



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

43. AGr Sitzung KIDS IstDaten

22.03.2024

09.30 – 16.30 Uhr

Sitzung hybrid:

Vor Ort, in Zürich oder online, via Teams



Teilnehmende

Anzahl Stimmberechtigte: Vormittag 8, Nachmittag 9

Nr	Vorname	Name	Unternehmung	Teilnahme 43. Sitzung
01	Daniel	Hollenstein	SKI	Ja, vor Ort
02	Christian	Heimlicher	VBZ / ZVV	Ja, vor Ort
03	Manuel	Jarema	PAG	Ja, vor Ort
04	Christian	Schudel	BVB / BLT	Ja, vor Ort
05	Daniel	Würsten	Bernmobil	Ja, vor Ort
06	Helmut	Iffländer	RBS	Ja, vor Ort
07	Brett	Farrell	TL, MBC, TPC, TPG, TPN, AVJ, CGN, TRAVYS, VMCV	Ja, online
08	Michel	Dunand	TPG	
09	Marcel	Alther	VBSG	Ab Nachmittag online
10	Roland	Michel	SBB	Ja, vor Ort
B1	Daniel	Merschen	Trapeze Group	Ja, online
B2	Mathias	Müller	etc consult	Ja, online
B3	Matthias	Erven	MENTZ GmbH	Ja, vor Ort
B4	Fabian	Leitritz	HaCon	Ja, online
B5	Julia	Henseleit	IVU	Ja, online
B6	Adrian	Aeschbacher	SKI	Ja, vor Ort
B7	Sven	Bisschop	PAG	Ja, online
B8	Jürg	Wichtermann	SKI	Ja, vor Ort
B9	Christa	Peters	SBB	Mit Vorbehalt online
B10	Didier	Baudois	SBB (Übersetzer d-f)	Ja, online
B11	Klaus	Veenhues	Luminator Technology Group	Ja, online
			TL, MBC, TPC, TPG, TPN, AVJ, CGN, TRAVYS, VMCV	
B12	Anthony	Le Douguet	VMCV	Ja, online
B13	Julia	Rieser	SKI	Ja, vor Ort
G1	Jens	Gaster	SKI	Ja, vor Ort



Agenda



- › 1. Genehmigung des Protokolls vom 8.11.2023
- › 2. Teilnahmebestätigung TU Movi+
- › 3. Umsetzungsvorschlag VDV 3.x
- › *Kaffeepause*
- › 4. CR_K001 Korrektur ServiceMerkmal/ServiceAttribut in den RV VDV 453/454
- › *Mittagspause*
- › 5. CR_K002 Unmittelbare Übermittlung von Fahrplanänderungen
- › 6. Thema Übersetzungen (SKI)
- › 7. SLNID: Zwischenstand Teillinien
- › 8. SLOID: Roadmap
- › 9. SJYID: Migration NAV
- › *Kaffeepause*
- › 10. Review Dokumente On Demand-Verkehr
- › 11. CR_K003 Anpassung der RV in Zusammenhang mit EXT
- › 12. Ersatzverkehr
- › 13. Arbeitsgruppe Anforderungen an Datendrehscheiben im öV Schweiz
- › 14. Pendenzen
- › 15. Varia/Tischvorlagen
 - 15.1 Umfrage: Ist ZielHst in der Fahrtinfo Pflicht?

