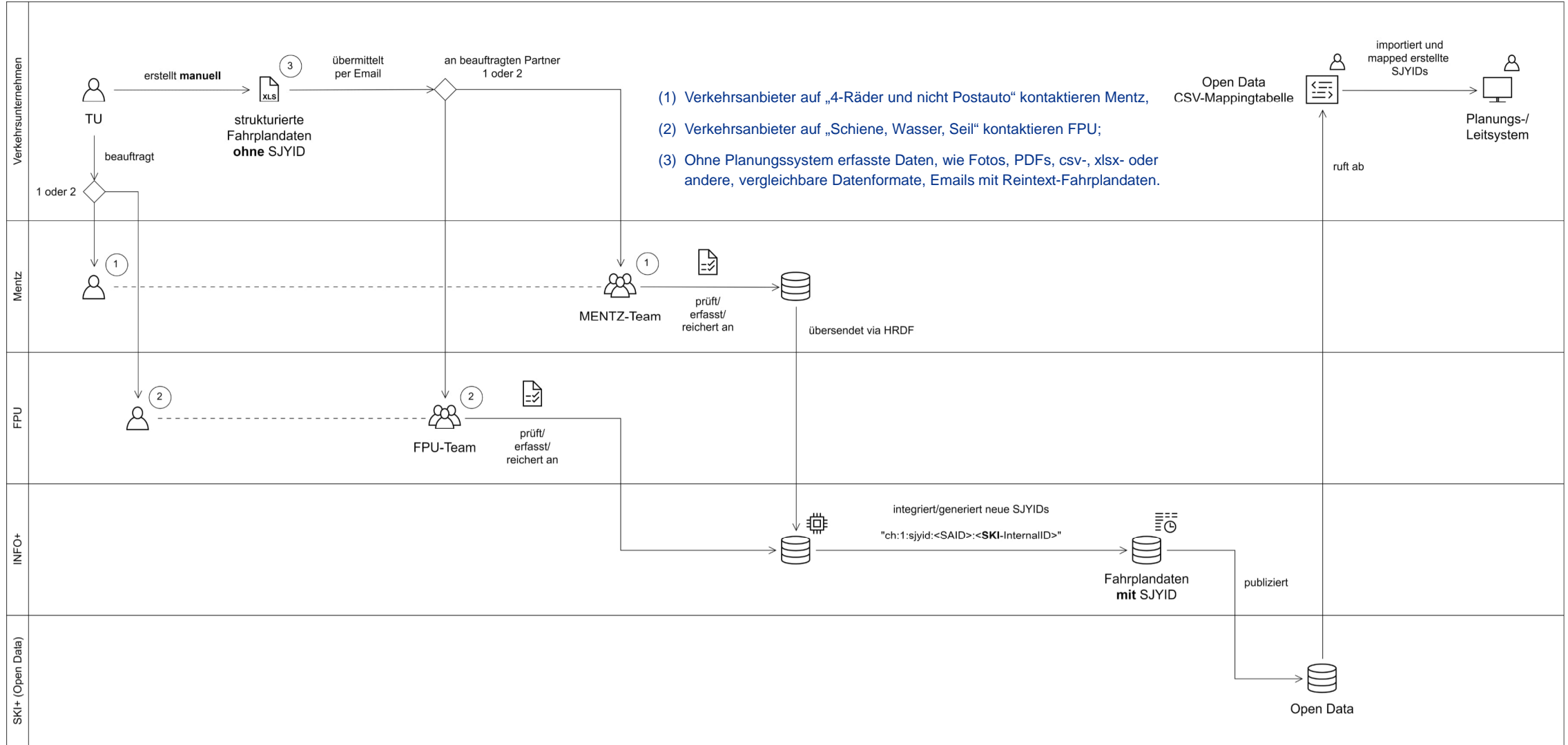
`ch:1:sjyid:<SAID>:<SKI-FahrtNummer>`

Fiktives Beispiel:

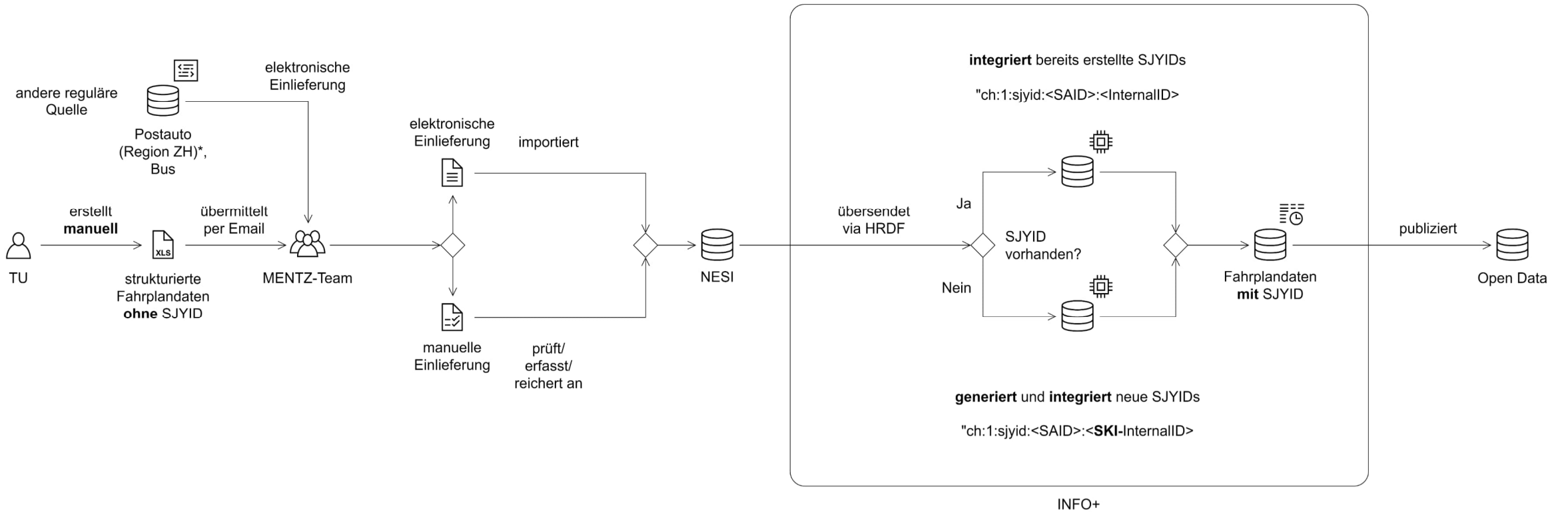
`ch:1:sjyid:100950:SKI-31`

- In gewissen Fällen soll die SJYID nicht durch die Fahrplanpublikations-Teams erfasst, sondern durch INFO+ generiert werden, um den manuellen Aufwand gering zu halten. Bei HRDF-Import ist zu kontrollieren, ob das Steuerungsattribut (flag) „Generierung der SJYID“ für den Lieferanten als **aktiv** definiert ist. Wenn dies der Fall ist, soll eine SJYID für jeden Lauf bei fehlender SJYID generiert werden.

Erstellung SJYID bei manueller Fahrplandatenerfassung



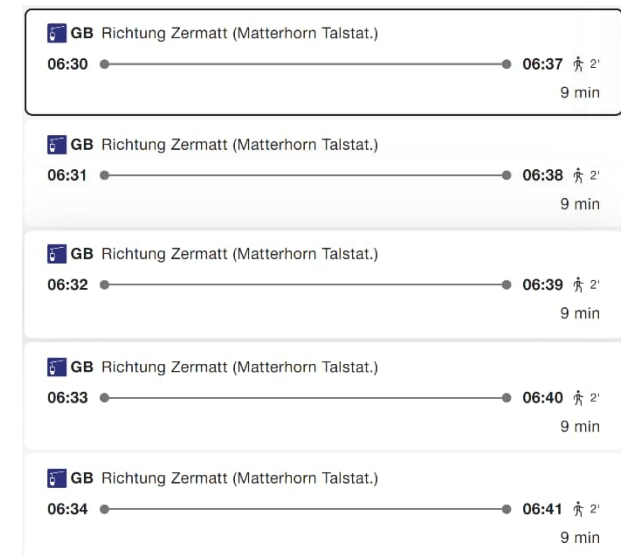
Erstellung SJYID durch INFO+



SJYID und Umgang mit fiktiven Fahrten

- Derzeit ermöglicht INFO+ die Visualisierung von VMs, die nur stundenweise und mit einem bestimmten Taktfahrplan verkehren (Minuten- oder n-Minuten-Takt, insbesondere bei Seilbahnen), durch «fiktive» Fahrten.
- **Neu:** Es ist vorgesehen, nur das Grundangebot nach der Standard-Syntax der SJYID zu identifizieren, d.h. einzelne Taktfahrten werden nicht auf eigens erstellte SJYIDs referenziert.
- So wird nur eine SJYID pro Tag zur Identifizierung aller Fahrten generiert. Dieses Vorgehen ist identisch zur heutigen Anwendung der Fahrtnummer, eine Fahrtnummer für alle (generierten, fiktiven) Fahrten eines Tages.
- Das Beispiel der Bergbahn (Gondelbahn) «Furi – Zermatt (Matterhorn Talstat.)» zeigt, wie minutengenaue 690 Fahrten in den Umsystemen während der Betriebszeit (zwischen 06:30 und 18:00 Uhr) abgebildet werden. Das Grundangebot wird wie folgt identifiziert (fiktives Beispiel):

