



Nationale Kommission Kundeninformation
Commission Information nationale à la clientèle
Commissione nazionale per l'informazione alla clientela

15. Termin AGr KI ADM

30.10.2024
09.00 – 12.00 Uhr

Sitzung hybrid
SBB, Wylerpark WYPB OG S19,
Bern oder online via MS Teams



Agenda



- Begrüssung und Teilnehmende
- 1. Genehmigung Protokolle vom 28.08. & 18.09.2024
- 2. Freigabe SKI-Roadmap z.Hd. KKI
- 3. Strategie Schnittstellenstandards – Bewertungskriterien und Bewertung
- 4. Information und Überblick TMS
- 5. Realisierungskonzept Ersatzverkehr
- 6. Konsequenzen Architekturprinzipien
- 7. Freigabe RV VDV 453/454 v.1.7
- 8. Termine 2025
- 9. Pendenzen-/Themenliste
- 10 Varia / Tischvorlagen
 - Datensätze ODMCH

Begrüßung und Teilnehmende

Simon Freihart, 09.00 – 09.05

Begrüssung und Teilnehmende



| Nr | Vorname | Name | Unternehmung | Teilnahme 15. Termin, Sitzung |
|----|-------------|-------------|---------------------------------|-------------------------------|
| 01 | Simon | Freihart | SKI | Vor Ort |
| 02 | Henning | Klein | SKI | Vor Ort |
| 03 | Adrian | Haller | BLS | Online bis 11.00 Uhr |
| 04 | Arne | Heimann | Bernmobil / KIDS SollDaten | Entschuldigt |
| 05 | Dominik | Grögler | ZVV | Entschuldigt |
| 06 | Matthias | Leffler | PAG | Vor Ort |
| 07 | Pierre-Yves | Meyer | TL | Entschuldigt |
| 08 | Stéphane | Pierroz | TPF | Remote |
| 09 | Christian | Trachsel | SBB | Vor Ort |
| B1 | Michael | Böhm | AGr Nationaler Branchenstandard | Vor Ort |
| B2 | Martin | Enz | Generalsekretär KKI | Entschuldigt |
| B3 | Daniel | Ryser | Geschäftsstelle SKI | Vor Ort |
| B4 | Jürg | Wichtermann | SKI / KIDS IstDaten | Vor Ort |
| B5 | Roger | Kneubühl | SKI / KIDS EreignisDaten | Vor Ort |
| B6 | Julia | Rieser | SKI | Vor Ort |
| G1 | Jens | Weinekötter | SKI | Vor Ort zu Trakt. 5 |

1. Genehmigung Protokolle 28.8. & 18.9.2024

E, Simon Freihart, 09.05 – 09.10

1. Genehmigung Protokolle



- Protokoll in Teamsablage, per Mail versandt und auf der Webseite öv-info.ch veröffentlicht: [28.08.](#) & [18.09.](#)
- Die eingegangenen Rückmeldungen wurden aufgenommen und die Änderungen (rot) eingearbeitet: [00_Protokoll_KIADM_20240828_de_korrigiert.pdf](#)

2. Freigabe SKI- Roadmap zH KKI

I, Daniel Ryser, 09.10 – 09.30

Rückblick



- In 3 der vergangenen KI ADM Sitzungen respektive Workshops haben wir das Backlog der SKI-Roadmap refined, die Themen geschärft und ergänzt
- Mit dem Aufruf per Mail am 26.09 und einer Reviewfrist bis 15.10 haben die Mitglieder der KI ADM den vorerst finalen Stand validiert/ergänzt. Am 21.10 wurden die (wenigen) noch eingetroffenen Inputs eingearbeitet.
- Die offizielle Freigabe der aktualisierten SKI-Roadmap wurde für die KKI-Sitzung vom 6. November eingereicht.

Antrag KI ADM 30.10.2024



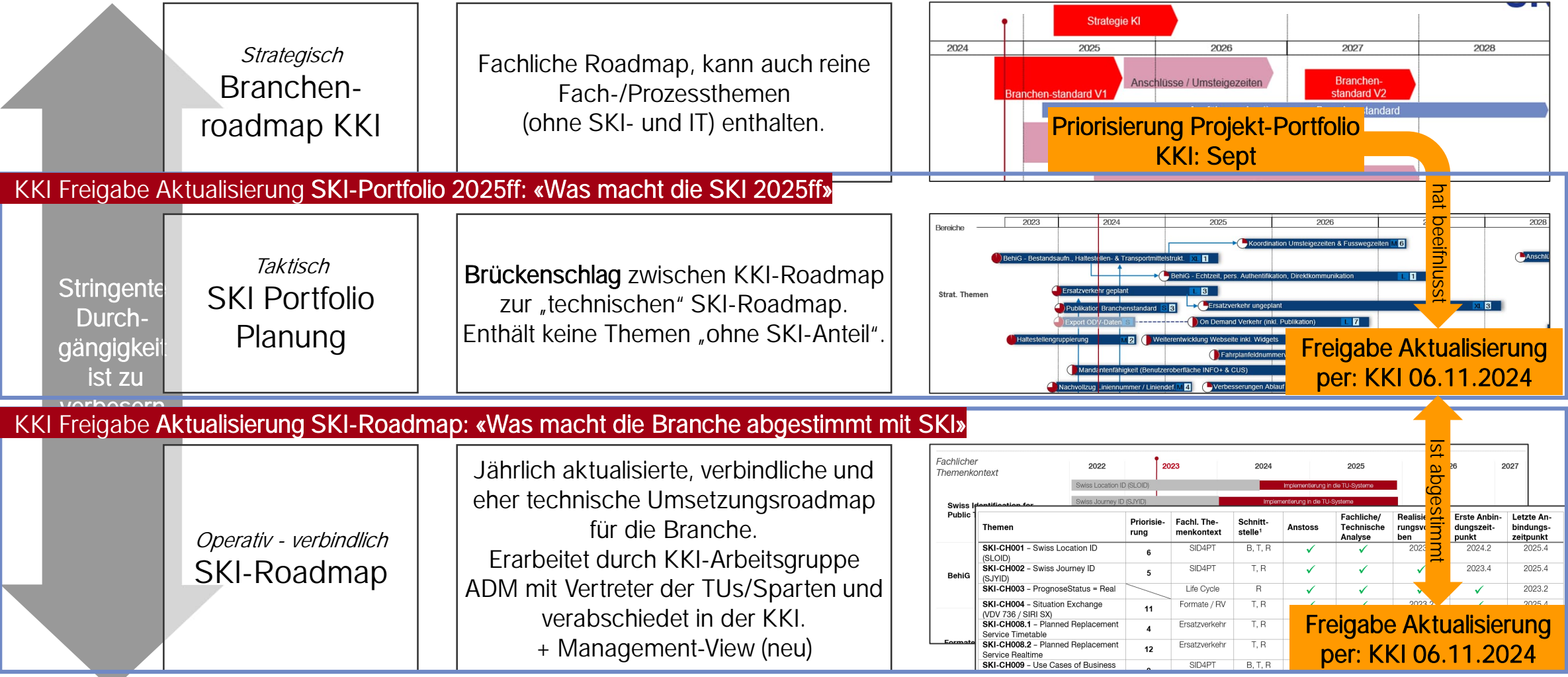
- Die Arbeitsgruppe KI ADM empfiehlt der KKI die Freigabe der aktualisierten SKI-Roadmap (Themenliste und Meilensteinplanung) v4.0
- [Aktualisierte SKI-Roadmap v4.0](#)
 - Input aus der Diskussion: SKI-020 mit «Optional» bei letztem Anbindungszeitpunkt ersetzen (da nicht für alle verpflichtend)

Info an KI ADM



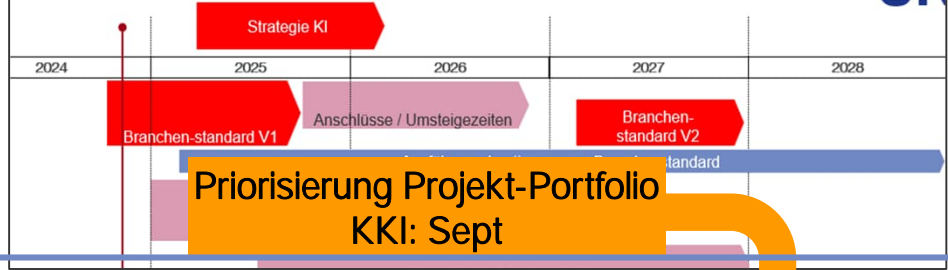
- › Die KKI arbeitet derzeit an der «Branchenroadmap KKI». Die SKI Portfolio Planung sowie die SKI Roadmap ist damit abgetimmt, siehe nachfolgende Folien

Abgeleitet von der Branchenroadmap KKI wird das SKI-Portfolio ausgestaltet – Durchlauf 2024 für 2025ff



Strategisch
Branchenroadmap KKI

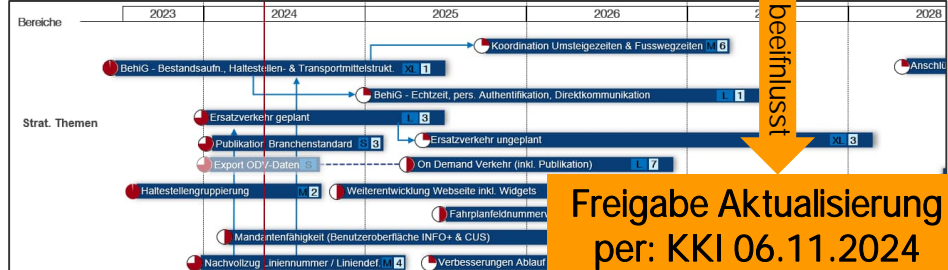
Fachliche Roadmap, kann auch reine Fach-/Prozessthemen (ohne SKI- und IT) enthalten.