1. Genehmigung Protokoll 08.11.2023

E, Daniel Hollenstein



- Protokoll in Teamsablage
- Im Vorfeld sind keine Rückmeldungen eingegangen

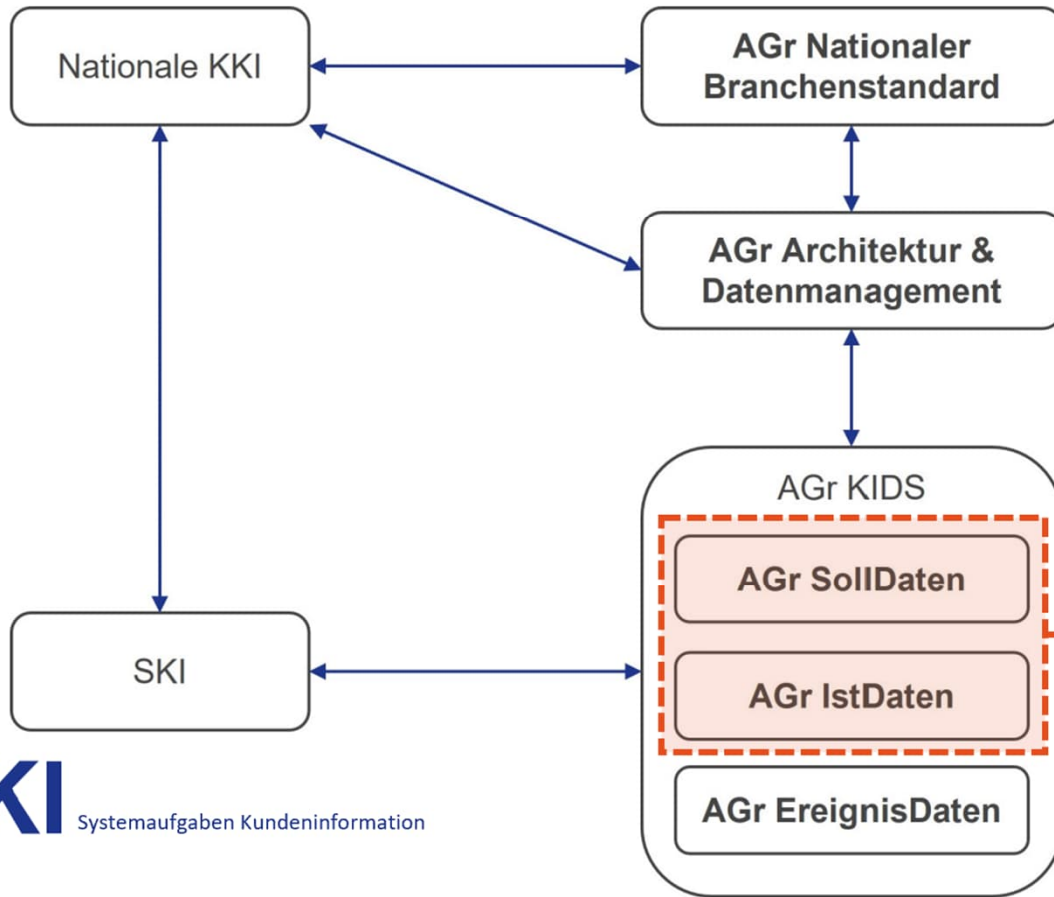
2. Teilnahmebestätigung TU von MOVI+

I, Anthony Le Douguet





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



SKI Systemaufgaben Kundeninformation

**MOVI
DATA**
+

Mandat du
Centre de Compétences
Data



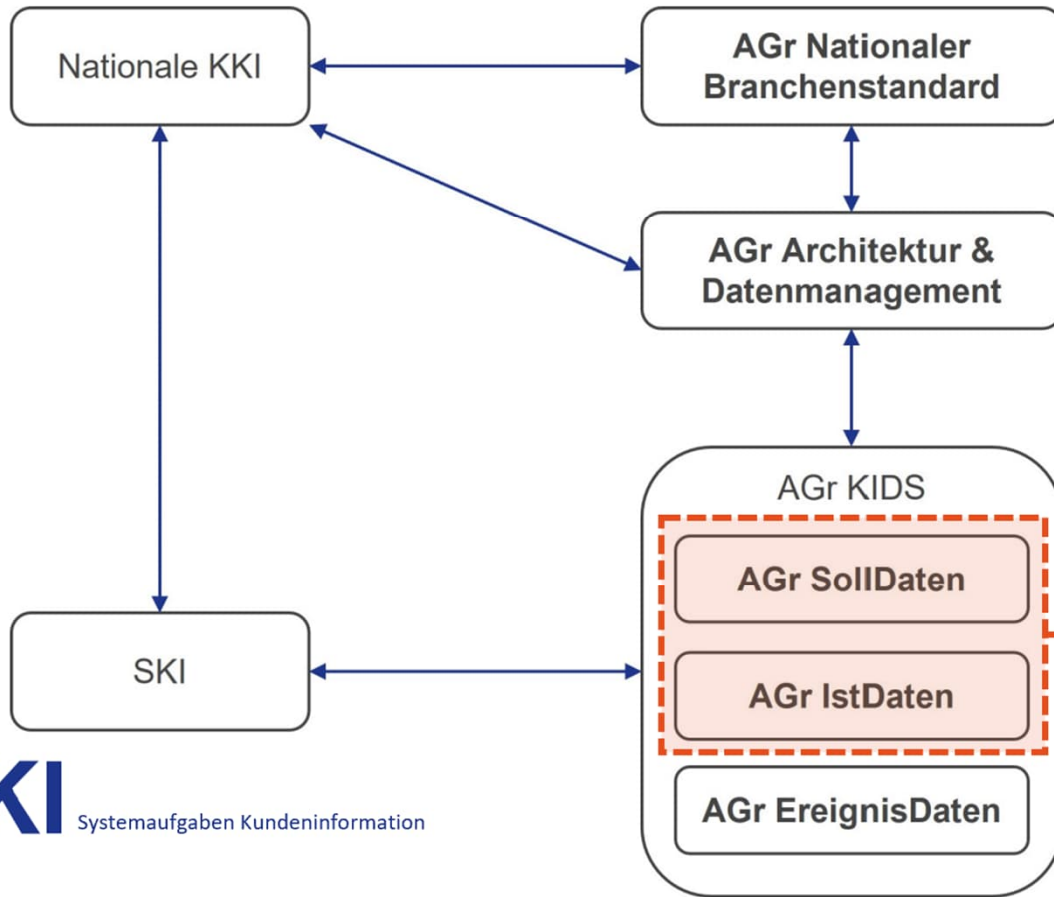
Les 11 membres du centre de compétence Data de la coopérative Moviplus ont officiellement nommé le centre de compétence lui-même comme leur représentant aux groupes de travail KIDS IstDaten et SolIDaten.

Les personnes susceptibles de se présenter aux instances des groupes de travail KIDS IstDaten et SolIDaten seront le responsable opérationnel (actuellement : Anthony Le Douguet) et / ou le conseiller technique (actuellement : Brett Farrell) du centre de compétences Data.

Nous nous réjouissons de la poursuite de cette collaboration fructueuse et des échanges mutuellement bénéfiques qui émergeront des discussions dans le cadre des groupes de travail KIDS.