ch:1:sjyid:<100256 >:<12443202>



04

SLNID

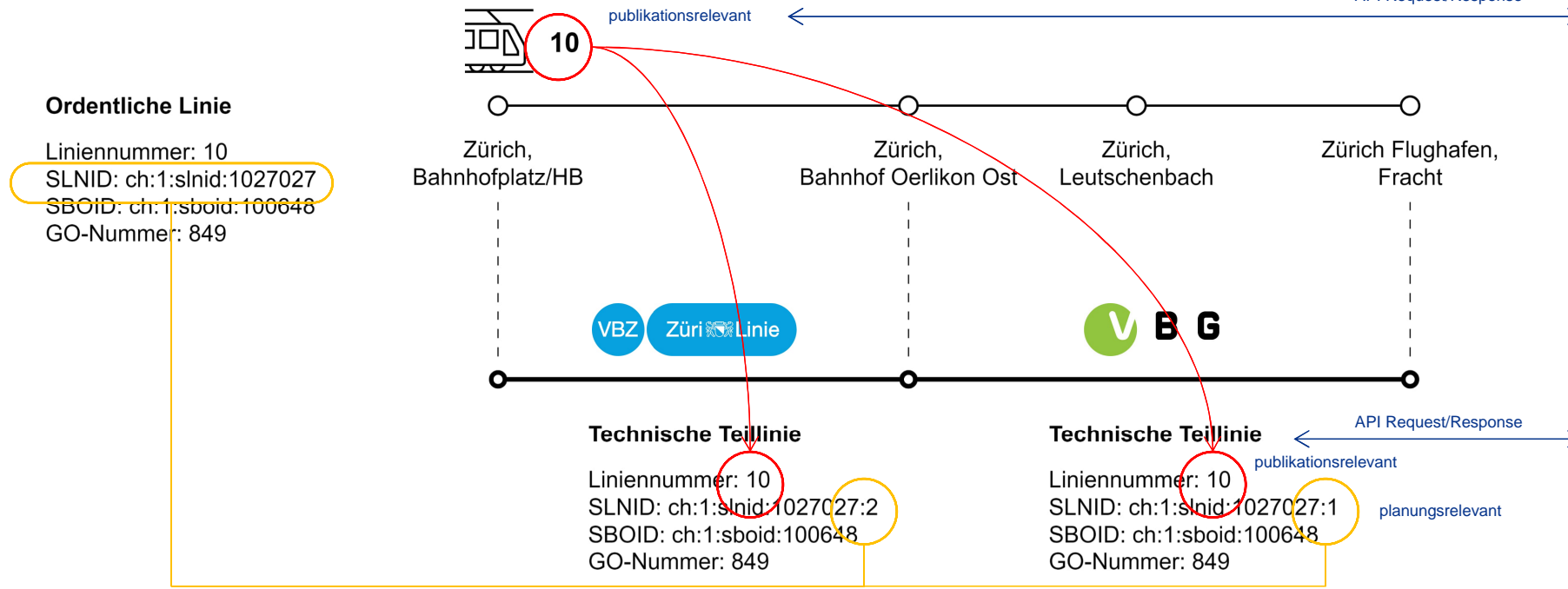
I, Jens Gaster

SLNID und Umgang mit Teillinien

3 Bezug der Daten über REST API-Schnittstelle

Beispiel: Erbringung eines Verkehrsangebots durch **zwei** Betreiber (Mischlinien)

1 Erfassung der Stammdaten für die konzessionierte oder bewilligte Fahrstrecke als "Ordentliche Linie" (durch Gesuchsteller/TU)



2 Erfassung der Stammdaten für Teilfahrstrecken als "Technische Teillinien"

```

Example response "Linie"
HTTP/1.1 201 Created
Content-Type: application/json
Content-Length: 776

{
  "creationDate": "2024-09-09T07:44:22.243252",
  "creator": "e123456",
  "editionDate": "2024-09-09T07:44:22.24327",
  "editor": "e123456",
  "status": "VALIDATED",
  "id": 1015,
  "swissLineNumber": "b0.IC3",
  "lineType": "TEMPORARY",
  "slnid": "ch:1:slnid:1000015",
  "paymentType": "LOCAL",
  "number": "number",
  "alternativeName": "alternative",
  "combinationName": "combination",
  "longName": "long name",
  "colorFontRgb": "#FFFFFF",
  "colorBackRgb": "#FFFFFF",
  "colorFontCmyk": "0,0,0,0",
  "colorBackCmyk": "0,0,0,0",
  "icon": null,
  "description": "description",
  "validFrom": "2000-01-01",
  "validTo": "2000-12-31",
  "businessOrganisation": "sbb",
  "comment": "comment",
  "etagVersion": 0,
  "lineVersionWorkflows": [ ]
}
  
```

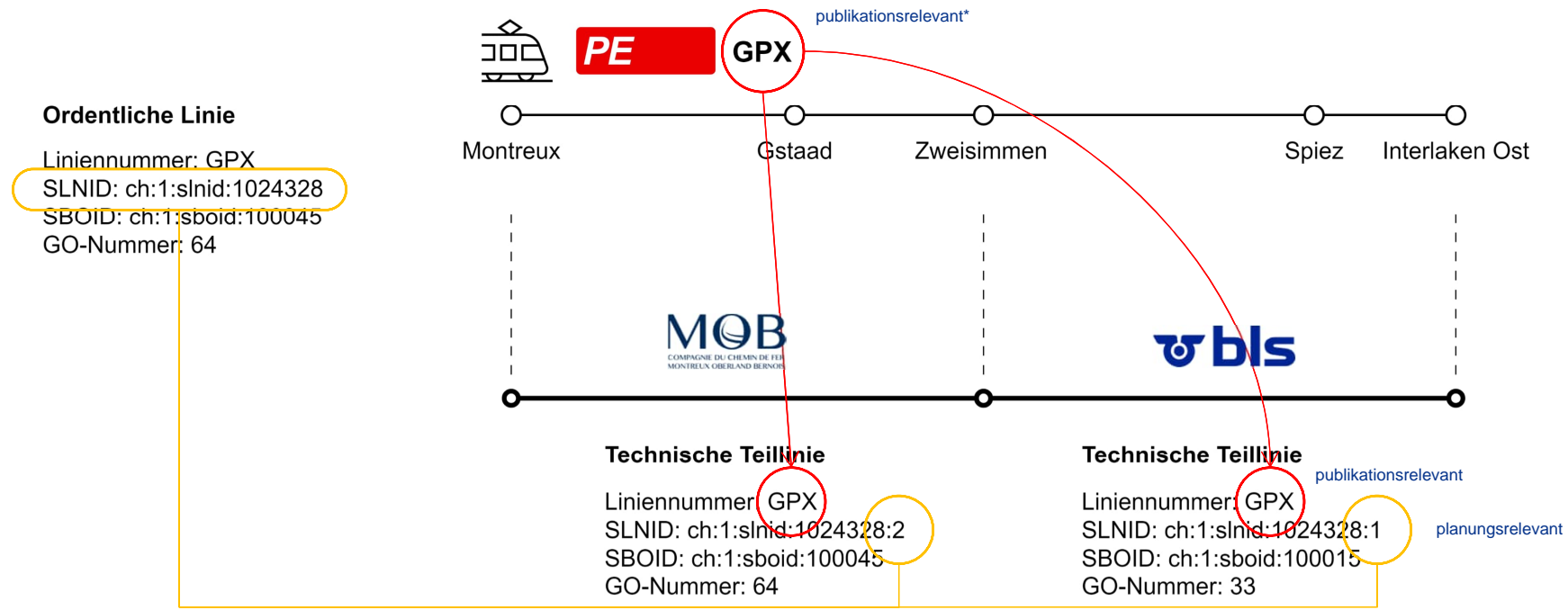
```

Example response "Teillinie"
HTTP/1.1 201 Created
Content-Type: application/json
Content-Length: 545

{
  "creationDate": "2024-09-09T07:44:23.983407",
  "creator": "e123456",
  "editionDate": "2024-09-09T07:44:23.983424",
  "editor": "e123456",
  "status": "VALIDATED",
  "id": 1007,
  "swissSubLineNumber": "b0.Ic2-sibline",
  "mainlineSlnid": "ch:1:slnid:1000026",
  "subLineType": "TECHNICAL",
  "slnid": "ch:1:slnid:1000026:1",
  "description": null,
  "number": null,
  "longName": null,
  "paymentType": "LOCAL",
  "validFrom": "2000-01-01",
  "validTo": "2000-12-31",
  "businessOrganisation": "sbb",
  "etagVersion": 0
}
  
