

# 46. Sitzung AGr KIDS IstDaten

Bern, 7. November 2024

Systemaufgaben Kundeninformation  
[arbeitsgruppen.ski@sbb.ch](mailto:arbeitsgruppen.ski@sbb.ch)  
[www.ov-info.ch/arbeitsgruppen](http://www.ov-info.ch/arbeitsgruppen)

# Teilnehmende

Anzahl Stimmberechtigte: 8/9



Nr.	Vorname	Name	Unternehmung	Teilnahme 46. Sitzung
01	Daniel	Hollenstein	SKI	Vor Ort
02	Christian	Heimlicher	VBZ / ZVV	Online ab 10.10 Uhr
03	Manuel	Jarema	PAG	Online
04	Christian	Schudel	BVB / BLT	Online
05	Daniel	Würsten	Bernmobil	Vor Ort
06	Anita	Tschan	RBS	Vor Ort
07	Anthony	Artaud	TL, MBC, TPC, TPG, TPN, AVJ, CGN, TRAVYS, VMCV	Vor Ort
08	Marcel	Alther	VBSG	Online
09	Roland	Michel	SBB	Vor Ort
B1	Daniel	Merschen	Trapeze Group	Vor Ort
B2	Jan	Bolliger	etc Solutions GmbH	Vor Ort
B3	Matthias	Erven	MENTZ GmbH	Vor Ort
B4	Fabian	Leitritz	HaCon	Online
B5	Julia	Henseleit	IVU	Vor Ort
B6	Adrian	Aeschbacher	SKI	Online
B7	Sven	Bisschop	PAG	Online
B8	Jürg	Wichtermann	SKI	Entschuldigt
B9	Didier	Baudois	SBB (Übersetzer d-f)	Online
B10	Klaus	Veenhues	Luminator Technology Group	Online
B11	Christophe	Dafflon	TL, MBC, TPC, TPG, TPN, AVJ, CGN, TRAVYS, VMCV	Entschuldigt
B12	Julia	Rieser	SKI	Vor Ort
G1	Jens	Gaster	SKI	Vor Ort

# Personnelles

## Personelles (I)

Moviplus entsendet als TU-Vertreter für  
TL, MBC, TPC, TPG, TPN, AVJ, CGN, TRAVYS und  
VMCV

als Mitglied mit Stimmrecht: Anthony Artaud

als Beisitz: Christophe Dafflon

## Personelles (II)

SKI

als Beisitzer: Jens Gaster

# Agenda

1. Genehmigung des Protokolls vom 12.09.2024
2. Umsetzungstermine RV VDV 453/454 v1.7 und SIRI
3. Freigabe der VDV-Schriften 453/454 v3.1
4. Start Review RV VDV 453/454 2.0 für VDV-Schriften v3.1

## *Kaffeepause*

5. CR 0217 Dispositionen sofort übermitteln
6. SLNID – Abstimmung KIDS Ist- und SollDaten
7. Sitzungstermine 2025

## *Mittagessen*

8. Pendenzen
9. Varia/Tischvorlagen
  - 9.1 Präfix für SJYID bei Ersatzverkehr
  - 9.2 Frage zu Ortsbezüge in VDV 453
  - 9.3 SBOID: Konzeptdokument

01

# Genehmigung des Protokolls vom 12.09.2024

E, Daniel Hollenstein

# Genehmigung Protokoll 12.09.2024

E, Daniel Hollenstein

Es ist ein Änderungswunsch eingetroffen, dieser wird nach Besprechung in der Sitzung ins Protokoll eingearbeitet.