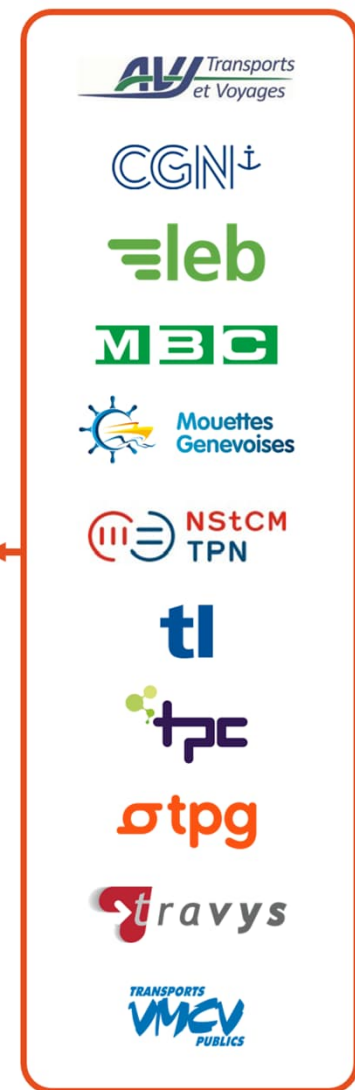
Nationale Kommission Kundeninformation
Commission Information nationale à la clientèle
Commissione nazionale per l'informazione alla clientela



SKI Systemaufgaben Kundeninformation

**MOVI
DATA**
+

Das Mandat des
Data-
Kompetenzzentrums



Die 11 Mitglieder des Data-Kompetenzzentrums der Genossenschaft Moviplus haben das Kompetenzzentrum selbst offiziell als ihren Vertreter in den Arbeitsgruppen KIDS IstDaten und SolIDaten benannt.

Die Personen, die an den Sitzungen der Arbeitsgruppen KIDS IstDaten und SolIDaten teilnehmen könnten, werden der operationelle Leiter (derzeit: Anthony Le Douguet) und/oder der technische Berater (derzeit: Brett Farrell) des Data-Kompetenzzentrums sein.

Wir freuen uns auf die Fortsetzung dieser erfolgreichen Zusammenarbeit und auf die gegenseitig vorteilhaften Diskussionen, die sich im Rahmen der Arbeitsgruppen KIDS ergeben werden.

3. Umsetzungsvorschlag VDV 3.x

I, Jürg Wichtermann



› Link zum Leseauftrag:

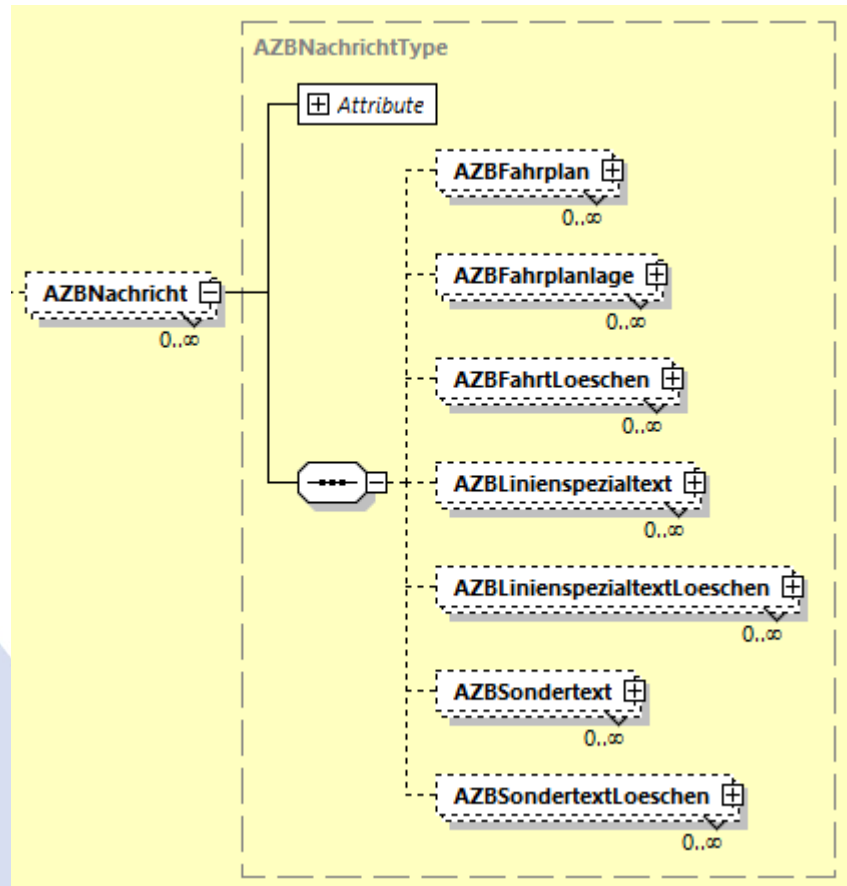
[03_Leseauftrag_bis_22.3.2024_VDV_3_x.pptx](#)

Einleitung



1. Die Dokumente basieren auf dem aktuellen Stand der V3.1. Die Version V3.1 ist im Umfrage-Verfahren und wird demnächst freigeben. Kleinere Änderungen könnten somit an dieser Version noch vorgenommen werden.
2. Im Dokument [VDV_V3.x.pptx](#) sind die Änderungen und die generellen neuen Regelungen für den ÖV-Schweiz definiert. Diese sind von den KIDS-Teilnehmern zu lesen und Unklarheiten oder Änderungswünsche am KIDS vorzubringen. Offene Punkte aus Sicht Arbeitsgruppe sind textuell rot markiert und wurde in dieses Dokument zur Bearbeitung im KIDS übernommen.
3. Dieses Dokument enthält nur offene Punkte, welche im KIDS besprochen werden müssen.