```


SLNID und Umgang mit Teillinien

Beispiel: Erbringung eines Verkehrsangebots durch **zwei** Betreiber (Mischlinien)



* atlas noch nicht synchron mit dem Online Fahrplan (Diskrepanzen in den Liniennummern). Abstimmung im Gange.



Kaffeepause

15 min. – bis 11.00 Uhr

05

Prognose Status

Real - Review

E, Jürg Wichtermann

Prognose Status Real - Review

>> Jürg Wichtermann

1. Gibt es Resultate aus dem Review zu besprechen oder anderweitige Bemerkungen dazu?
2. Kann das Dokument freigegeben werden?

~~06~~

~~Optimierung~~

~~Fahrplanpublikation~~

D/I/E, Name

Optimierung Fahrplanpublikation

>> Jürg Wichtermann

1. Am 05.09.2024 hat eine weitere Sitzung zur Optimierung Fahrplanpublikation stattgefunden.
2.

07

Freigabe RV

453/454 v.1.7

E, Jürg Wichtermann

Freigabe RV 453/454 v.1.7

>> Jürg Wichtermann

1. Gibt es Resultate aus dem Review zu besprechen oder anderweitige Bemerkungen dazu?
2. Können die Dokumente freigegeben werden?

Mittagspause

12.15 - 13.15 Uhr

En Guete!



08

CR_0214

Verwendung

SteigID

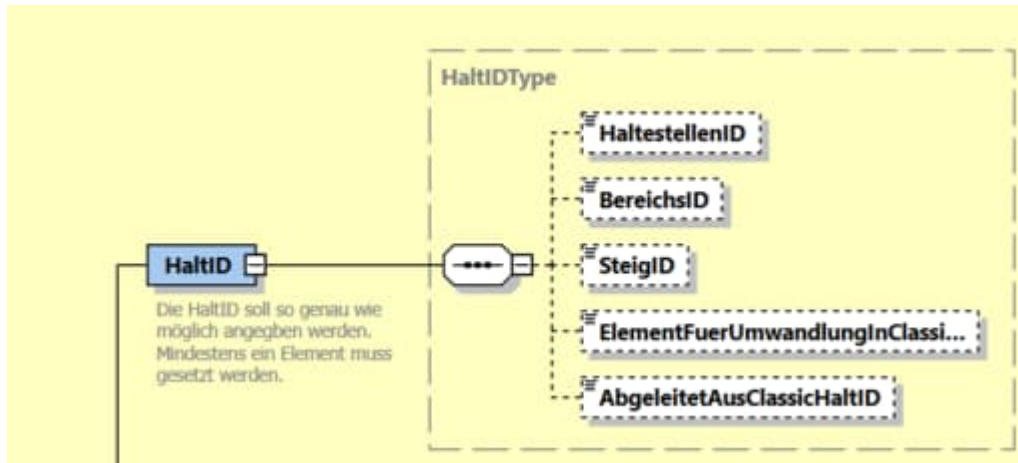
E, Jürg Wichtermann

CR_0214: Verwendung SteigID (1)

>> Jürg Wichtermann

Ausgangslage und Ziel

Die HaltID ist in V3.x eine Struktur:



1. Die HaltekantenID / GleisID kann nur in der <SteigID> übermittelt werden.
2. Jede Änderung an den Elementen <HaltestellenID>, <BereichsID> und <SteigID> ist eine Fahrwegänderung und bedarf einer Komplettfahrt.
3. Das Matching auf das Gleis / Haltestelle in INFO+ erfolgt je nach Bedarf über die <SteigID> oder über die ebenfalls mitgelieferte <HaltestellenID>.