Siehe Punkt 5 in:

[00\\_20240613\\_Protokoll\\_Ist45.docx](#)

02

SKI

Umsetzungstermine

RV VDV 453/454

v1.7 und SIRI

E, Jürg Wichtermann

# Umsetzungstermine für die RV 453/454, V1.7

## Änderungen in der RV 453: Allgemeine Texte

>> KI ADM

Stelle	Änderung	Bearbeiter	Datum
6.3.8.3.1	Für alle anderen Verkehrsmittelkategorien darf im FahrtBezeichnerText die kundenrelevante Bezeichnung der Fahrt übermittelt werden.	J. Wichtermann	06.11.2023
6.1.14.4	Präzisierung zu Haltepunkten gemäss CR0213, angenommen auf der Sitzung vom 13.06.2024	C. Heimlicher	18.06.2024
6.1.9	Korrektur der Vorgaben zu den ServiceMerkmalen gemäss CR_K001, angenommen an der Sitzung vom 22.03.2024	C. Heimlicher	18.06.2024
1.7 4.3	Das Dokument OAuth als [8] verlinkt.	J. Wichtermann	28.08.2024

# Umsetzungstermine für die RV 453/454, V1.7

## Änderungen in der RV 454 (1): Allgemeine Texte

>> KI ADM

Stelle	Änderung	Bearbeiter	Datum
3.3.7	Die fachliche Bezeichnung und die technische Einlieferung in CUS für den LinienText wurde angepasst, daher musste dieser auch in diesem Kapitel angepasst werden. Es soll neu nur noch der vollständige LinienText eingeliefert werden.	J. Wichtermann	02.04.2024
5.1.1	REF-AUS-Abos müssen immer mit dem Element MitBereitsAktivenFahrten=true übermittelt werden (Reihenfolge-Fehler korrigiert).	J. Wichtermann	04.04.2024
5.1.3 5.1.3.1 5.1.3.3	Neu muss jeder Halt einen RichtungsText haben. Dieser kann im Linienfahrplan, in der SollFahrt oder im SollHalt übermittelt werden.	J. Wichtermann	02.04.2024
5.1.3.1	Folgender Text wird zu den Elementen FahrtBezeichnerText und VerkehrsmittelNummer hinzugefügt: Für alle anderen Verkehrsmittelkategorien darf die kundenrelevante Bezeichnung der Fahrt übermittelt werden.	J. Wichtermann	06.11.2023
5.1.3.4	Anmerkung zur Übertragung der SollFormation: Werden Formationen abonniert (MitFormationen=true), müssen diese bei jeder Übermittlung einer SollFahrt erneut vollständig übermittelt werden, was weggelassen wird, wird auf Empfängerseite gelöscht.	J. Wichtermann	06.11.2023
5.2.2.1 5.2.2.3	Neu muss jeder Halt einen RichtungsText haben. Dieser kann in der IstFahrt oder im IstHalt übermittelt werden.	J. Wichtermann	02.04.2024
5.2.2.1	Folgender Text wird zu den Elementen FahrtBezeichnerText und VerkehrsmittelNummer hinzugefügt: Für alle anderen Verkehrsmittelkategorien darf die kundenrelevante Bezeichnung der Fahrt übermittelt werden.	J. Wichtermann	06.11.2023
5.2.2.4	Folgenden Text eingefügt: Werden Formationen abonniert (MitFormationen=true) müssen diese bei gesetztem Attribut Komplettfahrt=true immer vollständig übertragen werden. Alles, was nicht übertragen wird, wird gelöscht. Fehlt das gesamte Element IstFormation, wird die gesamte Formation (IstFormation und SollFormation) gelöscht. Ist das Attribut Komplettfahrt=false, muss ein optional übertragenes Element IstFormation ebenfalls vollständig sein. Alles, was in diesem Fall nicht übertragen wird, wird gelöscht. Wird in diesem Fall jedoch das optionale Element IstFormation gesamthaft weggelassen, gelten die zuletzt übertragenen Formationsdaten weiterhin.	J. Wichtermann	06.11.2023
10.11	Korrekturen zu den ServiceAttributen gemäss CR_K001, angenommen an der Sitzung vom 22.03.2024	C. Heimlicher	18.06.2024

# Umsetzungstermine für die RV 453/454, V1.7

## Änderungen in der RV 454 (2) CUS-Texte

>> KI ADM

Stelle	Änderung	Bearbeiter	Datum
5.2.2.1	Die RichtungsID wird in CUS nur bei Fahrten ausgewertet, welche nicht bereits in INFO+ übertragen wurden.	J. Wichtermann	16.11.23
5.2.2.4	Text bezüglich der Übertragung von Formationen von CUS entfernt und durch einen für alle Systeme gültigen Text ersetzt.	J. Wichtermann	06.11.23

# Umsetzungstermine für die RV 453/454, V1.7

>> KI ADM

KI ADM benötigt die Umsetzungstermine, was muss bis wann umgesetzt werden, für die Freigabe der RV 453 / 454, V1.7.