Diskussionspunkte: AZBLinienSpezialtext



Benötigt jemand den AZBLinienSpezialtext?
Aus Sicht Arbeitsgruppe und VDV-Gremium ist es besser stattdessen VDV736 zu verwenden.

Wir schlagen deshalb vor den AZBLinienSpezialtext im ÖV-Schweiz nicht und stattdessen VDV736 zu verwenden.

Diskussionspunkte: Zeichensatz



› In der XSD2017 wurde ISO-8859-1 verwendet.

› In XSD V3.x wird UTF-8 verwendet

› Vorschlag

- Einschränken auf Unicode-Blöcke Basis-Lateinisch (Basic Latin, U+0000 bis U+007F) und Lateinisch-1, Ergänzung (Latin-1 Supplement, 0080 bis 00FF)
- Diese beiden Unicode-Blöcke enthalten zu den Buchstaben und Ziffern auch die Umlaute, Accents und Sonderzeichen (Ä, Á, À, Ã, /, :, > etc.)
- Gemäss Wikipedia entsprechen diese beiden Unicode-Blöcke der bisherigen ISO 8859-1 (siehe [hier...](#))



Kaffeepause

15 min. – bis 10.55 Uhr

Diskussionpunkte: Mehrsprachigkeit (1)

Vorschlag für Elemente mit Mehrsprachigkeit



Elementname	ASBFahrplanlage	AbbringerInfo	AbbringerFahrtLoeschen	StoerungsInfo	AZBFahrplanlage	VISFahrplanlage	LinienFahrplan	Sollfahrt	SollHalt	OriginalSollFahrtVerlauf	IstFahrt	IstHalt	StoerungsInfo	FoFahrzeugAusstattung	FoTechnischesAttribut	FoFahrzeugBereich	FoAenderung	FoZustand	Kommentar	
RichtungsText?	J	J				J			J	J		J								
VonRichtungsText?	J	J				J	J	J			J									
FaelltAusUrsache	J																			
UrsacheText			J	J									J							
FahrtBezeichnerText?					N			N			N									Liste
FahrtspezialText					J		J	J			J									
FahrtHaltspezialText					J				J	J		J								
FahrtSteigspezialText					J				J	J		J								
AnkunftFaelltAusUrsacheText					J					J										
AbfahrtFaelltAusUrsacheText					J					J										
FaelltAusUrsacheText					J															
FahrtAbbruchUrsacheText						J														Nur VIS

Ev. muss bei mehrsprachigen Elementen definiert werden, ob sie nur wegen der Mehrsprachigkeit im ÖV-Schweiz mehrfach übermittelt werden dürfen.

Diskussionpunkte: Mehrsprachigkeit (2)

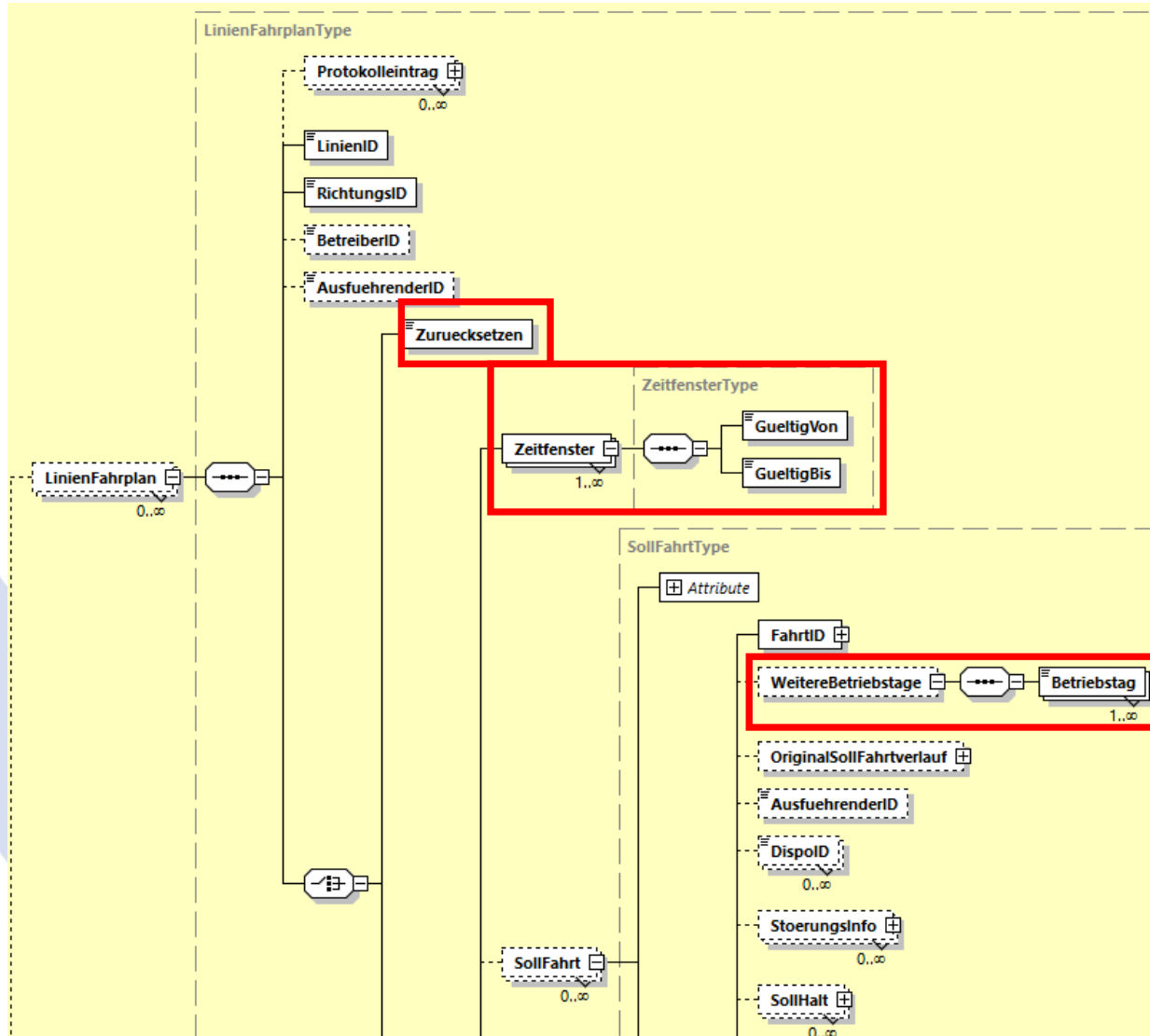
Vorschlag für Elemente mit Mehrsprachigkeit