CR_0214: Verwendung SteigID (2)

>> Jürg Wichtermann

Konvertierung

1. Die Konvertierung von V3.x nach XSD2017 erfolgt über die dafür definierten Elemente in der V3.x. Welches der drei Elemente übernommen werden soll, wird in der Struktur <ElementFuerUmwandlungInClassicHaltID> mitgegeben. Wird die <HaltestellenID> immer zusätzlich zur <SteigID> mitgegeben werden, vereinfacht dies die Konvertierung, wenn trotz der Angabe der <SteigID> die <HaltesellenID> benötigt wird, z.B. Matching auf INFO+-Daten.
2. Die Konvertierung von XSD2017 nach V3.x erfolgt durch die Übernahme des Werts aus dem Element <HaltID> in das entsprechende Element in der <Struktur HaltID>. Zusätzlich wird der Wert im Element <AbgeleitetAusClassicHaltID> auf „true“ gesetzt.
3. Die HaltestellenID muss

Vorbereitung für die Umstellung

Die Änderung der SteigID ist neu auch im Bahnverkehr eine Fahrwegänderung und benötigt daher immer eine Komplettfahrt. Um die Konvertierung von XSD2017 nach V3.x in den Datendrehscheiben zu vereinfachen, soll bereits in der XSD2017 immer eine Komplettfahrt übermittelt werden, dies ist heute im XSD2017 nicht Pflicht.

Diese Änderung muss in die nächste RV einfließen und die Umsetzung terminiert werden.

CR_0214: Verwendung SteigID (3)

>> Jürg Wichtermann

Nutzen

1. Die SteigID kann übermittelt werden. Dies vereinfacht die Identifikation eines Gleises.
2. Bahn- und Nahverkehr werden Änderungen der SteigID gleich gehandhabt. Sonderregeln entfallen.
3. Die Anforderungen der Auskunftssysteme sind erfüllt.
4. Wichtiges Element für BEHIG oder die gleisgenaue Umsetzung der Umsteigezeiten, etc.

09

Pendenzen

I, Daniel Hollenstein

10

Varia /

Tischvorlagen

10.1 Forchbahn als Tram

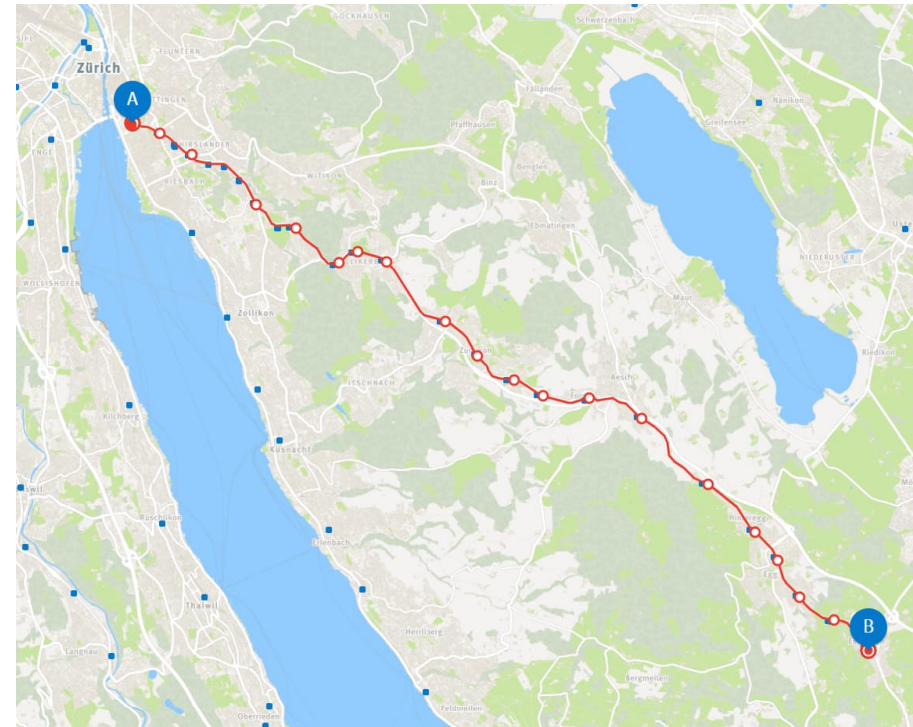
Temporäre Datenlieferung der Forchbahn als Tram statt
als Zug

AGr KIDS vom 12. September 2024

Christian Heimlicher, VBZ

Ausgangslage

- Die Forchbahn verkehrt auf der Strecke von Zürich Stadelhofen (A) bis Esslingen (B).
- Fahrzeuge ohne echtzeitfähigen Bordrechner.
- Die Fahrer sind mit WebVLU (Mobiltelefon) für eine einfache Anbindung an ZVV-Leitsystem ausgerüstet.
- ZVV-Leitsystem (Trapeze) kann Echtzeitdaten nur gemäss NAV an CUS senden, nicht gemäss Vorgaben Bahnverkehr (v.a. keine Zugnummer).
- Derzeit keine Echtzeitdaten in CUS und SBB-Onlinefahrplan.
Im ZVV-eFahrplan sind Echtzeitdaten vorhanden.
- Druck seitens BAV und Forchbahn-GL, dass die Echtzeitdaten eingeliefert werden (Fahrgastinfo...).