**Unser Vorschlag wäre bis Q4 / 2025.**

Ende Jahr 2024 soll auch die neuste SIRI RV zur Freigabe bereit stehen, der oben genannte Termin gilt aufgrund der Konvertierungen VDV <-> SIRI auch für die neue SIRI RV.

Stimmt das KIDS diesem Termin zu?

03

Freigabe der VDV-  
Schriften 453/454  
v3.1

I, Jürg Wichtermann

# Die VDV-Schriften 453 / 454, V3.1 wurden freigegeben

>> VDV-Gremium

Die Dokumente sind gemäss VDV unter dem bisherigen Link verfügbar (Stand heute, XSD: Ja, VDV-Schriften: Nein):

<https://www.vdv.de/i-d-s-downloads.aspx>

Was noch fehlt, wird noch ergänzt (C.Dohmen, Leiter: VDV-Gremium Echtzeitdaten)

# 04

# Start Review RV VDV 453/454 2.0 für VDV-Schriften v3.1

I, Jürg Wichtermann

# Review der neu RV 453 / 454, V2.0 für die neue VDV-Schriften V3.1

I, Jürg Wichtermann

## RV 453, V2.0

Die Arbeitsgruppe V3.x hat eine erste Version der RV 453 für die neue VDV-Schrift erstellt. Diese RV ist für einen Review im KIDS bereit. Wir bitten euch diesen Review bis Ende Januar 2025 durchzuführen.

## RV 454, V2.0

Die RV 454 ist noch in Arbeit. Eine erste Version wird voraussichtlich bis Ende 2024 zur Verfügung stehen. Wir werden euch diese RV Ende 2024 per Mail für den Review zustellen. Bis wann dieser Review durchgeführt werden soll, wird im Mail bekannt gegeben.

Die Dokumente für den Review werden von Julia per Mail an euch versendet.

05

CR\_0217

Dispositionen

sofort übermitteln

E, Jürg Wichtermann

# CR\_0217: Dispositionen sofort übermitteln

>> KI ADM

**VDV-Schrift 454, Kapitel 6.1.7 unter Melderegeln steht:**

...

Fahrten, die jenseits der Vorschauzeit liegen, werden vom ITCS normalerweise nicht gemeldet.

**Nur im Fall, dass bereits frühzeitig verlässliche Aussagen (z.B. über Fahrwegsänderungen oder Fahrtausfälle) getroffen werden können, kann ein ITCS das Auskunftssystem über den Status von Fahrten informieren, noch bevor sie in die Vorschauzeit fallen.**

Dies macht insbesondere bei größeren Störungen oder Baumaßnahmen Sinn, bei denen längere Zeit im Voraus feststeht, dass der Referenzfahrplan für die Fahrt nicht eingehalten werden kann oder die Fahrt sogar entfallen muss.

Hat ein ITCS ein Auskunftssystem noch vor Eintreten in die Vorschauzeit über eine Fahrt informiert, so sind – im Falle von Statusänderungen – weitere Aktualisierungsmeldungen noch vor Erreichen der Vorschauzeit zu senden.

Ungeachtet einer eventuellen Meldung vor Erreichen der Vorschauzeit hat das ITCS die Fahrt **auf jeden Fall bei Eintritt in die Vorschauzeit** zu melden, auch wenn dies eine Wiederholung einer früheren Meldung bedeuten sollte.

...

# CR\_0217: Dispositionen sofort übermitteln

>> KI ADM

**In der RV 454, V1.8, Kapitel 6.1.7 würde folgender Text hinzugefügt:**

...

Im ÖV-Schweiz **müssen** Fahrwegänderungen und Fahrtausfälle für den laufenden Betriebstag immer sofort übermittelt werden, auch wenn die Vorschauzeit noch nicht erreicht ist.

...