Elementname	ASBFahrplanlage	AbbringerInfo	AbbringerFahrtLoeschen	StoerungsInfo	AZBFahrplanlage	VISFahrplanlage	LinienFahrplan	Sollfahrt	SollHalt	OriginalSollFahrtVerlauf	IstFahrt	IstHalt	StoerungsInfo	FoFahrzeugAusstattung	FoTechnischesAttribut	FoFahrzeugBereich	FoAenderung	FoZustand	Kommentar	
FoBezeichnung														J	J					
FoFahrzeugBereichName																J				
FoAenderungKurzform																	J			
FoAenderungstext																	J			
FoAenderungsempfehlung																	J			
FoZustandKurzform																		J		
FoZustandstext																		J		
FoZustandempfehlung																		J		

Diskussionpunkte: REF-AUS (1)

Zuruecksetzen / Standard- und Dispo-Zeitfenster



Diskussionspunkte: REF-AUS (2)

Zuruecksetzen / Standard- und Dispo-Zeitfenster



Generell:

- Das REF-AUS Abo bleibt den nach der Datenlieferung offen.
- Sperrzeiten, wie heute in CUS, sind nicht mehr erlaubt.

Zuruecksetzen:

- Ab der Version V3.x wird das Zuruecksetzen von Linienfahrplänen im ÖV-Schweiz unterstützt.
- Zuruecksetzen gibt es in der XSD2017 nicht. Der LinienFahrplan kann in XSD2017 nicht auf den Periodenfahrplan zurückgesetzt werden. Eine Konvertierung nach XSD2017 ist nicht möglich

Standard-Zeitfenster:

- Das Standard-Zeitfenster wird im ÖV-Schweiz aus Kompatibilitätsgründen wie in der XSD2017 durch eine organisatorische Vereinbarung über die gesamte Lieferkette geregelt.
- In V3.x muss das gelieferte Zeitfenster gemäss organisatorischer Vereinbarung in der Struktur immer mitgeliefert werden. Dieses Zeitfenster entspricht immer demjenigen aus der Abostellung und darf nicht verändert werden!
- Sind alle auf der Version V3.x, kann dem Lieferanten ermöglicht werden, das gelieferte Zeitfenster aus dem Abo und die Lieferung anzupassen. Soll dies früher ermöglicht werden, müsste dieses Zeitfenster in XSD2017 z.B. aus dem Abo abgeleitet und übermittelt werden.

Dispo-Zeitfenster:

- Dispo-Daten werden im ÖV-Schweiz eingesetzt. Das Zeitfenster für jeweilige Dispo-Daten wird in der Struktur immer mitgeliefert.
- Die Zeitfenster für Dispo-Daten bestimmt immer der Lieferant.
- Dispo-Daten können nicht nach XSD2017 konvertiert werden.

Diskussionspunkte: REF-AUS (3)

Zuruecksetzen / Standard- und Dispo-Zeitfenster



WeitereBetriebstage:

- Durch die Verwendung des Elements „Weitere Betriebstage“ kann die übermittelte Datenmenge reduziert werden. Verkehrt eine Fahrt an mehreren Betriebstagen, so wird dieses nur einmal mit Angabe der weiteren Betriebstage übermittelt.
- Das Versenden von Daten mit „WeitereBetriebstage“ ist freiwillig, die Empfänger müssen damit umgehen können.
- Mit der „optimierten Fahrplanübermittlung“ (siehe späteren CR) sollen Fahrplanänderungen für den aktuellen und nachfolgende Betriebstage sofort übermittelt werden, die Datenmenge wird sich daher erhöhen. Durch die Anwendung von „WeitereBetriebstage“ kann eine zu starke Ausweitung der Datenmenge verhindert werden.