Geprüfte und abgelehnte Varianten

Variante	Beschreibung
Erweiterung ZVV-Leitsystem	Erweiterung gemäss Vorgaben Bahnverkehr. Aus Kostengründen abgelehnt
FELA-Fahrgastinfosystem	Hälfte der Flotte wird im Rahmen eines Refit-Programms mit einem Fahrgastinfosystem von FELA ausgerüstet. Aus verschiedenen Gründen nicht weiterverfolgt
Echtzeitdaten als Zug	Echtzeitdaten mit ProduktID = Zug einliefern, ohne zusätzliche Vorgaben Bahnverkehr umzusetzen. Kann von CUS nicht verarbeitet werden
Echtzeitdaten als Tram, Solldaten als Zug	Die Fahrten passen in den Auskunftssystemen nicht aufeinander und werden doppelt dargestellt (einmal Sollfahrt, einmal Echtzeitfahrt)
Definitive Umstellung auf NAV	Eine definitive Umstellung auf NAV (vergleichbar mit der Walderburgerbahn) wurde abgelehnt. Denn die Forchbahn ist daran, ein eigenes Leitsystem mit Echtzeitdatenfähigkeit gemäss Bahn zu beschaffen.

Aktuelle Variante: Forchbahn als Tram

Solldaten

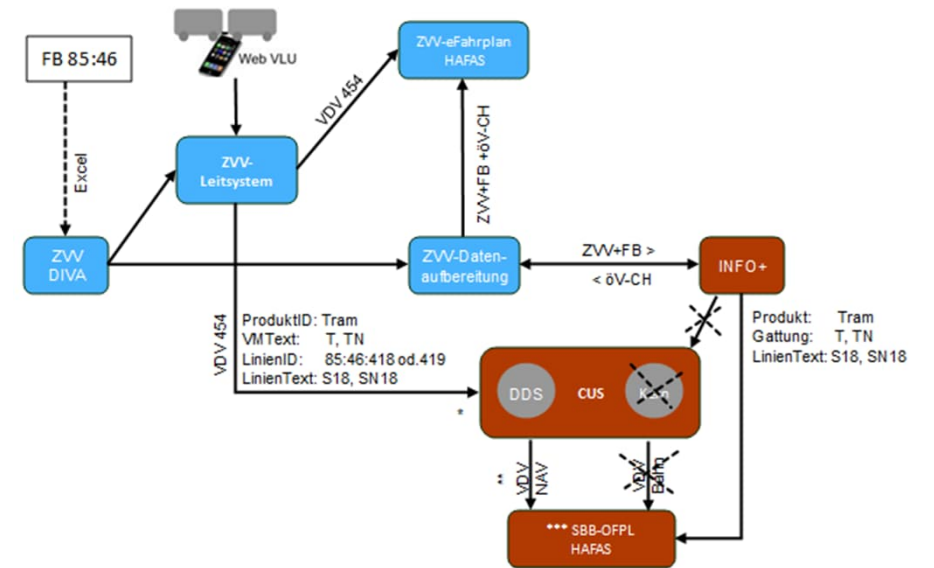
- Gattung in von S auf T umstellen
- Liniennummer auf S18 umstellen?

Echtzeitdaten

- Die ProduktID = Tram, VerkehrsmittelText = T resp. TN
- LinienText = S18 resp. SN18
- HaltIDs sind haltesteigscharfe, neunstellige Werte

Anpassungen CUS

- Forchbahn, BetreiberID = 85:46, wird aus CUS Kern entfernt und nur noch durch CUS DDS geschleust
- Temporäre Umstellung während ca. 2 Jahren



● Zürich, Kreuzplatz
● Zürich, Rehalp ★

Di, 27.08.2024

15:34
18
15:42

+1
+1

🕒 0:08
🔄 0
🗺️
📄

10.2 Stand zur RV für Schrift VDV 453 v.3.x

I, Jürg Wichtermann

Stand zur RV für Schrift VDV 453 v.3.x

>> Jürg Wichtermann

Die Arbeitsgruppe hat bereits zwei Mal getagt.

Folgende Arbeiten wurde oder werden durchgeführt:

1. Es wurde durch Christian Heimlicher ein neues Template für die RVs erstellt, welches die Einarbeitung jetzt und in Zukunft erleichtern sollte.
2. Wir arbeiten bis jetzt zügig an der RV 453 V2.0, aktuell kommen wir etwas ins Stocken, da das aktuelle Team (Christian Heimlicher, Daniel Würsten, Jürg Wichtermann, Julia Henseleit wird voraussichtlich ab dem 24.09.2024 dazu kommen) anderweitig ausgelastet ist. Wir werden trotzdem versuchen das Dokument bis zum nächsten KIDS in den Review zu geben.
3. Nebenbei wurde auch die RV 454 V2.0 vorbereitet und einige Kapitel bereits aus der alten RV übernommen.
4. Die RVs werden auf der Basis der noch nicht freigegebenen Version V3.1 erstellt.
5. Wir würden uns nach wie vor über Verstärkung für die Erstellung oder für den Review freuen. Selbst langjährige KIDS-Mitglieder können aus den Diskussionen in dieser Agr immer noch viel für ihre tägliche Arbeit mitnehmen.

Falls ihr euch fragt, warum die Version V.2.0 und nicht V3.0 heisst. Wir werden auch in Zukunft keine Übereinstimmung zwischen den Versionen aus dem VDV und den RVs erreichen, daher haben wir uns vorerst auf die V2.0 geeinigt, eine versuchte Gleichsetzung könnte eher verwirren als hilfreich sein. Am Ende wird das KIDS über die Versionsbezeichnung entscheiden dürfen.