# CR\_0217: Dispositionen sofort übermitteln

>> KI ADM

## Ausgangslage und Ziel

Fahrwegänderungen und Fahrtausfälle dürfen heute bereits vor der Vorschauzeit übermittelt werden.

In der KI ADM wurde vorgeschlagen, dass Fahrwegänderungen und Fahrtausfälle für den laufenden Betriebstag bereits vor der Vorschauzeit übermittelt werden müssen.

## Nutzen

Der Fahrgast ist immer auf dem aktuellsten möglichen Stand für alle Fahrten des laufenden Betriebstags.

Mögliche Alternativen für das Wording:

1. Wir setzen «müssen».
2. Wir setzen «sollen» statt «müssen».
3. Wir folgen KI ADM nicht und lassen es, wie es ist.

Stimmt AG KIDS dieser Änderung zu? Wenn ja, Version 1 oder 2?

# CR\_0217: Dispositionen sofort übermitteln

>> Jürg Wichtermann

## Nutzen

1. Der Fahrgast ist immer auf dem aktuellsten möglichen Stand für alle Fahrten des laufenden Betriebstags.

06

SLNID:

Abstimmung zw.

Soll- und IstDaten

I, Jens Gaster

07

Sitzungstermine

2025

E, Daniel Hollenstein

# Termine 2025

K

KKI	KI ADM - Sitzung	KI ADM - Workshop	KIDS IstDaten Mittwochs	KIDS SoliDaten Mittwochs	KIDS EreignisDaten Montags
25.2.2025 + 26.2.2025	22.1.2025	19.2.2025			24.2.2025
30.4.2025	19.3.2025	16.4.2025	5.3.2025	12.3.2025	
25.6.2025	21.5.2025	25.6.2025	4.6.2025	11.6.2025	26.5.2025
	16.7.2025	20.8.2025			25.8.2025
3.9.2025	17.9.2025	15.10.2025	3.9.2025	10.9.2025	
3.12.2025	19.11.2025		5.11.2025	12.11.2025	24.11.2025



# Kaffeepause

15 min. – bis 11.00 Uhr

## Mittagspause

12.30 - 13.30 Uhr

## En Guete!



08

# Pendenzen

I, Daniel Hollenstein

09

Varia /

Tischvorlagen

# 09.1 Präfix für SJYID bei Ersatzverkehr

D, Christian Heimlicher

## Präfix für SJYID bei Ersatzverkehr

- Im Umsetzungsdokument für den Ersatzverkehr ([https://www.oev-info.ch/sites/default/files/2024-03/realisierungskonzept\\_ersatzverkehr\\_v1.0.pdf](https://www.oev-info.ch/sites/default/files/2024-03/realisierungskonzept_ersatzverkehr_v1.0.pdf)) gibt es auf den Seiten 6 und 7 genaue Informationen über die für die Fahrten zu verwendenden GO-Nummern.
- Für den Fall von Ersatzverkehr für Bahnunternehmungen (insbesondere solche, die an NeTS angeschlossen sind) gibt es eine Tabelle mit eigenen Go-Nummern, die zu verwenden sind.
- Im Datensatz Geschäftsorganisationen auf OpenTransportData sind für diese GO-Nummer auch SBOIDS definiert.
- Ist nun die Idee, dass diese SBOIDS für die SJYIDs verwendet werden?
- Falls ja, müsste das Umsetzungsdokument entsprechend erweitert werden.

GO-Nummer Konzessionär (Bahn)	Spezifische GO-Nummer für Ersatzverkehr	Bezeichnung					
11	7231	SBB					
33	7230	BLS					
82	7232	SBB					
65	7233	SBB					
86	7234	SBB					

A	B	C	D	E	F	G
sboid	said	validFrom	validTo	organisationNumber	status	descriptionDe
ch:1:sboid:1100021	1100021	18.09.2024	31.12.9999	7231	VALIDATED	SBB Infrastruktur AG Bahnersatz

In NeTS werden Fahrplandaten für weitere TUs erfasst. Für diese sind noch keine GO-Nummer für Ersatzleistungen definiert. Diese müssen erstellt werden

# 09.2 Frage zu Ortsbezügen in VDV453

D, Daniel Würsten

# 1. Ausgangslage (1)

Bei der Migration der DDS Postauto zur DDS SIP wurde festgestellt, dass Postauto im VDV 453 die Beziehung ASBID = HaltID für diverse Haltestellen nicht einhält. Fachlich geht es dabei um «äquivalente Haltestellen».