Es wird empfohlen, folgende Erweiterungen gemäss dieser Beschreibung in der V3.x umzusetzen:

1. Zeitfenster für den aktuellen Betriebstag gemäss organisatorischer Vereinbarung.
2. Zusätzliche Zeitfenster („MitZusaetzlichenZeitfenstern“) für Dispo-Fahrpläne.
3. Linienfahrplan Zurücksetzen.
4. Datenverdichtung durch die Nutzung von weiteren Betriebstagen .

Diskussionspunkte: HaltepositionsText in AbbringerInfo, ASBFahrplanlage, AZBFahrplanlage



- Das Element HaltepositionsText gibt es in der V3.x nicht mehr.
- Die Informationen im Steig- und Sektorentext sind redundant
- Das Element HaltepositionsText wird nicht nach XSD2017 konvertiert, Die Informationen sind in den Elementen Ankunft-/AbfahrtssteigText und Ankunft-/AbfahrtsSektorenText enthalten.

Diskussionspunkte: MitBereitsAktivenFahrten



- Das Element MitBereitsAktivenFahrten gibt es in der V3.x nicht mehr.
- Für das über das Abo bestellte Zeitfenster wird in V3.x wir immer nach MitBereitsAktivenFahrten=true verfahren.
- Für die zusätzlichen Dispo-Zeitfenster wird in V3.x immer nach MitBereitsAktivenFahrten=false verfahren. In diesen Zeitfenstern sollten keine aktiven Fahrten übertragen werden.
- Eine Konvertierung der von Daten mit MitBereitsAktivenFahrten=true nach MitBereitsAktivenFahrten=false ist möglich, aber keine Pflicht, der Empfänger muss immer mit beidem umgehen können.

Anmerkung: Genaue Angaben, was in welchem Fall übermittelt werden soll, findet man im Kapitel 5.1.3.5ff.

Diskussionspunkte: LinienfahrwegID



- In der V3.x ist der Linienfahrweg nach Ankunft und Abfahrt unterteilt.
- Von den Anwendern dieses Elements sind pro Dienst Konvertierungsregeln zu definieren.

Diskussionspunkte: PrognoseUngenau



- In der V3.x ist PrognoseUngenau nach Ankunft und Abfahrt unterteilt.
- Bei den Konvertierungen der Versionen wird in VDV454 folgendes umgesetzt:
 - V3.x nach XSD2017: Der Wert aus der Abfahrt wird übernommen.
 - XSD2017 nach V3.x: Der Wert aus PrognoseUngenau wird in die Ankunft und Abfahrt übernommen.
- Bei den Konvertierungen der Versionen wird in VDV453 folgendes umgesetzt:
 - V3.x nach XSD2017: Der Wert aus PrognoseUngenau „Fahrzeug Im Stau“ wird in den Stauindikator übernommen.
 - XSD2017 nach V3.x: Der Wert aus dem Stauindikator wird in PrognoseUngenau „Fahrzeug Im Stau“ übernommen. Bei ankunftsorientierten Diensten aus der Ankunft, bei abfahrtsorientierten Diensten (z.B. DFI) aus der Abfahrt.

Diskussionspunkte: RichtungsText



- In der V3.x ist der RichtungsText nur noch in den Halten vorhanden dort dafür als Pflicht-Elemente.
- Bei den Konvertierungen der Versionen wird in VDV454 folgendes umgesetzt:
 - V3.x nach XSD2017: Der Wert aus den Halten wird pro Halt übernommen, der RichtungsText in der Fahrt bleibt leer.
 - XSD2017 nach V3.x: Wo vorhanden, wird der Wert pro Halt übernommen, in allen anderen Fällen aus der Fahrt. Der RichtungsText muss aktuell im XSD2017 weder in der Fahrt noch im Halt angegeben werden. Dies müsste in der XSD2017 folgendermassen geändert werden: „Der RichtungsText muss entweder in der Fahrt oder in allen Halten übermittelt werden“.

4. CR_K001 Korrektur ServiceMerkmal/ ServiceAttribut in den RV VDV 453/454

E, Christian Heimlicher



Ausgangslage

>> Christian Heimlicher

- Die Definition des Elements ServiceMerkmal in der RV 453, Kapitel 6.1.9 wurde aus der Definition des Elements ServiceAttribut übernommen. Die funktionellen Unterschiede zwischen ServiceMerkmal und ServiceAttribut wurden dabei nicht berücksichtigt.
- In der VDV 453 gibt es das Element ServiceMerkmal
 - Vorhanden: Die Fahrt besitzt das vereinbarte ServiceMerkmal
 - Nicht vorhanden: Keine Information über das vereinbarte ServiceMerkmal
- In der VDV 454 gibt es die Struktur ServiceAttribut mit Unterelementen
 - Name: Name des ServiceAttributs
 - Wert: 1 = vorhanden, 0 = nicht vorhanden
- Neues ServiceMerkmal / ServiceAttribut "HL" für Hublift
- In den RV wurden zahlreiche ServiceMerkmale / ServiceAttribute "auf Vorrat" definiert, welche nie verwendet worden sind.