10.3 Verwendung gleisscharfer SLOID im Bahnverkehr

I, Adrian Aeschbacher

Verwendung gleisscharfer SLOID im Bahnverkehr

VDV-Version 2017* nach SLOID Migration:

- CUS liefert als Datenproduzent Bahn für alle Bahnen die *<HaltID>* auf Ebene Haltestelle aus.
- Das Gleis ohne Sektor wird im *Ankunfts-/AbfahrtsSteigText* übermittelt (gemäss RV).
- Die VDV-Partner aller Bahnen liefern ihre Echtzeitdaten zum Anreichern der aus INFO+ übernommenen Solldaten ebenfalls in der gleichen Abstraktionsebene ein.
- Diese bei den Bahnen übliche Modellierung der Haltestellen und Haltekanten (Gleise) erleichtert aus fachlicher Sicht die Integration der Echtzeitdaten in die Solldaten, weil geänderte, wegfallende oder neue *<HaltID>* immer eine im Bahnverkehr relevante Fahrwegänderung zur Folge haben.

An diesem Prinzip ist in VDV-Version 2017* auch nach der SLOID Migration unverändert festzuhalten. Haltekanten-SLOIDs als HaltID werden bei Bahnen nicht unterstützt.

10.4

VDV-Schrift 452_V1.6.2

Aktualisierung

Diagramm Datenmodell

D, Christian Schudel

VDV-Schrift 452

Wir haben die Beobachtung gemacht, dass in der VDV-Schrift-452 V1.6.2 Schrift unter Punkt «9.1.4 Diagramm des Datenmodells» die Schnittstellenbeschreibung nicht aktuell ist. Vergleichen wir die Schemata von Version 1.5 mit der vorliegenden Version 1.6.2, so sind diese identisch. Zahlreiche Felder fehlen. Dies führt zu Missinterpretationen und erschwert unseren Prüfprozess.

Frage: Wer adressiert die Sachlage im VDV?

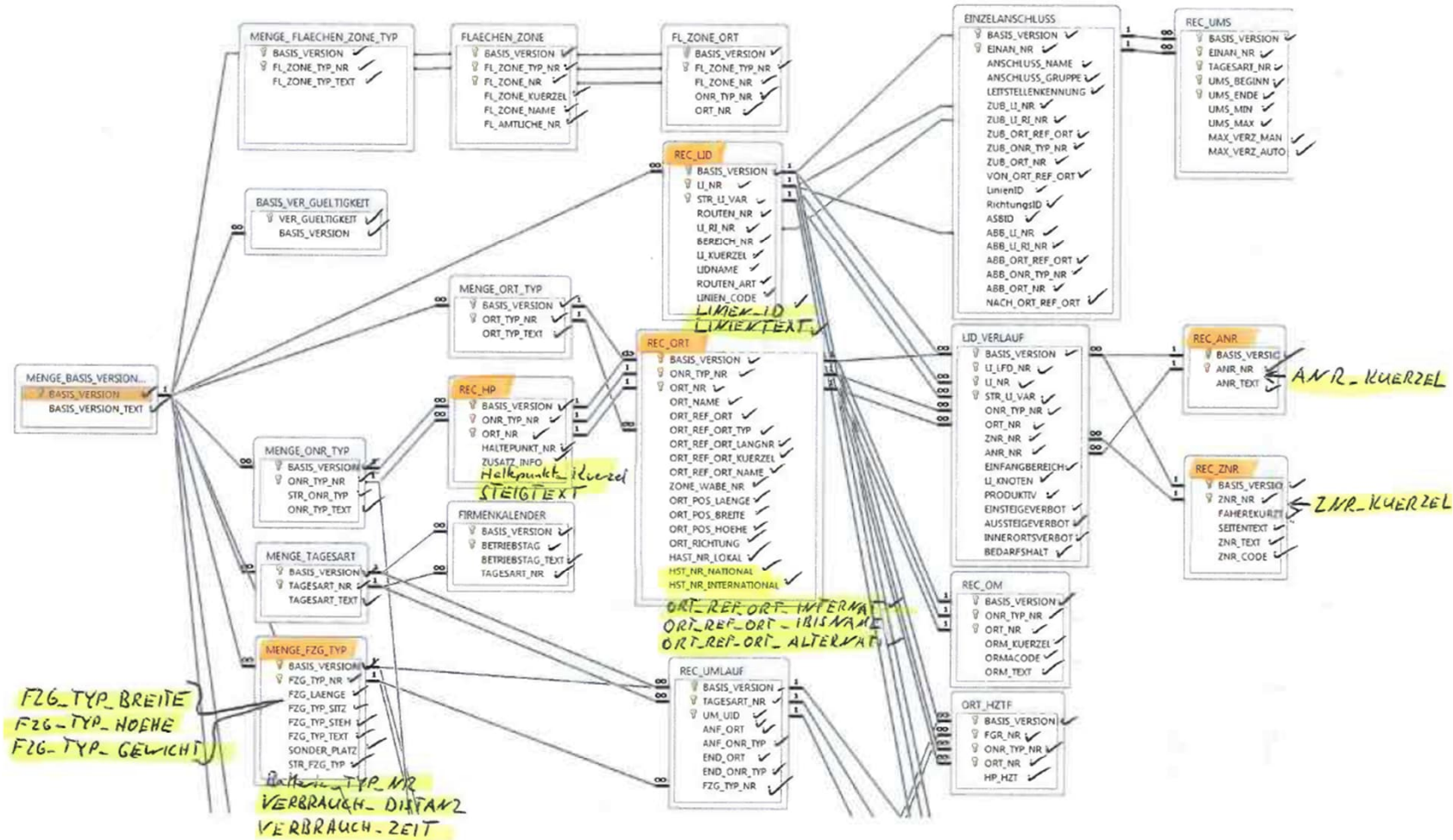
Nächste Folien:

- Screenshot VCV-Schrift_452_V1_6_2_v7_D_CLEAN.docs, 9.1.4 Diagramm des Datenmodells
- Handschriftliche Ergänzungen und Notizen zu fehlenden Elementen