KKI Freigabe Aktualisierung SKI-Portfolio 2025ff: «Was macht die SKI 2025ff»

Taktisch
SKI Portfolio Planung

Brückenschlag zwischen KKI-Roadmap zur „technischen“ SKI-Roadmap. Enthält keine Themen „ohne SKI-Anteil“.



KKI Freigabe Aktualisierung SKI-Roadmap: «Was macht die Branche abgestimmt mit SKI»

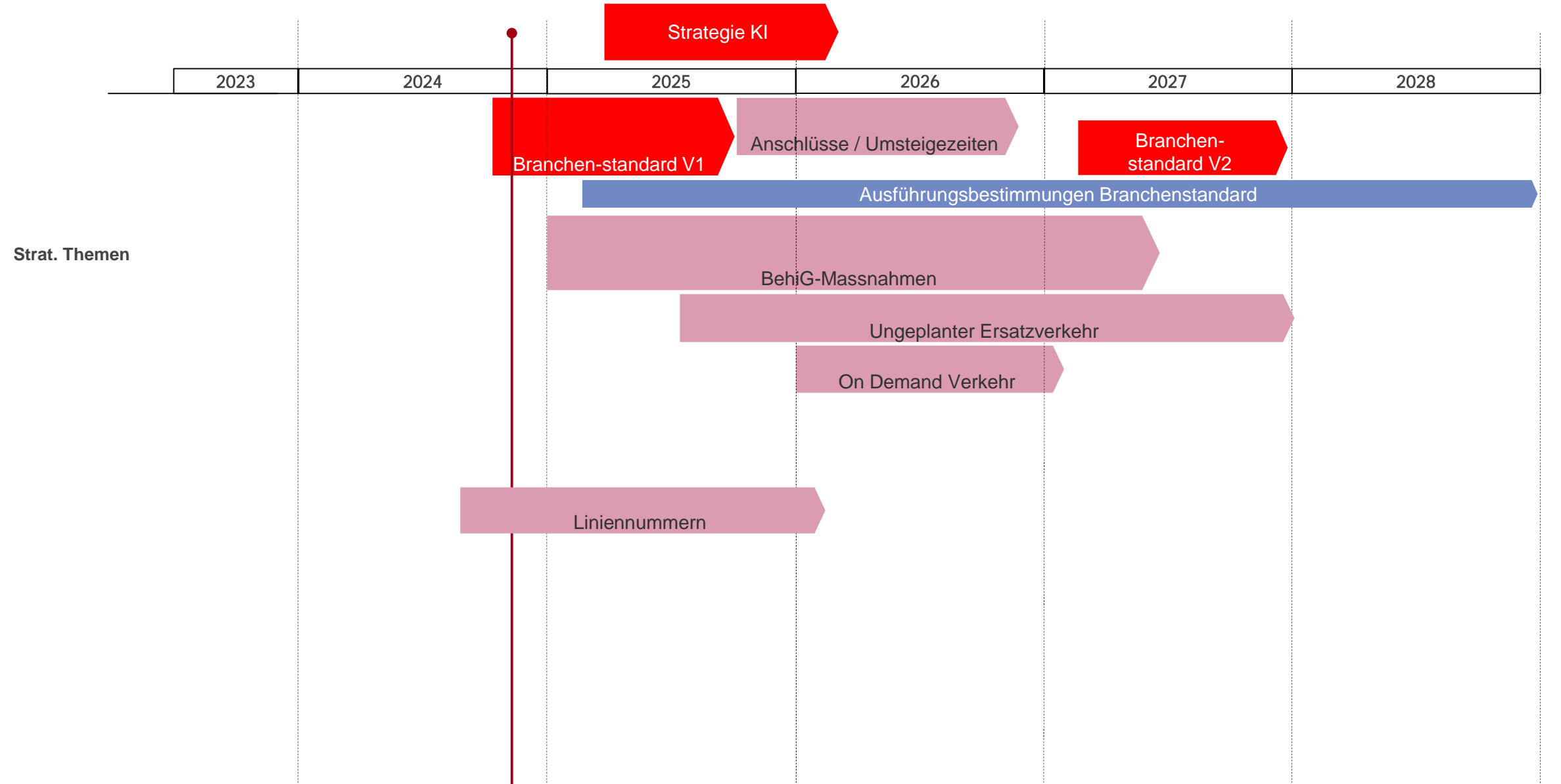
Operativ - verbindlich
SKI-Roadmap

Jährlich aktualisierte, verbindliche und eher technische Umsetzungsroadmap für die Branche. Erarbeitet durch KKI-Arbeitsgruppe ADM mit Vertreter der TUs/Sparten und verabschiedet in der KKI. + Management-View (neu)

| Fachlicher Themenkontext | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | | |
|---|---------------|-----------------------------------|----------------------------|---------|------------------------------|--------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Swiss Location ID (S.LOID) | | Implementierung in die TU-Systeme | | | | | | |
| Swiss Journey ID (S.JYID) | | Implementierung in die TU-Systeme | | | | | | |
| Themen | Priorisierung | Fachl. Themenkontext | Schnittstelle ¹ | Anstoss | Fachliche/Technische Analyse | Realisierungsvorbereiten | Erste Anbindungszeitpunkt | Letzte Anbindungszeitpunkt |
| SK1-CH001 - Swiss Location ID (S.LOID) | 6 | SID4PT | B, T, R | ✓ | ✓ | 2023 | 2024.2 | 2025.4 |
| SK1-CH002 - Swiss Journey ID (S.JYID) | 5 | SID4PT | T, R | ✓ | ✓ | 2023 | 2023.4 | 2025.4 |
| SK1-CH003 - PrognoseStatus = Real | | Life Cycle | R | ✓ | ✓ | 2023 | 2023.2 | 2025.4 |
| SK1-CH004 - Situation Exchange (VDV 736 / SIRI SX) | 11 | Formate / RV | T, R | ✓ | ✓ | 2023 | 2023.2 | 2025.4 |
| SK1-CH008.1 - Planned Replacement Service Timetable | 4 | Ersatzverkehr | T, R | ✓ | ✓ | 2023 | 2023.2 | 2025.4 |
| SK1-CH008.2 - Planned Replacement Service Realtime | 12 | Ersatzverkehr | T, R | ✓ | ✓ | 2023 | 2023.2 | 2025.4 |
| SK1-CH009 - Use Cases of Business | | SID4PT | B, T, R | ✓ | ✓ | 2023 | 2023.2 | 2025.4 |

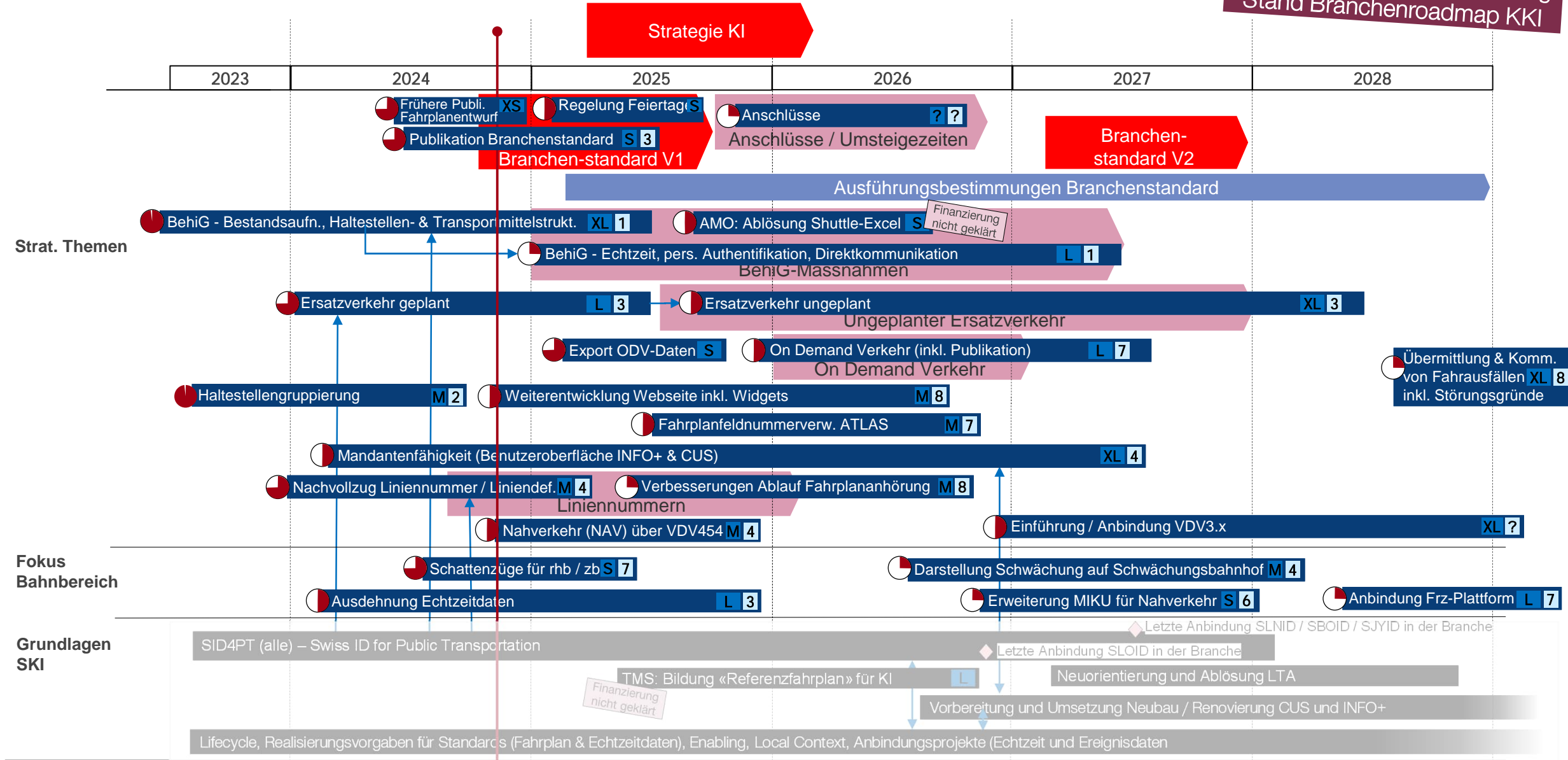
Freigabe Aktualisierung per: KKI 06.11.2024