Beispiel:

Chur, Bahnhofplatz → DiDok 8581044 → Haltestelle von Bus und Service AG (Chur)

Chur, Postautostation → DiDok 8575112 → Haltestelle von Postauto

Chur, Post I → DiDok 8571313 → Haltestelle von Bus und Service AG (Chur)

Von PAG verkehren praktisch alle Linien von/nach Linien Chur, Postautostation. Ausnahmen sind die Line 3 und 13, welche von/nach Chur, Bahnhofplatz verkehren.

Aufgrund dem Konzept der «äquivalente Haltestellen» werden die ANS-Daten der Fahrten ab Chur, Postautostation auch über die ASBID von Chur, Bahnhofplatz versendet und umgekehrt. Das heisst, werden beide ASBID S8581044 und S8575112 abonniert, erhält ein Datenempfänger die Fahrten doppelt, je einmal über beide ASBID geliefert. Aus Sicht von Postauto muss für eine solche Anschlussbeziehung nur eine ASBID abonniert werden, da die Haltestellen «äquivalent» sind.

# 1. Ausgangslage (2)

Übersicht der gelieferten Fahrten bei der Abonnieung von zwei ASBIDs (ASBID=S8575112 und ASBID=S8581044) bei äquivalenten Haltestellen. Die doppelte Lieferung der Fahrten über beide ASBID sind deutlich ersichtlich. Im Falle der Linie 3 fahren ein Teil der Fahrten auch noch die Haltestelle Chur, Post I (8571313) an, welche ebenfalls eine äquivalente Haltestelle ist. Diese Äquivalenz gilt jedoch nur für Chur, Postautostation (8575112). Rot markiert sind alle HaltIDs, welche über äquivalente ASBIDs versendet werden.

ASBID	HaltID	LinienID	LinienText	Anzahl Fahrten
S8575112	8581044	85:801:2612	13	11
S8581044	8581044	85:801:2612	13	11
S8575112	8575112	85:801:2600	171	13
S8581044	8575112	85:801:2600	171	13
S8575112	8575112	85:801:2601	182	34
S8581044	8575112	85:801:2601	182	34
S8575112	8581044	85:801:2605	3	92
S8575112	8571313	85:801:2605	3	88
S8581044	8581044	85:801:2605	3	92
S8575112	8575112	85:801:2602	41	18
S8581044	8575112	85:801:2602	41	18
S8575112	8575112	85:801:2603	42	17
S8581044	8575112	85:801:2603	42	17
S8575112	8575112	85:801:2635	81	36
S8581044	8575112	85:801:2635	81	36
S8575112	8575112	85:72:5647	941	5
S8581044	8575112	85:72:5647	941	5
S8575112	8575112	85:72:3098	EV	4
S8581044	8575112	85:72:3098	EV	4

# 1. Ausgangslage (3)

In der RV 453 Version wird im Kapitel 6.1.4 Ortsbezüge festgelegt, dass im öV Schweiz die ASBID immer einer Haltestelle entspricht. Feinere Granularitäten können bilateral abgesprochen werden. CUS unterstützt jedoch nur ASBID=Haltestelle.

In der RV gibt es jedoch keine klare Festlegung, das in jedem Fall im öV Schweiz gilt:  
**ASBID / AZBID = HaltID**

## 2. Fragen an KIDS

- Postauto versteht unter einer ASBID einen Anschlussbereich inkl. der äquivalenten Haltestellen. Das hat zur Folge, dass die Zubringer-Anschluss-Daten von Postauto bei äquivalenten Haltestellen unabhängig der angefahrenen HaltID immer über alle äquivalenten ASBID versendet werden.
- Wir von der DDS SIP sind bis heute davon ausgegangen, dass im 453 grundsätzlich gilt: ASBID / AZBID = HaltID. 453-Daten einer HaltID werden nie über eine andere ASBID/AZBID übertragen, auch nicht im Falle von «äquivalenten Haltestellen». Will ich die Daten für eine Anschlusssicherung erhalten, muss ich immer diejenige ASBID abonnieren, an welcher HaltID der Zubringer auch effektiv ankommt.
- Gibt es andere TUs, welche bei der Übertragung von Echtzeitdaten VDV 453 ANS bei Anschlusssicherung das Konzept von «äquivalenten Haltestellen» kennen? Werden dabei die ANS-Daten einer Haltestelle auch über alle ASBIDs der gleichen «Äquivalenz» versendet?
- Ist allenfalls eine Klärung in der Formulierung der RV notwendig?