9.1.4 Diagramm des Datenmodells

VDV-Schrift 452

Standardschnittstelle Liniennetz/Fahrplan
Schnittstellenbeschreibung

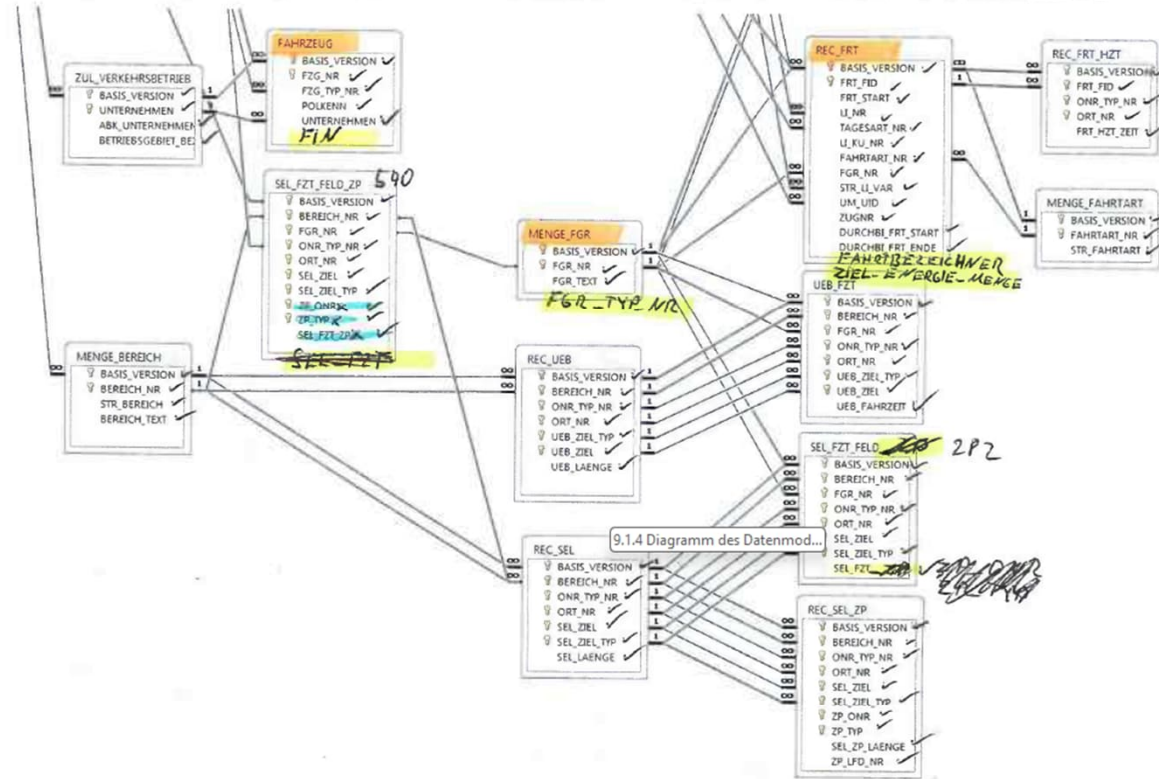


9.1.4 Diagramm des Datenmodells

VDV-Schrift 452

Standardschnittstelle Liniennetz/Fahrplan

Schnittstellenbeschreibung



~~x Waage gemischt~~

~~Fehlende Tabellen:~~
 Fehlende Tabellen
 MENGE_BATTERIE_TYP
 LADESTATION

~~SEL_FZT_FELD_ZP (9.4.2)~~
 LADE_VORGANG

- LADEPUNKT
- LADEPUNKT_ORT
- LADEPROFIL
- LADEPUNKT_LADEPROFIL
- FZG_TYP_LADEPROFIL

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.

Danke Helmut!



>> [Daniel Hollenstein](#)

Helmut Iffländer hat heute zum letzten Mal an der AG KIDS IstDaten teilgenommen.

Wir danke Helmut für seine vielen Ideen und Diskussionen, die er eingebracht hat und dadurch dem spannenden Thema digitale Kundeninformation immer wieder neue Impulse gab.

Dank seinem grossen Engagement konnte die Normierung der Kundeninformation in verschiedenen europäischen Ländern vorangetrieben werden.

Bevor Helmut im Jahr 2014 zur AG KIDS gestossen ist, war er bereits als Berater im VDV-Gremium in Deutschland aktiv und hat von dort viel Erfahrung für unsere Arbeitsgruppe mitgebracht.

Wir wünschen Helmut für den dritten Lebensabschnitt nur das Beste, gute Gesundheit und ein glückliches Leben.

Merci

Danke Helmut!



>> Daniel Hollenstein

Auszug aus der Präsentation von der ersten AG KIDS vom 7.5.2014

Arbeitsgruppe KIDS ch-direct

1. Vorstellungsrunde

Michael Schwarz, [ims](#)

Rich Lutz, VBZ

David Jäggi, VBL

Fabio [Walti](#), BMO

Martin Koblet, BLT

Aldo Rebsamen, [Atron](#)

Walter Meier-Leu, Weisskopf

Dominik Grögler, BMO

Stefan Lindenlaub, SBB

Grégoire Ramuz, [tpf](#)

Daniel Hollenstein, SBB

Christian Heimlicher, VBZ

Fabian [Leitritz](#), Hacon

Christian [Bühlmann](#), SCS

Pierre-Yves Meyer, TL

Daniel Rubli, Trapeze

Helmut [Iffländer](#), Consulting