Branchenroadmap KKI



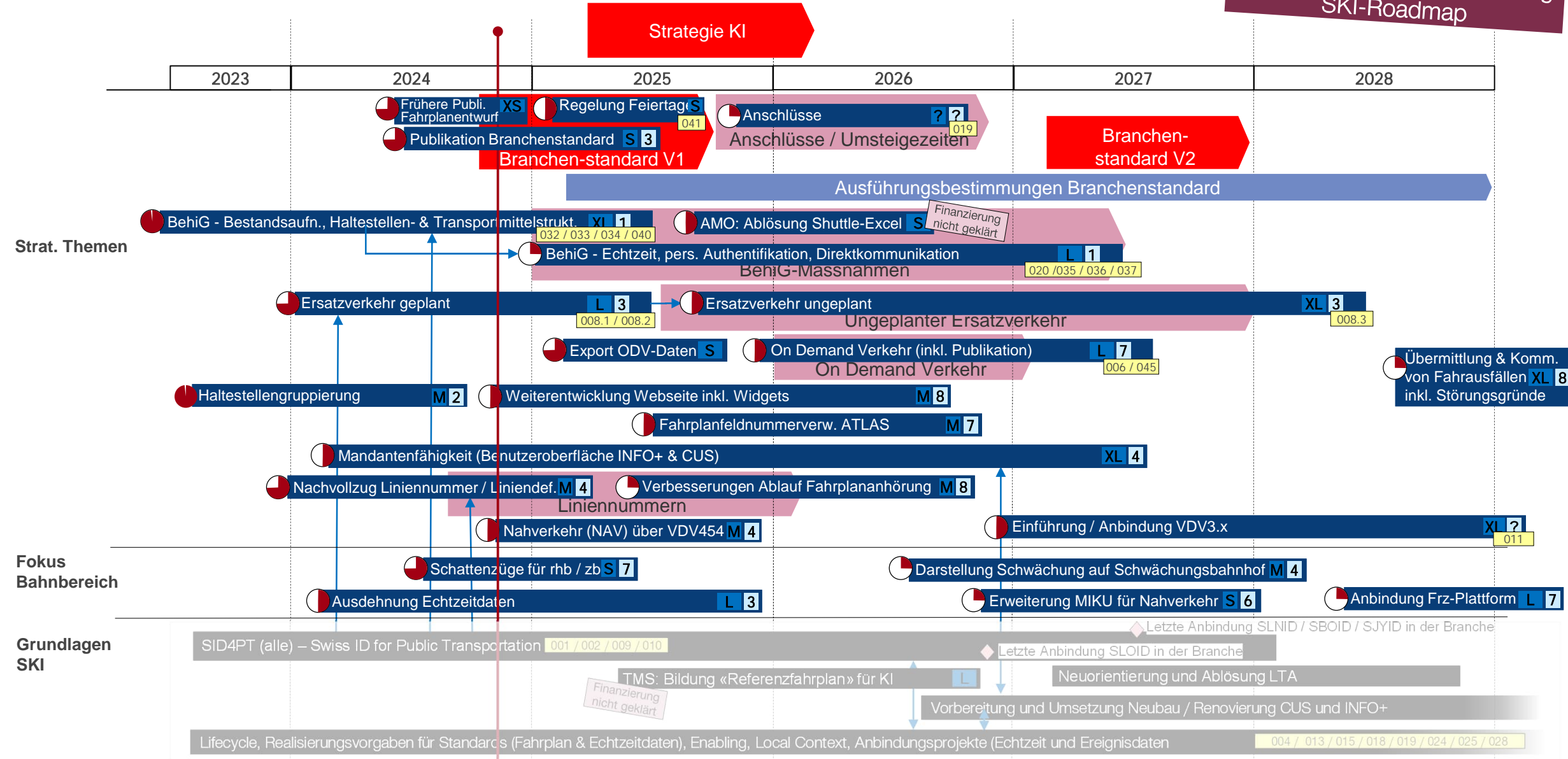
Branchenroadmap KKI inkl. SKI Portfolio Plan

Aktualisierung zur Freigabe KKI
6. November 2024, inkl. Bezug
Stand Branchenroadmap KKI



Branchenroadmap KKI inkl. SKI Portfolio Plan

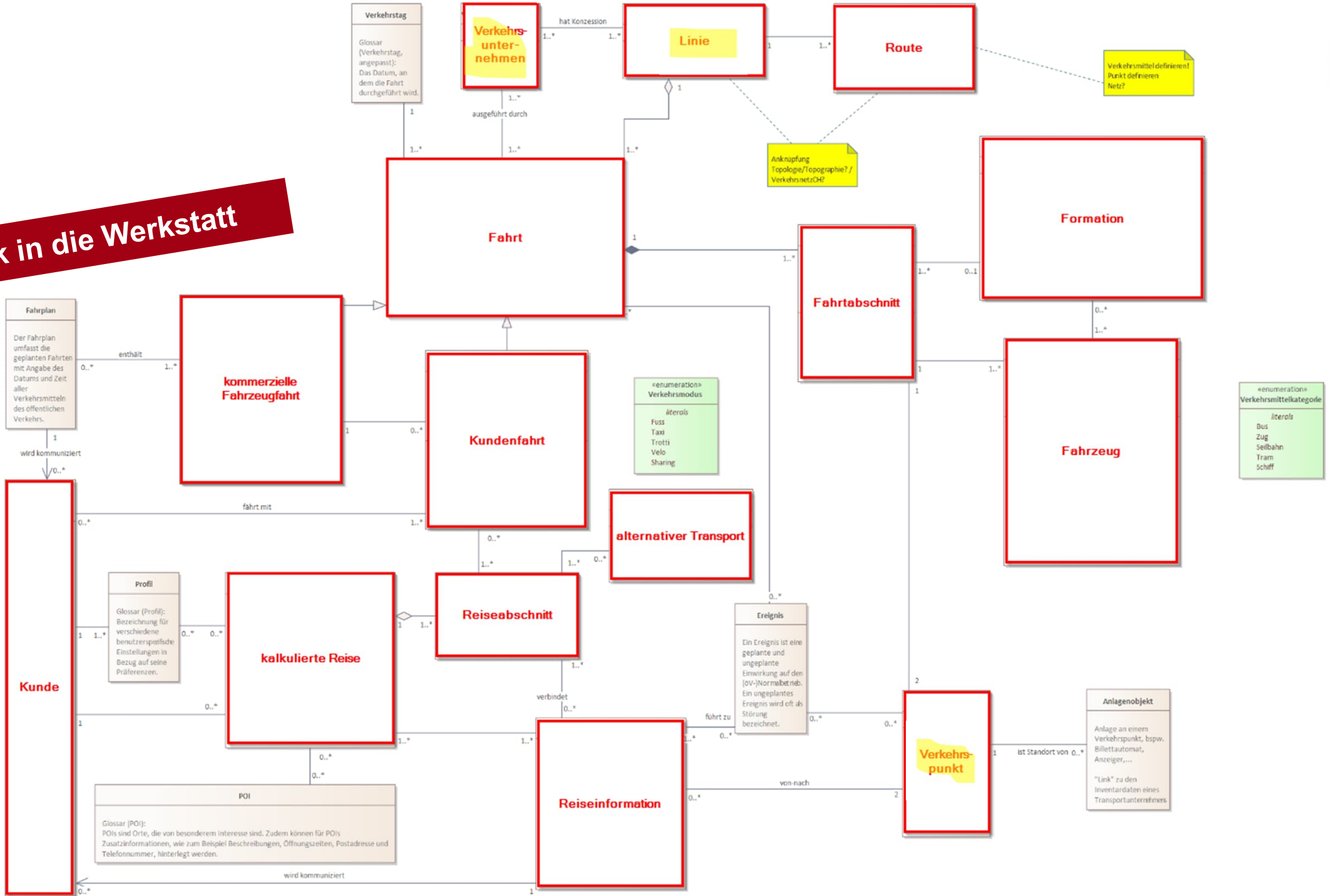
Aktualisierung zur Freigabe KKI
6. November 2024, inkl. Bezug
SKI-Roadmap