# 09.3 SBOID: Konzeptdokument

I, Jens Gaster

# Information

Das SBOID-Konzeptdokument wird in der überarbeiteten Version 2.0 am

**Freitag, 08.11.2024**

**der KI ADM zum Review bereitgestellt und gelangt an der KI ADM-Sitzung im Januar 2025 zur Abnahme.**

online gestellt.

## SWISS BUSINESS ORGANISATION ID (SBOID)

### Systemaufgaben Kundeninformation



Status	In Bearbeitung
Version	2.0
Letzte Änderung	Mittwoch, 6. November 2024
Referenz	1.3
Übersetzung	Bei Widersprüchen zwischen verschiedenen Sprachversionen gilt die deutsche Version als die verbindliche.

### Änderungsnachweis

Version	Status	Änderung	durch	gültig ab
2.0	Überarbeitung	Redaktionelle Anpassungen, Erweiterungen und Konkretisierungen	ig	
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 öV 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

# Auszug aus dem Dokument

- Aufgrund einiger Rückmeldungen, welchen „Nutzen“ die SBOID bietet, wurde **„Kapitel 5 Einordnung und Ausblick“** hinzugefügt.
- Es werden wichtige Eigenschaften der SBOID als auch der GO-Nummer gegenübergestellt und hinsichtlich ihres “Mehrwertes” und möglicher “Impediments” eingeordnet:
  - Tabellarischer Überblick zu fachlichem und operativem Nutzen SBOID vs GO-Nummer
  - Parallelverwendung von GO-Nummer und SBOID
  - On-Demand Verkehrsangebote
  - Multimodale Verkehrsangebote und Mobility-as-a-Service
  - Anpassung des Syntax der SBOID

# Auszug aus dem Dokument

Tabellarischer Überblick zu fachlichem und operativem Nutzen SBOID vs. GO-Nummer:

	SBOID	GO-Nummer
<b>Syntax</b>	<p>Maximal 32-stellig (inkl. SAID), alphanumerisch.</p> <p>Folgt einem internationalen Standard</p> <p>→ bessere Interoperabilität zwischen unterschiedlichen Systemen und Plattformen, besonders im internationalen Kontext, da kontextuell als auch territorial eindeutig interpretierbar (vgl. nationale Datendreh-scheiben).</p>	<p>Maximal 5-stellig, numerisch.</p> <p>Proprietärer Standard</p> <p>→ ohne weitere komplementäre Referenzierung nicht interpretierbar.</p>
<b>Intrinsische Codierung</b>	<p>Nein,</p> <p>keine weitere "sprechende" Codierung innerhalb des max. 21-stelligen Nummernbereichs der SAID.</p> <p>→ nicht mehr kognitiv (menschlich) zu interpretieren.</p> <p>→ skalierbar.</p>	<p>Ja,</p> <p>die verwendeten Nummernkreise sind "sprechend", d.h. sie unterliegen einer weiteren Differenzierung innerhalb des GO-Nummern-Ordnungssystems.<sup>34</sup></p> <p>→ noch kognitiv (menschlich) zu interpretieren.</p> <p>→ bedingt (eingeschränkt) skalierbar.</p>

<sup>34</sup> GO des direkten Verkehrs (DV) werden mit 3-stelligen GO-Nummern geführt (1...999). Hierzu zählen u.a. Eisenbahnen (1-99), Busunternehmen (700-899), Schiffe (180-199), Zahnrad- und Standseilbahnen (100-179), Sessel- und Luftseilbahnen (200-349), Grenzverkehre (350ff, 420ff) sowie Spezialfälle.