ServiceMerkmal

```
<ProduktID>Tram</ProduktID>  
<BetreiberID>85:3849</BetreiberID>  
<Betreiber>85:3849</Betreiber>  
<ServiceMerkmal>NF</ServiceMerkmal>  
</FahrtInfo>
```

ServiceAttribut

```
<FahrzeugTypID>BUS</FahrzeugTypID>  
<ServiceAttribut>  
<Name>NF</Name>  
<Wert>1</Wert>  
</ServiceAttribut>  
</IstFahrt>
```


Anpassung an RV 453 (1)

>> Christian Heimlicher

Anpassungen in Kapitel 6.1.9 Servicemerkmale

- Anpassen auf Eigenschaft von ServiceMerkmal, das ServiceMerkmal verfügt nicht über den Wert 1 oder 0
- Entfernen der überflüssigen ServiceMerkmale, für welche keine Pflicht besteht
- Entfernen der Umsetzungsschrift BehiG

Name	Bedeutung des Wertes	Bemerkung
NF	<p>Niederflur.</p> <p>Dieses ServiceMerkmal Der Wert 1 wird dann gesetzt, wenn das eingesetzte Fahrzeug BehiG-konform ist und somit i.d.R. niveaugleichen Ein- und Ausstieg ermöglicht. Dies ist grundsätzlich dann der Fall, wenn kollektiv:</p> <ol style="list-style-type: none"> Fahrzeug oder min. ein Wagen „niederflurig“ ist, d.h., eine solche Fahrzeugbodenhöhe im Türbereich aufweist, dass an BehiG-konformen Haltekanten (z.B. mit einer Höhe von 22cm im Busverkehr) niveaugleicher Ein-/Ausstieg ermöglicht wird (d.h., selbständig oder mit spontaner Unterstützung vom Fahrpersonal). Spontan durch Fahrpersonal bedienbare Einstiegshilfen vorhanden sind (üblicherweise ausfahr- oder klappbare Rampe), falls Restspalte oder variierende Haltekantenhöhen ausgeglichen werden müssen. Fahrzeug keine Stufen im Einstiegsbereich hat. Lichte Breite der Türen im Niederflur-Einstiegsbereich (und allenfalls bei den Durchgängen) grösser als gesetzlich geforderter Mindestwert. <p>Dieses ServiceMerkmal wird weggelassen, wenn das Fahrzeug nicht BehiG-konform ist (die oben genannten Bedingungen nicht erfüllt) resp. keine diesbezüglichen Informationen vorhanden sind. Fehlt dieses ServiceMerkmal, muss im Zweifelsfall auf den Wert der entsprechenden Fahrplanfahrt zurückgefallen werden.</p>	<p>Umsetzungsfrist der Bestandaufnahme BehiG, d.h., 31.12.2023.</p> <p>Dieses ServiceMerkmal wird nur für TUs empfohlen, welche nicht-barrierefreie Fahrzeuge im Einsatz haben und diese Fahrzeuge kurzfristig auf anderen Strecken/Linien verkehren können (kurzfristig heisst Stunden/Tage vor Fahrtbeginn bzw. nicht mehr über den Periodenfahrplan zu beauskunften).</p>
HL	<p>Hublift.</p> <p>Dieses ServiceMerkmal Der Wert 1 wird dann gesetzt, wenn das eingesetzte Fahrzeug (i.d.R. Hochboden) mit einem integrierten Hublift ausgestattet ist, welcher spontan vom Fahrpersonal bedient werden kann und bei beliebiger Haltekantenhöhe den Ein-/Ausstieg ermöglicht (ohne Voranmeldung). Zusätzlich gelten die Voraussetzungen c. und d. der Definition NF.</p> <p>Dieses ServiceMerkmal wird nicht gesetzt, wenn das Fahrzeug keinen Hublift besitzt resp. keine diesbezüglichen Informationen vorhanden sind. Fehlt dieses ServiceMerkmal, muss im Zweifelsfall auf den Wert der entsprechenden Fahrplanfahrt zurückgefallen werden.</p>	Siehe Bemerkung zu NF.
PH	Kein Niederflur	Phase 2, Umsetzung zwischen interessierten Partnern
(... durch INFO+ zu definieren)	Für Hand- und Elektrorollstühle autonom und spontan zugänglich.	Phase 2, Umsetzung zwischen interessierten Partnern
(... durch INFO+ zu definieren)	Für Hand- und Elektrorollstühle nach Voranmeldung zugänglich	Phase 2, Umsetzung zwischen interessierten Partnern
(... durch INFO+ zu definieren)	Für Hand- und Elektrorollstühle eingeschränkt zugänglich	Phase 2, Umsetzung zwischen interessierten Partnern
(... durch INFO+ zu definieren)	Für Hand- und Elektrorollstühle nicht zugänglich.	Phase 2, Umsetzung zwischen interessierten Partnern
Z	Mit Zuschlag	Phase 2, Umsetzung zwischen interessierten Partnern
TX	Taxi	Phase 2, Umsetzung zwischen interessierten Partnern
TF	Neigetechnik	Phase 2, Umsetzung zwischen interessierten Partnern

Anpassung an RV 453 (2)