Weiteres Vorgehen

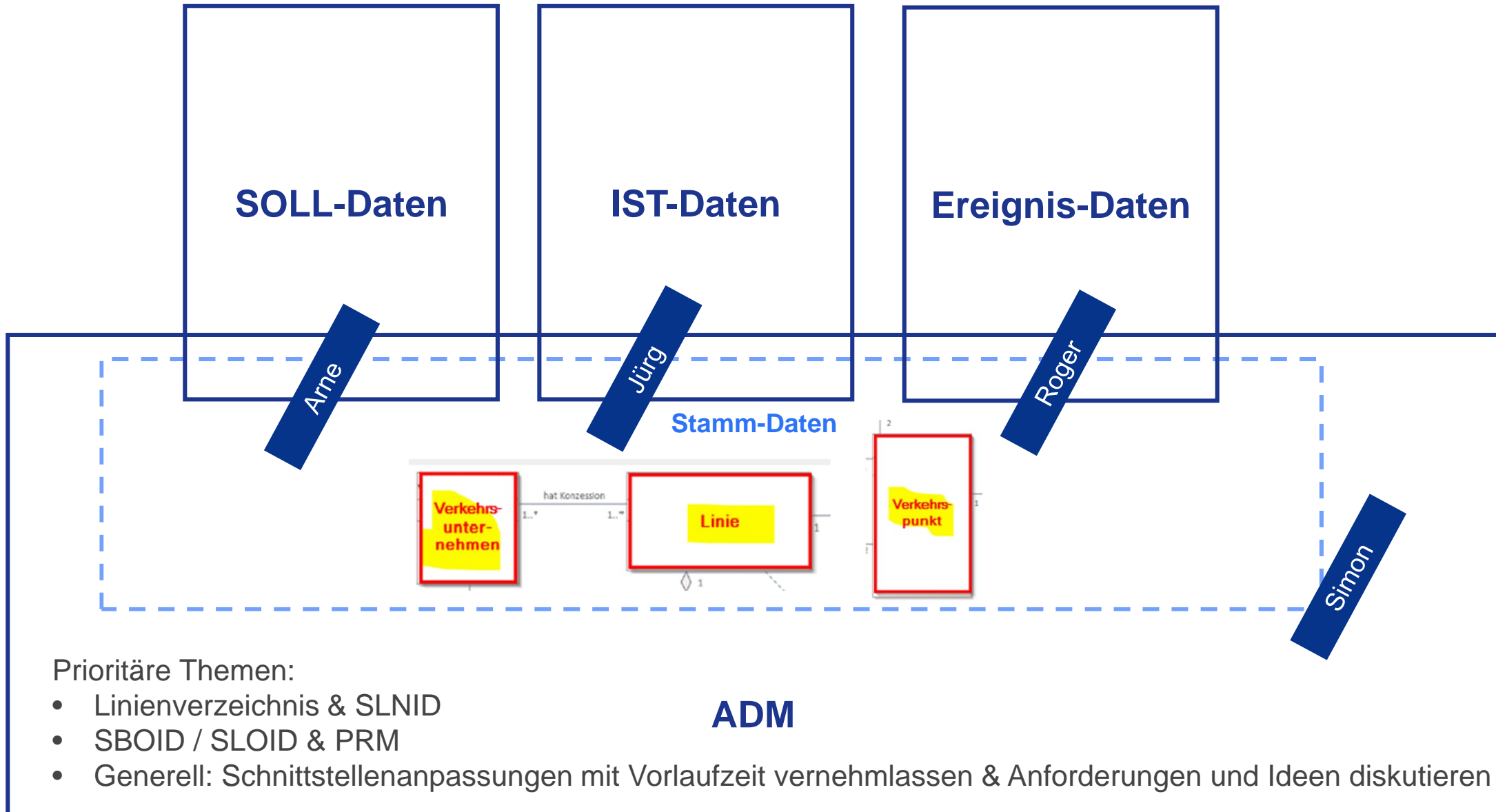
- KI ADM Sitzung Mitte im Q2 2025: Stand der Umsetzung SKI-Roadmap sowie Besprechung von Inputs/Veränderungen und Ergänzungen zur publizierten Version 4.0
- KI ADM Sitzung im Q4 2025: Empfehlung zur Freigabe einer aktualisierten Version der SKI-Roadmap zHd. KKI

Blick in die Werkstatt



Variante "KI ADM pusht Stammdaten-Themen in die bestehenden KIDS"

~~Verworfenene Variante: «KIDS Stammdaten»~~



3. Strategie Schnittstellen- standards

D, Simon Freihart/Dominik Grögler/Arne Heimann,
09.30 – 10.05

Bewertung der Standards (Fahrplandaten)



Arbeitsstand! Diskussionsthema!

Wiederholung aus August-Sitzung

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

Arbeitsstand! Stand nach KI ADM Workshop!

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

Bewertung der Standards (Echtzeitdaten)



Arbeitsstand! Diskussionsthema!

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

Wiederholung aus August-Sitzung

Arbeitsstand! Stand nach KI ADM Workshop!

| Kriterium | VDV 453/454 | SIRI-ET/-PT | GTFS-RT?! | <u>ITxPT?</u> |
|---------------|-------------|-------------|-----------|---------------|
| Verbreitung | + | + | | |
| Herkunft | o | ++ | | |
| Offenheit | + | + | | |
| Einfachheit | o | o | | |
| Fit4Use | + | o | | |
| Gesamt | +++ | ++++ | | |

➤ ITxPT wird nicht ergänzt, da es kein Standard sondern eine Vereinigung zur Förderung der Verwendung der Standards ist.

Empfehlung weiteres Vorgehen



- Vorbereitung Dominik, Arne, Simon
- Kriterien sind in Anlehnung an MODI-Bewertung mit Fokus auf öV angepasst.
- Fokus/Abgrenzung im Dokument schärfen
 - SKI und direkt angeschlossene Systeme
- Das entstehende Dokument und Bewertung bildet den aktuellen Stand ab und soll so abgeschlossen werden.

- › Für eine Erweiterung wird für die nachvollziehbare Bewertung im Kriterium «Fit4Use» folgendes Vorgehen vorgeschlagen:
- Ausarbeitung von Anwendungsfällen
 - Ableitung von Funktionen (analog Anforderungskatalog Leitsysteme)
 - Bewertung der Standards auf Erfüllung der Funktionen
 - Vernehmlassung nach jedem Schritt
 - Grobschätzung: 60 Tage für total 10 Personen -> 6T/Person

4. Auswirkungen TTT & TMS auf die (S)KI

I, Henning Klein, 10.05 – 10.25

Ausgangslage.

Verwendete Abkürzungen

- TMS = Traffic Management System
- CM1 = Capacity Management, Phase 1
- TTR = Time Table Redesign
- TTT = TSI TAF/TAP = Technische Spezifikationen für die Interoperabilität Telematikanwendungen für den Güterverkehr / Telematikanwendungen für den Personenverkehr
- NNK = Netznutzungskonzept (für langfristige Trassenplanung > 6 Jahre)
- NNP = Netznutzungsplan (für Trassenplanung bis 6 Jahre)
- TVS = Trassenvergabestelle
- EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen (also z.B. SBB P)
- ISB = Infrastrukturbetreiber (also z.B. SBB I)

Einflüsse auf TMS: TTR (Time Table Redesign): Mit neuen Abläufen unterschiedliche Marktbedürfnisse abdecken.

Heute:
Unflexible Bestell- und
Planungsprozesse



Güterverkehr – nachfrageorientiert

- Die Bestellfrist im Jahresfahrplan ist **zu früh** angesichts des volatilen Geschäftsumfelds.
- Die Vertragsdauer mit Endkunden ist nicht auf die Jahresfahrplanperioden abgestimmt.



Personenverkehr – angebotsorientiert

- Die Bestellfrist im Jahresfahrplan ist **zu spät** für einen frühzeitigen Ticketverkauf an Endkunden.
- Die Angebote im Personenverkehr sind grundsätzlich gut auf die Fahrplanperioden abstimbar.

Morgen:
Flexiblere, marktorientierte
Bestell- und Planungsprozesse



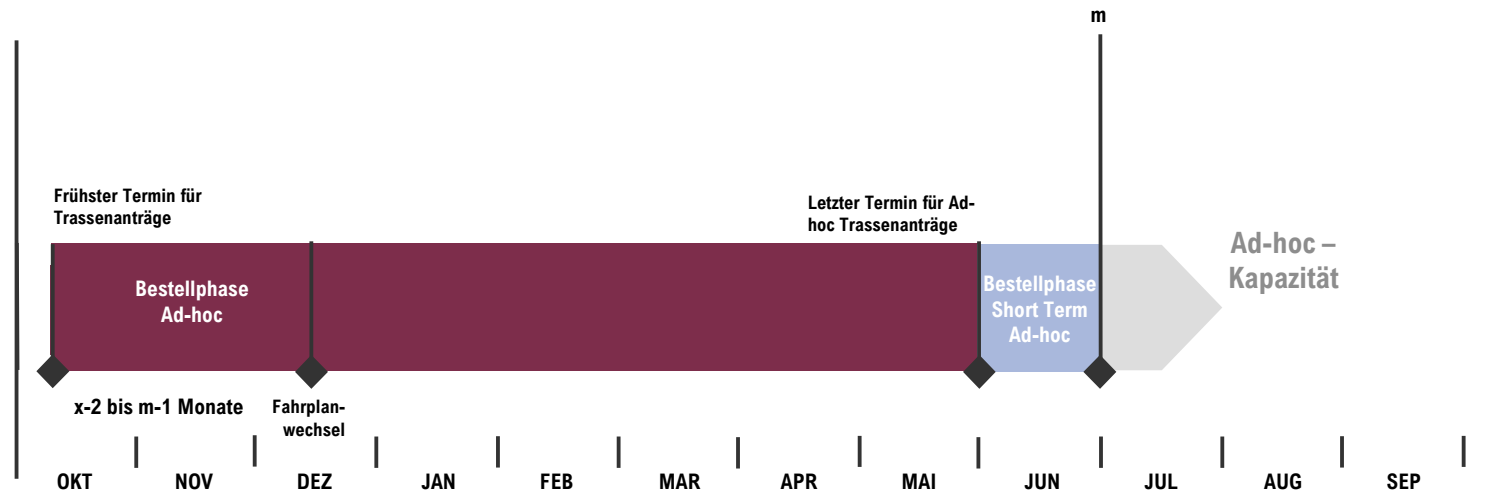
TTR: Ad-Hoc (BPh3): Durchgängig ohne JUP.