# Auszug aus dem Dokument

Tabellarischer Überblick zu fachlichem und operativem Nutzen SBOID vs GO-Nummer:

	SBOID	GO-Nummer
<b>Eineindeutigkeit</b>	<p>Ja,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ ein 32-stelliger alphanumerischer Code bietet eine höhere Anzahl möglicher Kombinationen ohne Wahrscheinlichkeit von Duplikaten, um eine eindeutige Identifikation auch in großen Datenbanken zu garantieren.</li> <li>→ Reduktion manueller Datenpflegeaufwände und Steigerung Datenqualität.</li> </ul>	<p>Nein,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ „Eindeutigkeit“ nur während der geltenden Fahrplanperiode gegeben. Näheres siehe unter „Mutierbarkeit“.</li> </ul>
<b>Skalierbarkeit</b>	<p>Ja,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ der gesamte 21-stellige Nummernraum der SAID bietet eine enorme Anzahl möglicher Kombinationen ohne Wahrscheinlichkeit an Duplikaten.</li> <li>→ Erweiterte Vergabe von IDs an neu hinzukommende oder bestehende Marktteilnehmer in Wachstumsbereichen des öffentlichen oder personalisierten Verkehrs.</li> <li>→ Angebot/Lösung zur Weiterentwicklung bestehender sowie Einführung neuer Standards u.a. im Multimodalen Verkehr oder auch Bedarfsverkehr, um hier gegen Fluktuationen zu bestehen.</li> </ul>	<p>(Ja) bedingt,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ derzeit ist der Nummernkreis auf fünf Ziffern beschränkt. Da zur Übermittlung im HRDF-Format eine führende 0 (Null) hinzugefügt werden muss, würde es sich anbieten, den Nummernkreis auf sechs Ziffern zu erweitern. Der Zahlraum wäre dann auf maximal 6 Ziffern begrenzt.</li> </ul>

# Auszug aus dem Dokument

Tabellarischer Überblick zu fachlichem und operativem Nutzen SBOID vs GO-Nummer:

<b>Objekt-Typus in atlas</b>	Wird als (Primär)Schlüsselement geführt → Jeder Datensatz kann zuverlässig und eindeutig einer GO zugeordnet werden.	Wird als Attribut geführt → Da Attribut der SBOID, ist neben der GO-Nummer auch der übergeordnete Schlüssel (SBOID) zur Identifizierung einer GO zu beziehen und zu mappen.
<b>Mutierbarkeit</b>	Nein, → Übertragung der ID nicht vorgesehen, auch nicht über den Gültigkeitszeitraum hinweg wenn inaktiv.	Ja, → GO-Nummer kann durch Fachgruppe atlas von einer TU zu einer anderen TU geltend für den 1. Tag einer neuen Fahrplanperiode (Fahrplanwechsel) übertragen werden. Der „Altbezug“ ist sicherzustellen.
<b>Historisierbarkeit</b>	Ja	Ja

# Auszug aus dem Dokument

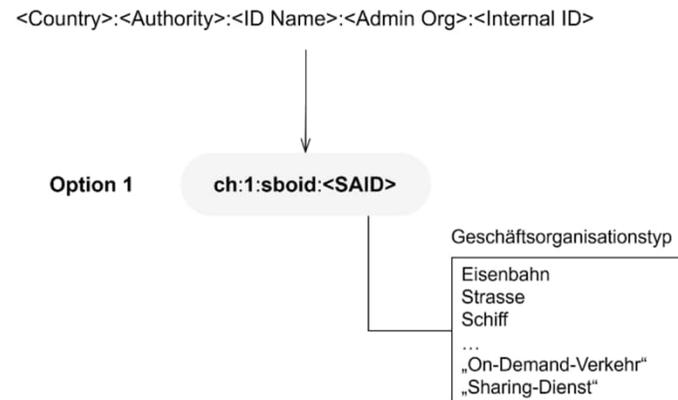
Anpassung des Syntax der SBOID:

- Grundsätzlich sollen On-Demand-Verkehre (ODV) künftig nicht mehr unter das Personenbeförderungsregal fallen.
- Sie würden somit weder der Konzessions- noch kantonalen Bewilligungspflicht unterstehen.
- Dies hätte zur Folge, dass das BAV keine TU-Nummer vergibt und somit auch keine SBOID/SAID im atlas-System erfasst werden.
- Der derzeit vereinbarte Syntax wäre gegebenenfalls anzupassen, um zwischen Angebotserbringer, die innerhalb oder außerhalb des Personenbeförderungsregals stehen, zu differenzieren.
- Grundsätzlich sollte SKI weiterhin als Mandant die zentrale Vergabe der SBOID schweizweit verantworten.

