



## Protokoll

### Sitzung der AGr KI ADM

#### Zeit und Ort

28.08.2024, 09.00-12.15 Uhr

SBB Wankdorf, Bern

#### Mitglieder

mit Stimmrecht

(inkl. Spartenvertretung)

3 / 9

Simon Freihart, SKI

Christian Trachsel, SBB

Arne Heimann, Datendrehscheibe

vor Ort

vor Ort

vor Ort

#### Administration und Protokoll

Julia Rieser, SKI

vor Ort

#### Beisitzende

Michael Böhm, nBS

Daniel Ryser, SKI

Roger Kneubühl, KIDS Ereignis

Jürg Wichtermann, KIDS IstDaten

vor Ort

vor Ort

vor Ort

vor Ort

#### Gäste

Jérémy Reichenbach, SKI

Jens Gaster, SKI

Jens Weinekötter, SKI

vor Ort

vor Ort

vor Ort

#### Entschuldigt

Matthias Leffler, PAG

Adrian Haller, BLS

Martin Enz, KKI

Dominik Grögler, ZVV

Henning Klein, SKI

Stéphane Pierroz, TPF

Pierre-Yves Meyer, TL

#### Nächster Termin:

18.09.2024, 09.00-12.00 Uhr, Bern



## Inhaltsverzeichnis

1. Genehmigung der Protokolle vom 26.6. und 24.7.2024 .....	3
2. Update aus dem Juli-Workshop .....	3
3. SID4PT/SLNID – Das neue Linienmodell und Stand des Reviews .....	3
4. SID4PT/SBOID – Review SBOID Spezifikation .....	5
5. SID4PT/SJYID – Freigabe v.1.5 Spezifikation // SJYID: Stand Review und Anpassungsbedarf .....	5
6. Update Review Anforderungskatalog Leitsystem .....	6
7. Angebotskategorie – was fehlt, wenn sie fehlt? .....	6
8. Freigabe des Beilagendokuments zur RV «Prognose Status Real» .....	6
9. Pendenzen-/Themenliste .....	6
10. Varia / Tischvorlagen .....	7



## 1. Genehmigung der Protokolle vom 26.6. und 24.7.2024

Im Vorfeld der Sitzung waren keine Einwände eingegangen. Die Arbeitsgruppe genehmigt beide Protokolle.

## 2. Update aus dem Juli-Workshop

Die Ergebnisse des Workshops vom Juli wurden für die Arbeitsgruppenmitglieder zusammengefasst präsentiert. Die nachträglichen Einwände bzgl. der Bewertung der Standards werden eingearbeitet. Die Diskussion wird im KI ADM Workshop im November weitergeführt, wobei eine Vorbesprechung in kleinem Rahmen geplant ist.

Es wird angemerkt, dass die fachlichen Kriterien in der Bewertung mehr Bedeutung erhalten sollen bzw. das Hauptkriterium sein sollten.

## 3. SID4PT/SLNID – Das neue Linienmodell und Stand des Reviews

Im Zuge des Reviews, um das die Arbeitsgruppe in Vorbereitung auf die Sitzung gebeten worden war, wurden 149 Befunde im bereitgestellten Reviewdokument notiert und bearbeitet.

Das SID4PT-Team empfiehlt eine Umbenennung des Dokuments «Liniendefinition» in «Linienmodell». Die Arbeitsgruppe stimmt dem zu.

Die folgenden Fragen wurden der Arbeitsgruppe zur Beantwortung vorgelegt:

### 1) Was ist der derzeitige Stand der «Branchendefinition» einer «Linie»?

Die Arbeitsgruppe BS-KI arbeitet an der Definition. Mit Q2 2025 soll das Dokument freigegeben werden, um im Sommer 2025 veröffentlicht werden zu können.

### 2) (Technische) Strukturierung der Linie:

- Gibt es Argumente/Gründe, die gegen eine „Hierarchisierung“ der Linien(typen) sprechen?
- Gegen den Bezug zur Ordentlichen Linie als „Ausgangslinie“?
- Sollen technische Teillinie einen anderen Lebenszyklus haben als die Ordentliche Linie?

Es besteht die Auffassung, dass die technische Teillinie einen anderen Lebenszyklus als die ordentliche Linie haben kann bzw. sogar haben muss, dieser jedenfalls aber innerhalb der Gültigkeit der ordentlichen Linie liegen muss.