Teil von TMS CM1

Ad-hoc

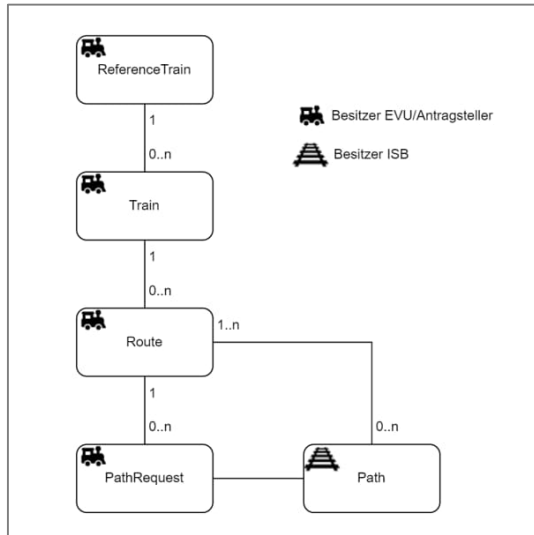


- Ad-hoc und Short Term Ad-Hoc sind die Kapazitätsprodukte im unterjährigen Fahrplan.
- In Ad-hoc werden unregelmässige Verkehre geplant
 - Eventverkehre
 - Charterverkehre
 - Güterverkehr

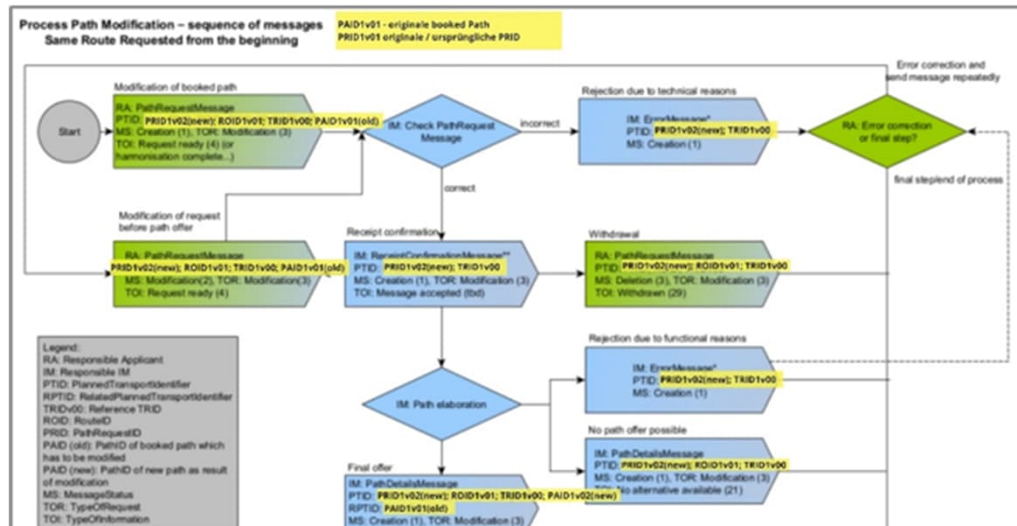


Einflüsse auf TMS: TTT (TSI TAF TAP)

Klare Verantwortung für Daten, standardisierter Datenaustausch.

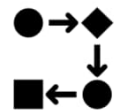


- Die Daten von EVU und ISB werden klar zugeschrieben (Trennung Trasse – Zug).
- Neue Identifikatoren übernehmen wichtige Schlüssel-funktionen im Datenaustausch. Die Verwendung dieser Identifikatoren ist verbindlich geregelt und vorgegeben.
- Die EVU verantwortet alle Daten einer Zugfahrt (Train). Die Infrastrukturbetreiberin verantwortet die Kapazität (den Path).
- TMS verwendet und ergänzt nur die für den Teil Path und die Kapazitätsplanung notwendigen Attribute, nicht diejenige des Teils Train.
- Die stellvertretende Erfassung von Identifikatoren (EVU für ISB oder ISB für EVU) ist nicht möglich.
- Die Umsetzung von TTT ist verpflichtend und bei SBB Infrastruktur bereits in Verzug.



TMS als Mittel zum Zweck.

TMS soll:



mit TTT-Prozessen arbeiten



TTT-Objekte und -Attribute verwenden



mit der Aussenwelt über TTT kommunizieren

Kapazitätsstrategie

Kapazitätsmodell

Kapazitätsplanung

Kapazitätspublikation

Jahresfahrplan

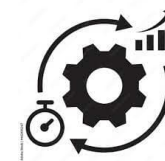
Rolling Planning

Ad hoc

Europäisch abgestimmte Termine und Vorgaben aus TTR erfüllen.

Bestell- und Planungsprozesse vereinfachen.

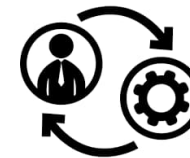
Eine regelbasierte Kapazitätsplanung hoch automatisiert und über alle Horizonte ermöglichen.



Effizienz und Qualität der Kapazitätsplanung steigern.

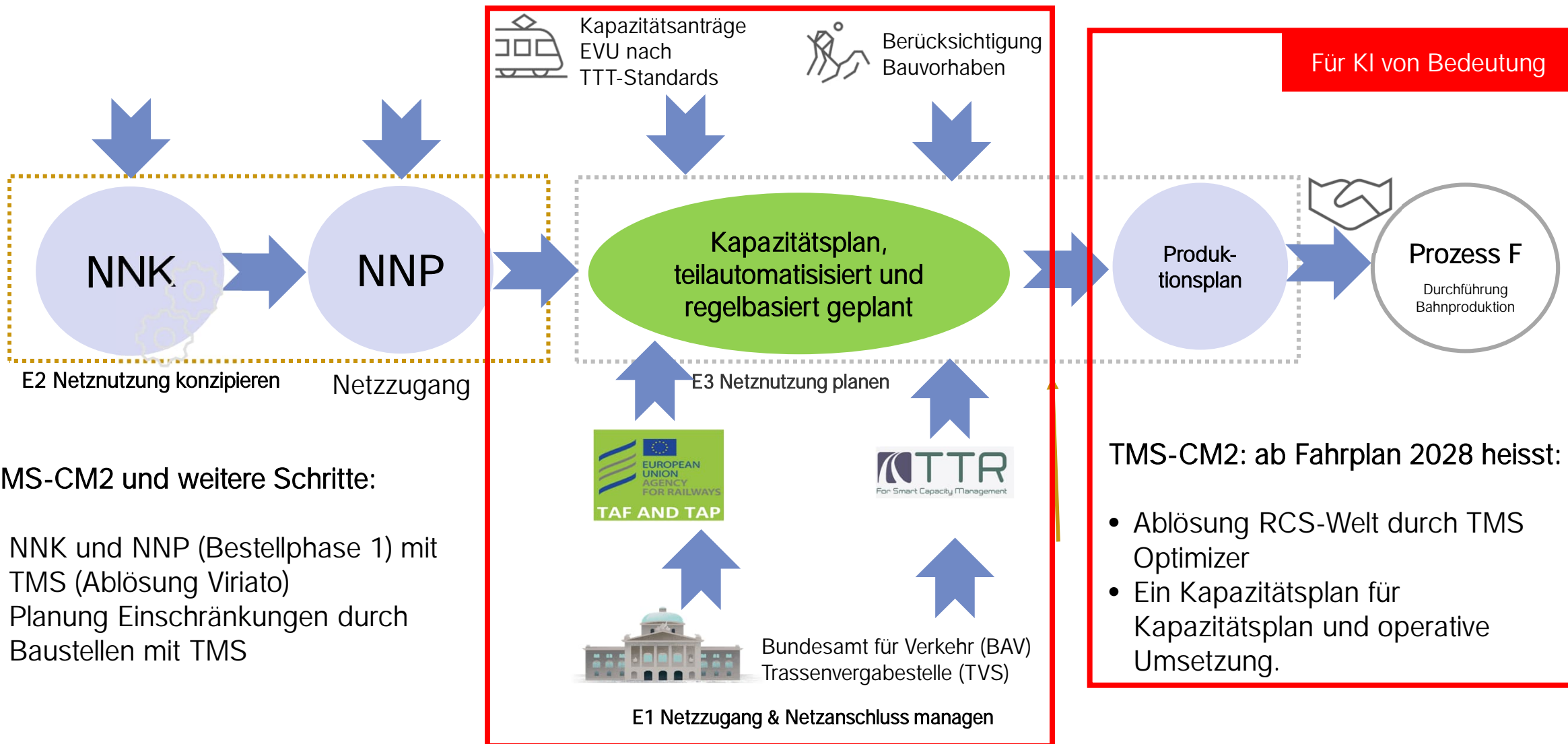


Möglichkeiten der Digitalisierung nutzen.



Manuellen Aufwand in den Bestell- und Planungsprozesse reduzieren.

TMS CM1 und weitere Schritte.