# Auszug aus dem Dokument

## Anpassung des Syntax der SBOID: Optionen

**Option 1** – Keine Änderung der SBOID-Syntax. SKI vergibt an alle Anbieter eine jeweilige SBOID, die in der Transport- und Mobilitätsbranche agieren. Zur weiteren Charakterisierung des Unternehmens in Mobilitäts- und Dienstleistungskategorien könnte in den GO-Stammdaten das vorhandene Attribut „Geschäftsorganisationstyp“ genutzt werden. Die Typisierung findet somit außerhalb der ID statt.

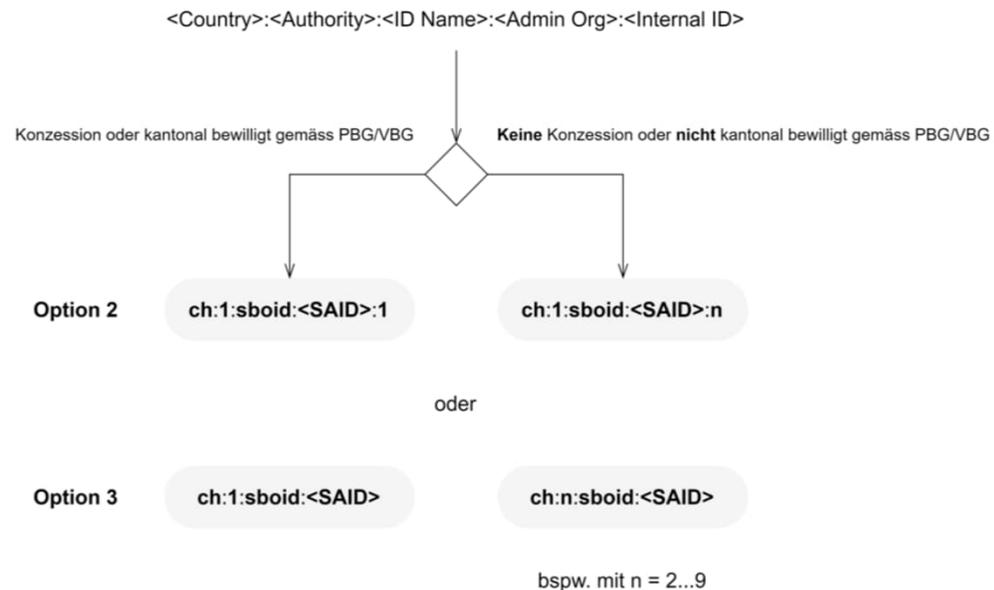


# Auszug aus dem Dokument

## Anpassung des Syntax der SBOID: Optionen

**Option 2** – Die SBOID wird um eine <InternalID> erweitert, um hierdurch Unternehmen, die gem. PBG/VPB über eine Konzession oder Bewilligung verfügen, von Unternehmen aus nicht-konzessionierten/-bewilligten Bereichen wie On-Demand-Verkehre oder Sharing-Dienste zu indizieren. Ein numerischer Wert als Internal ID könnte für dedizierte GO-Gruppierungen sprechen. Der <Authority>-Präfix „1“ für SKI bleibt unverändert.

**Option 3** – Das Element <Authority> in der SBOID wird als Laufnummer (bspw. n = 1...9) verstanden, um konzessionierte/bewilligte Mobilitätsanbieter (n = 1) von nicht-konzessionierten/-bewilligten Mobilitätsanbietern (n = 2...9) unterscheiden zu können.



A close-up photograph of a person's hand holding a bright orange reusable coffee cup on a grey metal 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.