Der Review-Befund Nr. 97 wurde ausgiebig diskutiert. Dieser besagt u.a., dass es nicht zielführend sei, eine ID-Hierarchie zu versuchen, da bei technischen Linien/Teillinien es nicht von Interesse sei, wie die ID zusammengestellt wurde und dass eine technische Teillinie sogar zu zwei ordentlichen Linien gehören könne. Das SID4PT-Team ist hingegen der Auffassung, dass die Syntax der



Teillinien gleich sein muss. Aus fachlicher Sicht ist es zudem nicht möglich, dass eine Teillinie zu zwei Hauptlinien gehört. Das SID4PT-Team wird mit dem betreffenden Reviewer in Kontakt treten und sich mit ihm besprechen. Grundsätzlich soll die SLNID von der ordentlichen Linie übernommen, aber eine Interpretation der IDs unterlassen werden.

- 3) Wo müssen die TU hinterlegen, was genau publiziert werden soll und welche Daten sind publikations- und somit kundenrelevant?

Linienrelevante Daten sind in Atlas zu hinterlegen und zu pflegen. Der KKV-Beschluss besagt, kundenrelevant ist die Liniennummer.

- 4) Der Bezug zu Transmodel/NeTeX muss hergestellt werden

Die Arbeitsgruppe geht mit dem SID4PT-Team überein, das keinen direkten Bezug zu Transmodel/NeTeX und andere Schriften oder Standards nimmt.

- 5) Ist es gewünscht, «Linienmodelle» ausländischer Partnerbahnen im Dokument abzubilden, um das Verständnis zu schaffen, wie im grenzüberschreitenden Verkehr damit umzugehen ist (vgl. DLID, DTID)?

Die Arbeitsgruppe stimmt dem SID4PT-Team zu, mittels Fussnoten auf die Linienmodelle der umliegenden Länder zu referenzieren, diese jedoch nicht abzubilden.

- 6) Sollten Spezialfälle wie ODV, ATZ, nicht konzessionierter bzw. nicht erschliessender Verkehr (Skilifte, Pooling wie Firmenshuttles/ Schulbusse) aufgeführt werden?

Die Arbeitsgruppe befindet, dass aus technischer Sicht alle Fahrten, die dem Personenbeförderungsgesetz unterstehen, mit Fahrplanpflicht oder ohne, eine Nummer brauchen.

- 7) Es ist nicht zugelassen, dass die Publikationsrelevanten Attribute zwischen einer Linie und seiner Teillinie ändern. Im Beispiel müssen es 2 unterschiedliche Linien sein.

Die Arbeitsgruppe stimmt dem SID4PT-Team zu, dass keine Mutation möglich ist.

- 8) Die Mutation der für die Publikation relevanten Attribute ist immer mit dem ersten Tag einer Fahrplanperiode geltend, wenn die Linie oder Teillinie über mehrere Fahrplanperioden gültig ist.



Auch unterjährig müssen die Attribute einer Linie geändert werden können. Es soll mit Atlas und dem BAV geschaut werden, ob das an der Konzession aufgehängt werden kann, bzw., ob es einen Anhörungsprozess seitens BAV braucht. Es wäre wichtig, flexibel bleiben zu können.

Die Arbeitsgruppe stimmt einer Freigabe der Version 2.0 zu.

Die Einarbeitung in die Realisierungsvorgaben der Schnittstellen ist Aufgabe der KIDS Arbeitsgruppen. Die Arbeitsgruppenvertreter prüfen die Abdeckung und traktandieren allfällige Anpassungen in den entsprechenden KIDS Arbeitsgruppen.

#### 4. SID4PT/SBOID – Review SBOID Spezifikation

Die Arbeitsgruppe wurde über ein zu prüfendes Dokument informiert, die SBOID-Spezifikation v.1.4.

Vorge stellt wurden die Themenbereiche des Dokuments, wie sich die SBOID zusammensetzt und entsteht, und die weiteren Schritte des Reviewprozesses bis 27.9.2024.

Diskutiert wurde, warum vom TU noch eine GO-Nummer erstellt werden muss, und nicht direkt mit der SBOID gearbeitet werden kann. Die Frage, ob die GO-Nummer neben der SBOID noch bestehen muss, möchte ebenfalls geklärt sein.