TMS-CM2 und weitere Schritte:

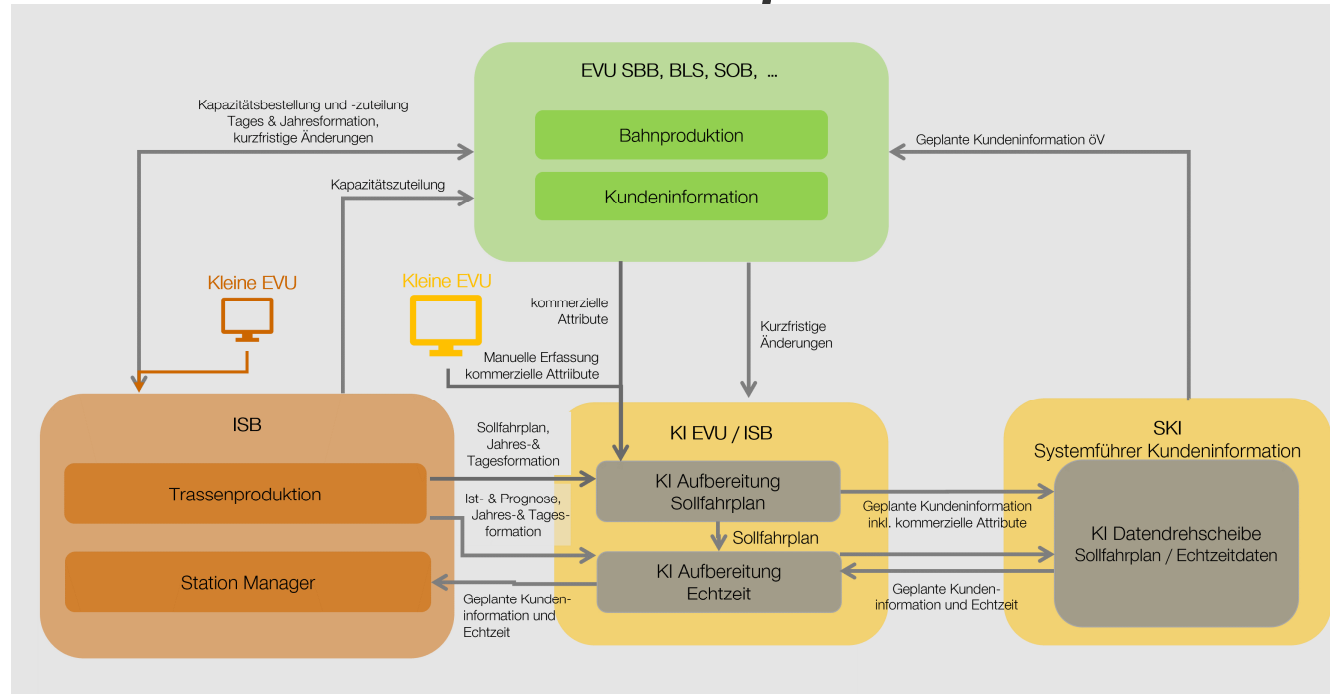
- NNK und NNP (Bestellphase 1) mit TMS (Ablösung Viriato)
- Planung Einschränkungen durch Baustellen mit TMS

TMS-CM2: ab Fahrplan 2028 heisst:

- Ablösung RCS-Welt durch TMS Optimizer
- Ein Kapazitätsplan für Kapazitätsplan und operative Umsetzung.

Auswirkungen auf das
Rollenmodell.

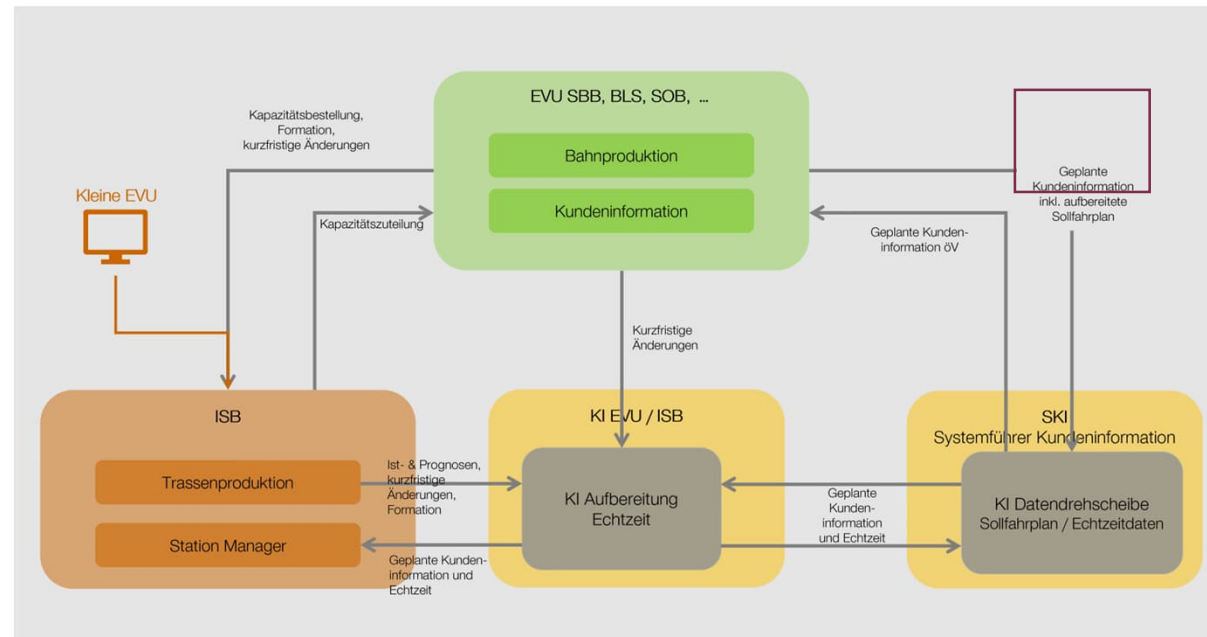
Veränderung des Rollenmodells im Zuge der Umsetzung TTT.



Zu beachten:

- Grundsätzlich trägt die EVU die Verantwortung für das «Angebotskonzept», das im Jahresfahrplan abgebildet ist, der ISB verantwortet die Kapazitätsplanung und -steuerung.
- TMS stellt fortlaufend die aktuelle Planung für morgen und die nächsten 365 Tage zur Verfügung, es setzt aber keine abnehmerspezifischen Anforderungen um, wie beispielsweise die Persistierung und Fortschreibung von Planungsänderungen.
- TMS sieht bewusst keine (zeitaufwendigen und fehleranfälligen) manuellen Eingriffe in die Planung mehr vor. Dementsprechend können und sollen (Trennung Zug / Trasse) auch keine zugsbezogenen Daten mehr ergänzt werden (wie heute in NeTS).

Die direkte Lieferung von Referenzfahrplänen durch die EVUs an SKI bringt zu viele Nachteile mit sich.



Gründe:

- Jede EVU müsste ein entsprechendes elektronisches System aufbauen, was mit beträchtlichen Aufwänden verbunden ist. Aus einer gesamtwirtschaftlichen Perspektive erscheint die nicht sinnvoll, zudem fehlt die Akzeptanz in der Branche.
- Zudem besteht heute seitens EVU zu wenig Knowhow für Aufbau und Erhalt eines solchen Systems, welches kurzfristig auch nicht aufgebaut werden kann.
- Auch fachlich und qualitativ bestehen starke Bedenken:
 - Gewährleistung einer branchenweit abgestimmten und vor allem einheitlichen Planung herausfordernd.
 - Matching mit Kapazitätsplan und Echtzeitdaten (welche von Infrastruktur kommen) aufwendig.
 - Sicherstellung der nahtlosen Integration des Ersatzverkehrs fraglich.

Konkrete Problemstellungen für die zukünftige KI.

(Gepflegter)
Referenzfahrplan



Mit Wegfall des planerischen Jahresfahrplans mit TMS CM1 fehlt der KI eine Referenz, gegen welche das Tagesobjekt verglichen werden kann, um die „richtige“ KI auszugeben (Differenzbildung).

JUP-Termine



Mit TMS wird fortlaufend der aktuelle Planungsstand zur Verfügung gestellt, terminlich fixierte Änderungen des Jahresfahrplans (im heutigen Verständnis JUP-Termine) sind nicht vorgesehen.

Informationen bei
Baustellen/Events



Zukünftige Unterstützung der heute aus NeTS angestossenen Prozesse rund um die Bereitstellung und Verarbeitung von Informationen zum Ersatzverkehr (heute aus Auftragsbestellung und Anordnung) und Extrazügen (z.B. bei Events) ist weiterhin ungeklärt.

Ex-Zugnummer



Das heutige "Ex-Zugnummer" wird heute manuell in NeTS textuell erfasst (Freitextfeld). Im TMS CM1 ist das Attribut Ex-Zugnummer nicht mehr in TMS vorgesehen. Aus diesem Grund stellt sich die Frage: Wie erkennt die KI explizit, ob es sich um einen Ersatzzug handelt? Wie kann sie das ableiten?

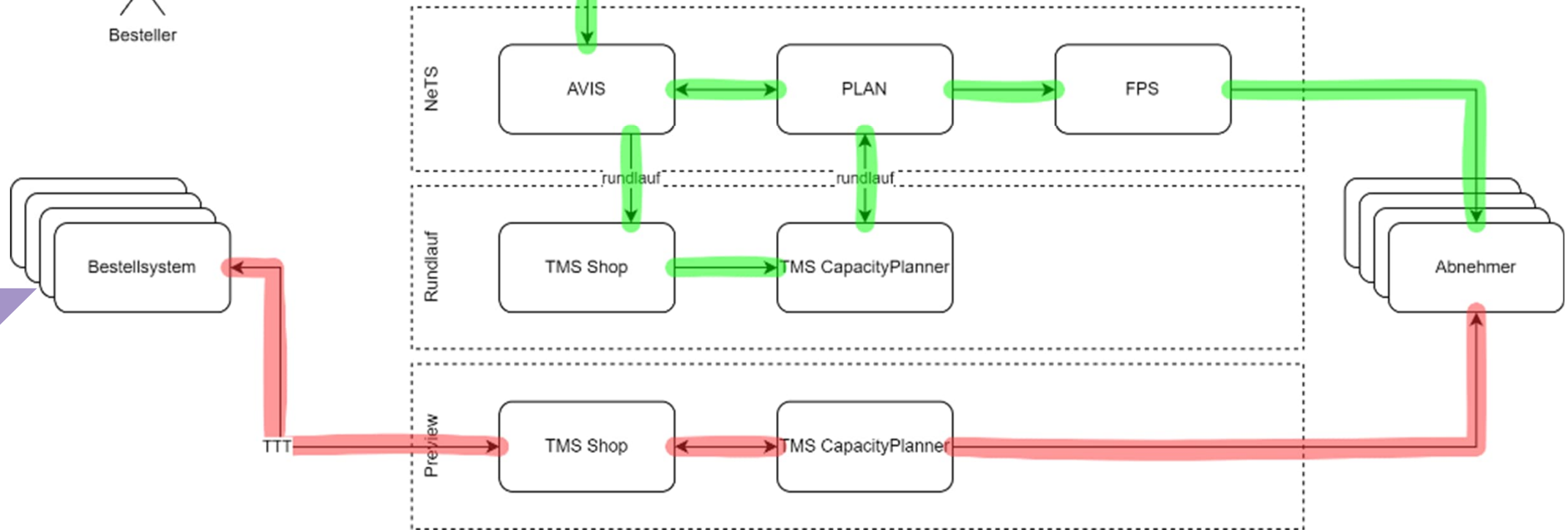
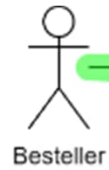
Grenzüberschreitender
Verkehr



Auch der Umgang, die Lieferung und die Verarbeitung von Daten des grenzüberschreitenden Verkehrs, insbesondere zum Auslandsanteil (u.a. Zieldestination) ist derzeit noch ein offenes Thema.

Migration in kleinen Schritten: Prozessual und technisch nicht realistisch.

Master bis und mit Fahrplan 2027



Master ab Vorbereitung Bestellphase 2 – Kapazitätsplan 2028

TMS@NeTS
April 2024
abgeschlossen

TMS CM1
Ab so
absolute Prio
FSO

FS0

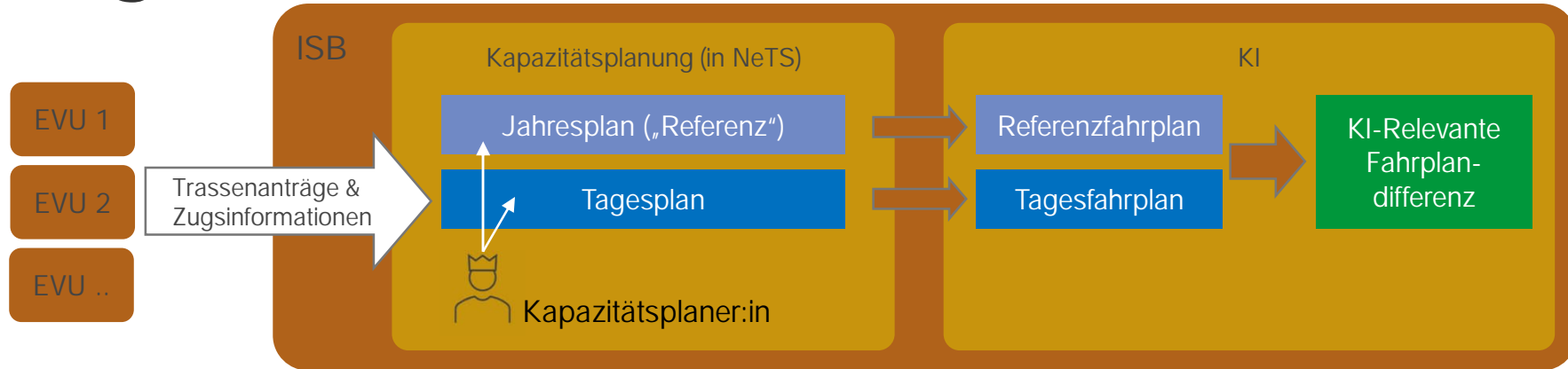
[@Klein Henning (IT-PTR-CEN1-SL1)] Für wen?
Freihart Simon (I-FUB-PLA-KI); 2024-10-23T14:25:39.174

Herausforderungen in Bezug
auf den Referenzfahrplan.

Vergleich der Informationsflüsse heute vs. CM1: Kernfrage: Woher bekommt KI zukünftig die «Referenz»?

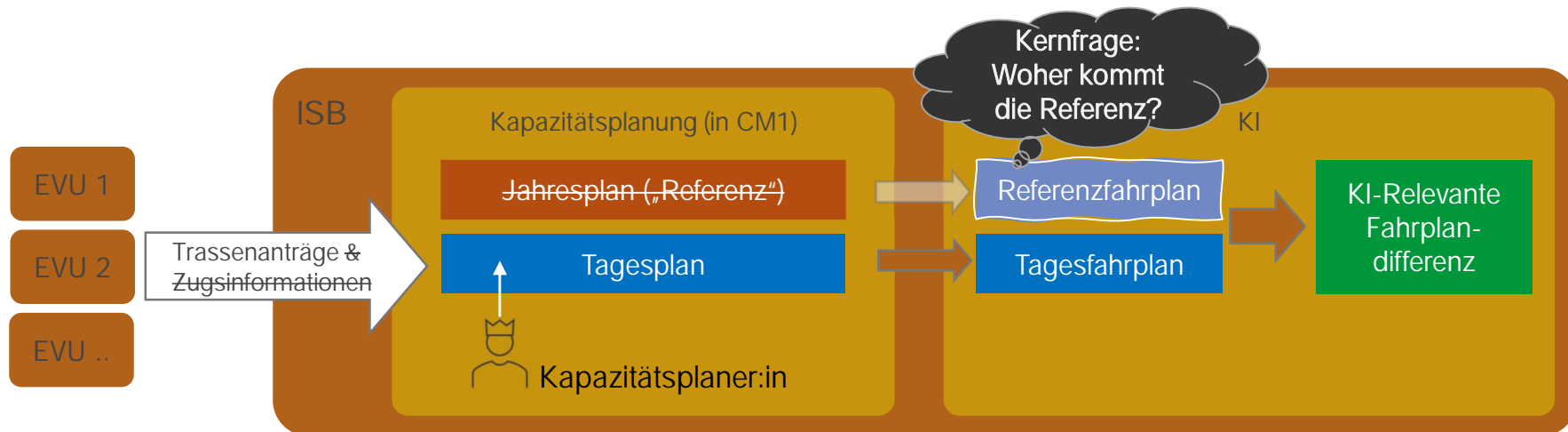
Zustand heute

Der Kapazitätsplaner:in führt neben dem Tagesplan auch einen Jahresplan, welcher der KI als Referenz für den EVU-Fahrplan dient.



Herausforderung mit CM1

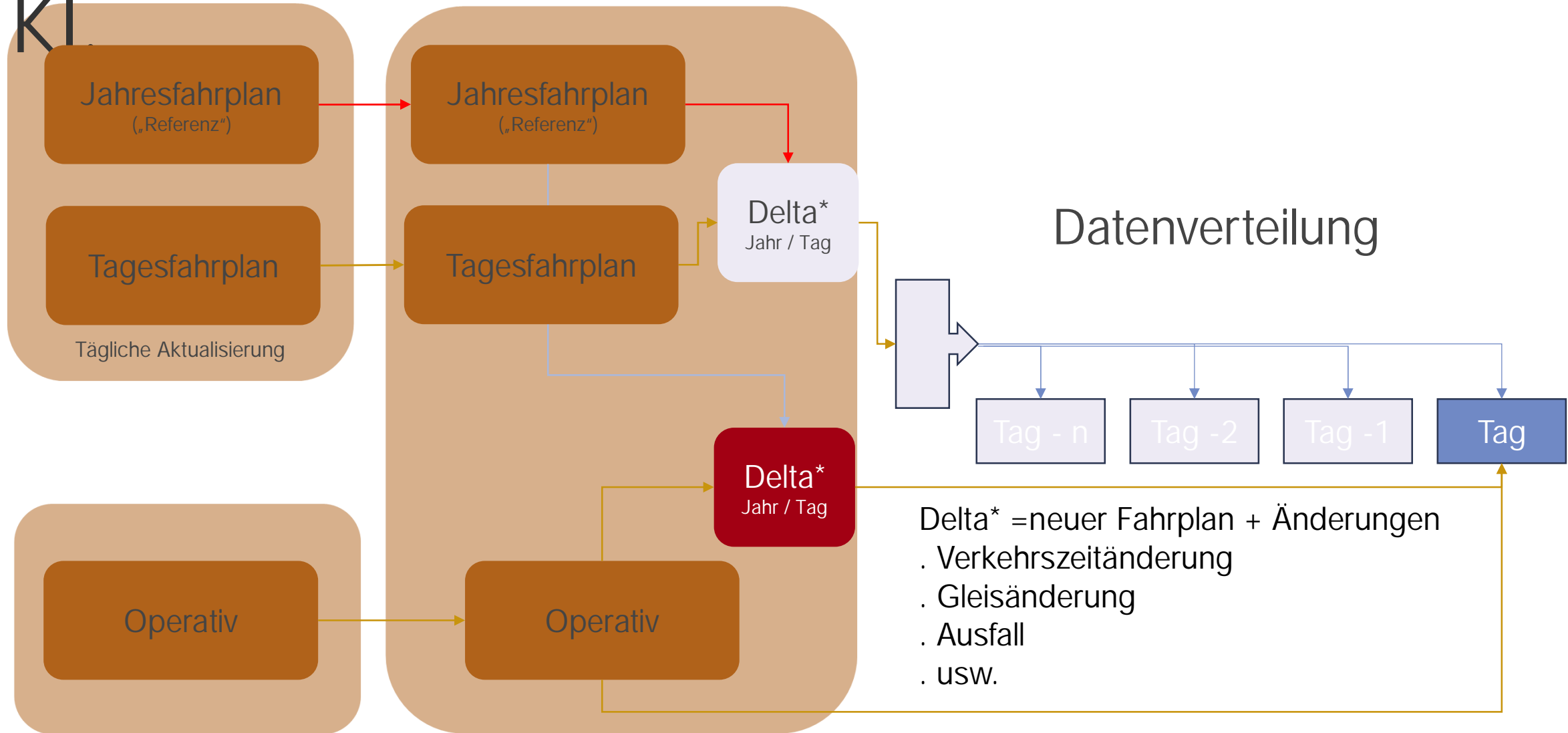
In CM1 ist aktuell nicht vorgesehen, einen Jahresplan oder eine andere veränderbare Referenz zu führen. Zugsinformationen werden nicht mehr von der EVU an die ISB übergeben.