Angemerkt wurde, dass die GO-Nummer keine Interpretation zulässt und der Begriff «TU-Code» ausschliesslich in Zusammenhang mit HRDF verwendet werden und sonst komplett gestrichen werden soll.

Ob die «85» auch in der VDV-Betreiber-ID für ausländische GO stehen bleiben soll, muss überlegt sein.

Die Frage, welche Gründe es für die SAID gibt, wurde damit beantwortet, dass diese in andere IDs einfließt.

#### 5. SID4PT/SJYID – Freigabe v.1.5 Spezifikation // SJYID: Stand Review und Anpassungsbedarf

Das SID4PT-Team befragte die Arbeitsgruppe hinsichtlich dem Anpassungsbedarf nach dem Review.

Anpassungsbedarf in Kapitel 2.2

Die Arbeitsgruppe verdankt die Aktualisierung der Prozessgrafik und stimmt den Anpassungen zu.



#### Anpassungsbedarf in Kapitel 1.1.1

Die Arbeitsgruppe befindet wie das SID4PT-Team, dass der Punkt 1b gestrichen werden kann.

#### Diskussionsbedarf in Kapitel 2.1.4

Braucht es noch eine zusätzliche SAID in der SJYID? Weshalb sollte das notwendig sein?

Die Arbeitsgruppe befindet, dass nicht geparkt und interpretiert werden soll, die SAID muss nicht abgebildet werden. Auch der System-Typ sollte bestmöglich entfernt werden, jedoch wurde dieser bereits durch einige TU bei ihren Lieferanten beauftragt. Innerhalb der Internal ID kann stehen, was das TU will. Es darf nicht interpretiert werden. Eine zweite SAID soll vermieden werden.

Es kann ausserdem darauf verzichtet werden, aus der ID den Fahrtverantwortlichen zu erkennen.

### 6. Update Review Anforderungskatalog Leitsystem

Die Anzahl an Kommentaren von den externen Partnern war nicht gross, es gab mehr SKI-interne Kommentare. Gemäss der Verantwortlichen wurden alle berücksichtigt und eingearbeitet.

Die Arbeitsgruppe ist gebeten, das Dokument nochmal einzusehen und via Zirkularbeschluss freizugeben. Im Anschluss wird dieses übersetzt und publiziert. Einmal jährlich soll dieses gemäss Roadmap aktualisiert werden.

### 7. Angebotskategorie – was fehlt, wenn sie fehlt?

Die Verkehrsmittelkategorie bleibt, damit kann man unterscheiden, ob Tram oder Bus.

Das Team Onlinefahrplan ist noch skeptisch. Erst mit der SLNID kommt das Liniennummernkonstrukt. Braucht es dann noch die Angebotskategorie?

Die Arbeitsgruppe kommt zur Erkenntnis, dass aus technischer Sicht im Moment auf die Angebotskategorie nicht verzichtet werden kann.

Ausserdem wird diskutiert, wie die Liniennummer bei Seilbahn und Schiff aussehen wird. Alle Seilbahnen werden regional durchnummeriert und erhalten diese Nummer mit einem vorangestellten «F» als Liniennummer, bspw. «F35». Bei Schiffen wird es ähnlich aussehen.

### 8. Freigabe des Beilagendokuments zur RV «Prognose Status Real»

Die Arbeitsgruppe genehmigt die Freigabe unter Vorbehalt der Genehmigung durch die KIDS IstDaten.

### 9. Pendenzen-/Themenliste



Die Pendenzen- und Themenliste wurde gemeinsam durchgegangen und aktualisiert.

## 10. Varia / Tischvorlagen

### 10.1 Vorstellung neuer Datensätze

Die Arbeitsgruppe nimmt die Vorstellung der neuen Datensätze der Open-Data-Plattform Mobilität Schweiz zur Kenntnis.

### 10.2 Minor Releases

Die Arbeitsgruppe wird über die Minor-Releases HRDF v2.0.6, HRDF v2.0.7 und NeTEx v1.0.1 der AGr KIDS SolIDaten informiert und stimmt ihnen zu.

Ende der Sitzung: 12.13 Uhr

Für das Protokoll  
Bern, 28.08.2024

Simon Freihart  
Sitzungsleiter AGr KI ADM

Julia Rieser  
Protokollführerin