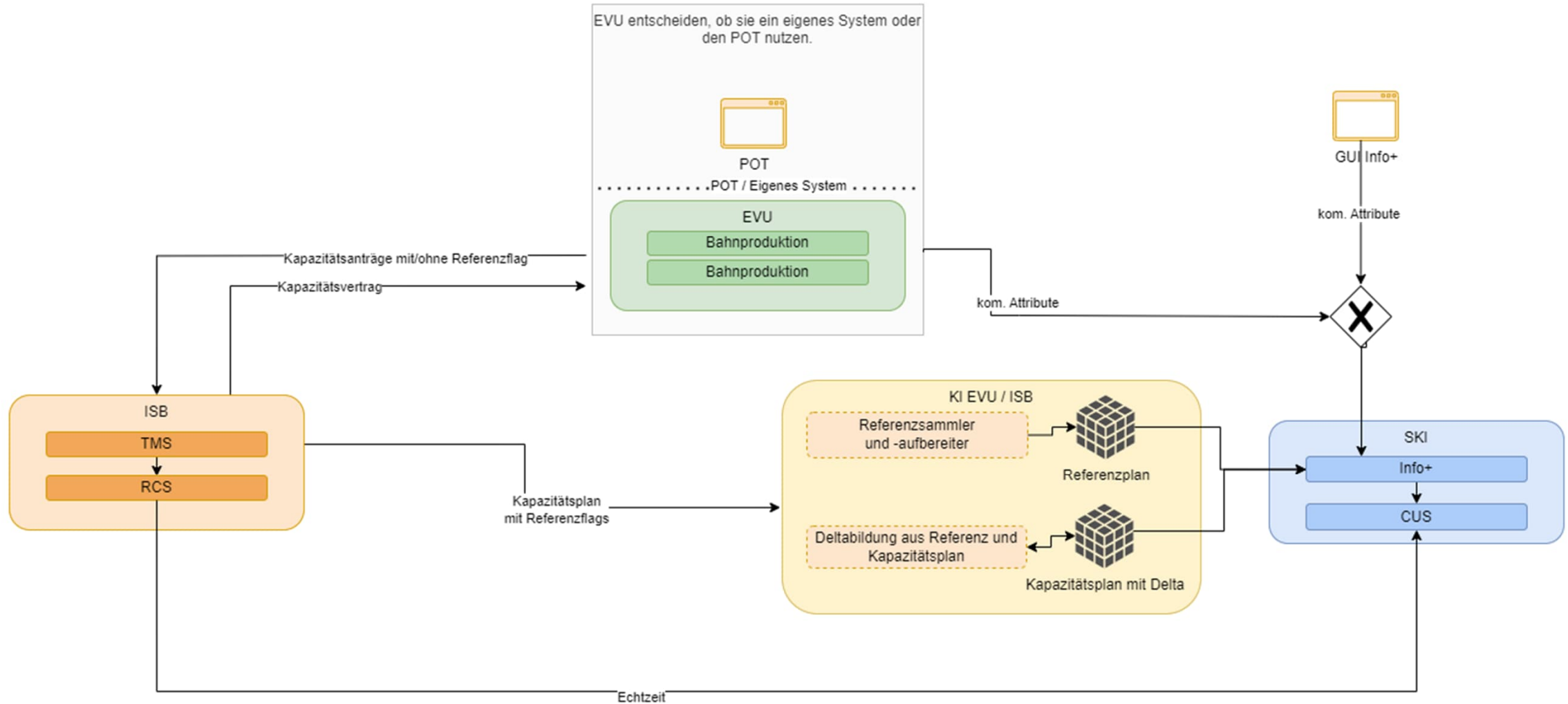
Verwendung der Referenz innerhalb der

KI

Datenlieferung



ISB sammeln und historisieren Referenzen zur Erstellung des Referenzfahrplans (1/2).



5. Realisierungskonzept Ersatzverkehr

I/D, Jens Weinekötter, 10.25 – 10.35

Realisierungskonzept EV



- › Kurze Grobübersicht durch Jens
- › Details im Mittagsanlass



Kaffeepause 20 Minuten (bis 10.55)

6. Konsequenzen Architektur- prinzipien

D, Daniel Ryser, 10.55 – 11.10

Informationsmanagement die KKI



Von der KKI abgenommen!

- Mit der Geschäftsstelle SKI soll die KKI über die erfolgten Klärungen und den Stand der Architekturprinzipien Datendrehscheiben informiert werden
- Geschäftsstelle SKI schlägt indes vor,
 - dass die Arbeitsgruppe KI ADM die Einhaltung der Prinzipien überwacht und über Abweichungen berät und diese falls sinnvoll/nötig zur KKI trägt (inkl. vorgeschlagene Massnahmen)
 - dass von einer ausführlichen Regelung mit einem Governanceprozess oder der Erweiterung von Geschäftsordnung KKI / Agr KI ADM etc. abgesehen wird (da nicht verhältnismässig)

Soll-Zustand 2035

Echtzeit- und Ereignisdaten



1. Datenflüsse erfolgen nicht redundant zwischen zwei Systemen.
2. Die eigenen Daten dürfen nicht wieder bezogen werden. (Echo-Filter)
3. Für jeden Datensatz gibt es nur einen Datenmaster (Quellsystem).
4. Ein Quellsystem (Leit-/EMSystem) ist an genau eine DDS (regionale oder SKI) angeschlossen.
5. Die regionalen DDS tauschen Daten untereinander nur via SKI-Datendrehscheiben aus.
6. Für die Dateneinlieferung an die SKI DDS ist die Einhaltung der Roadmap SKI und die Erfüllung der DQ-Prinzipien verpflichtend.
7. Begründete Ausnahmen von den o.g. Prinzipien sind möglich und bewilligungspflichtig bei KI ADM

Soll-Zustand 2035

Echtzeit- und Ereignisdaten



8. Datenqualitätsprinzipien:

- Die Realisierungsvorgaben sind einzuhalten und gelten für den Datenaustausch mit den SKI-Systemen.
- Datenqualitätsprüfungen finden bei den Anbindungsprojekten an die SKI-Systeme oder regionalen DDS statt sowie laufend. Bei Auffälligkeiten im Betrieb gilt der publizierte Eskalationsprozess. ([öv-info.ch](https://www.ov-info.ch))
- Grobe Verstöße bei der Qualität/Konsistenz können dazu führen, dass die Anbindung gesperrt wird und eine Meldung an das BAV erfolgt.
- Die Beratung der TU wird durch die Betreiber der einzelnen Datendrehscheiben sichergestellt. Bei Bedarf kann auch Unterstützung vom SKI angefordert werden.
- Datenqualitätskriterien des Eskalationsprozess SKI und Realisierungsvorgaben sind auch den regionalen DDS zur Einhaltung empfohlen.

9. Diskriminierungsfreiheit:

- Daten aus den SKI-Systemen werden allen Partnern (KTU, Lieferanten) in der gleichen Qualität und im gleichen Detaillierungsgrad zur Verfügung gestellt, wie es die verwendeten Schnittstellen zulassen.
- Die Beratungsleistungen von SKI stehen sowohl direkt angebundene TUs wie auch über regionale DDS angebundene TUs offen.

Wichtige Diskrepanzen zu den Prinzipien

- Bahnverkehr in CUS modifiziert
 - AUS
- CUS produziert REF-AUS für EVU
- CUS DDS unterstützt nicht alle Dienste
- → Christian sammelt, Roger unterstützt bei «Strukturierung»
- VDV453 – Direktkommunikation zwischen DDS
 - → allfällig «generische VDV453»-Ausnahme?
- → Daniel R kontaktiert Arne

7. AGr-Termine 2025

E, Simon Freihart, 11.10 – 11.35

Termine 2025



| 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 |

8. Pendenzen und Themenliste

D, Simon Freihart, 11.35 – 11.45

8. Stand der Pendenzen und Themenliste

- › Nachführen der Pendenzenliste der AGr KI ADM und Vorschau auf kommende Themen:

[ADM_Pendenzenliste.xlsm](#)

9. Varia / Tischvorlagen

D/I, alle

9.1 Geschäftsorganisationen mit Echtzeitdaten | Open-Data-Plattform Mobilität Schweiz

K

Roger Kneubühl

- Wir haben den bestehenden Datensatz & Veröffentlichungsprozess grundlegend überarbeitet
 - Cookbook überarbeitet
 - Neu CSV statt Excel
 - Angleich an atlas Datensatz (z.B. Englische Namen & Abkürzungen)
 - Wo vorhanden SBOID als führende ID
 - Neu inkl. Ersatzverkehr GOs
 - Neu inkl. ausländischer GOs
 - Neu inkl. laufender Projekte
 - Neu direkte Pflege durch FachBus SIRI-VDV



GO Realtime | ODP

9.1 Geschäftsorganisationen mit Ereignisdaten | Open-Data-Plattform Mobilität Schweiz



Roger Kneubühl

- › Wir haben den bestehenden Datensatz leicht überarbeitet
 - Angleich an atlas Datensatz (z.B. Englische Namen & Abkürzungen)





Vielen Dank!