>> Christian Heimlicher

Anpassungen in Kapitel 6.1.9 Servicemerkmale

- Klarstellung und Tabelle 19 ersatzlos streichen

~~Klarstellung: Die Servicemerkmale NF und PH sind als unabhängig zu betrachten, so dass ein fehlendes NF nicht automatisch Hochflur bedeutet.~~

~~·~~

Wert Servicemerkmale	Bedeutung	Bemerkung
NF vorhanden	Wert 1 = Niederflur Wert 0 = nicht Niederflur	
NF fehlend	Keine Information bezüglich Niederflur	ungleich Hochflur
PH vorhanden	Wert 1 = Hochflur Wert 0 = nicht Hochflur	
PH fehlend	Keine Information bezüglich Hochflur	ungleich Niederflur

Anpassungen an RV 454

>> Christian Heimlicher

Kapitel 10.11 ServiceAttribute (Erweiterung in VDV-RV 454) anpassen

- Text anpassen
- Einfache Tabelle mit Referenz auf RV 453 einfügen
- Gemäss Schrift

Attribute und Hinweistexte werden im Element <ServiceAttribut> übertragen. Im ÖV Schweiz werden dabei folgende Werte verwendet: die Werte gemäss RV 453 [4], Kapitel 6.1.9 unterstützt. Insbesondere gilt es zu beachten, dass Attribute NF und HL Pflicht sind für Verkehrsmittel, welche die gesetzlichen Vorgaben nach BehiG nicht erfüllen (siehe referenziertes Kapitel in der RV 453 für die Randbedingungen und Fristen).

Name	Bedeutung des Wertes	Bemerkung
NF	Niederflur. Der Wert 1 wird dann gesetzt, wenn das eingesetzte Fahrzeug BehiG-konform ist . Der Wert 0 wird dann gesetzt, wenn das eingesetzte Fahrzeug nicht BehiG-konform ist. Das ServiceAttribut wird weggelassen, wenn keine Information zur Niederflurigkeit des eingesetzten Fahrzeugs vorhanden ist. In diesem Fall gilt der Wert der entsprechenden Fahrplanfahrt.	Weitere Rahmenbedingungen siehe RV 453 [4], Kapitel 6.1.9
HL	Hublift. Der Wert 1 wird dann gesetzt, wenn das eingesetzte Fahrzeug mit einem integrierten Hublift ausgestattet ist. Der Wert 0 wird dann gesetzt, wenn das eingesetzte Fahrzeug keinen Hublift besitzt. Das ServiceAttribut wird weggelassen, wenn keine Information zum Vorhandensein eines Hublifts im eingesetzten Fahrzeug vorhanden ist. In diesem Fall gilt der Wert der entsprechenden Fahrplanfahrt.	Weitere Rahmenbedingungen siehe RV 453 [4], Kapitel 6.1.9

AA(PCB0

Allgemein sehe ich das so:

- ServiceAttribute gibt es diverse sinnvolle, welche schon im Umlauf sind. In der VDV RV sind diese nicht aufgeführt, aber der Datenproduzent ist grundsätzlich frei hier jedwede sinnvolle/nützliche Information zu liefern, die er halt liefern kann. Es gibt aber bei diesen in der RV nicht explizit aufgeführten Attributen keine Pflicht auf Seiten Datenabnehmer/Auskunftsysteem diese zu implementieren/anzuzeigen.
- Was die BehiG-Eigenschaften Niederflur und Hublift betrifft, sind leider auch bereits mehrere Varianten im Umlauf. Hier sind aber ausschliesslich die in der RV (sowie in anderen Spezen wie z.B. diese) definierten Werte «NF» und «HL» zulässig! Andere Werte wie «Niederflur» oder was weiss ich was müssen entsprechend korrigiert werden. Abgesehen davon, gibt es hier im Rahmen der SKI-Initiative Rollstuhlsymbole / Interaktion Fahrzeug-Haltestelle auch gewissermassen eine Pflicht (oder zumindest dringende Empfehlung) diese Werte zu berücksichtigen so wie in der entsprechenden Spez beschrieben.

Vom SKI Quality Gate wurden in der Vergangenheit immer mal wieder Fälle von nicht beschriebenen (aber sinnvollen) ServiceAttributen gemeldet und meine Antwort war immer die obige. Roger hat bereits einige Datenproduzenten von falschen NF/HL Varianten darauf hingewiesen, aber andere sinnvolle ServiceAttribute haben wir SKiller nie gerügt (soweit ich weiss).

Aeschbacher Adrian (IT-PTR-CEN2; 2024-03-15T11:30:46.479

Andere ServiceAttribute

>> [Adrian Aeschbacher](#)

Allgemein gilt:

- ServiceAttribute gibt es diverse sinnvolle, welche schon im Umlauf sind.
- In der VDV RV sind diese nicht aufgeführt, aber ein Datenproduzent ist grundsätzlich frei hier jedwede sinnvolle/nützliche Information zu liefern, die er halt liefern kann. Es gibt aber bei diesen in der RV nicht explizit aufgeführten Attributen keine Pflicht auf Seiten Datenabnehmer/Auskunftssystem diese zu implementieren/anzuzeigen (im Gegensatz zu den BehiG-Eigenschaften).
- Was die BehiG-Eigenschaften Niederflur und Hublift betrifft, sind leider (Stand heute) mehrere Varianten im Umlauf. Hier sind aber ausschliesslich die in der RV (sowie in anderen Spezen wie z.B. [diese](#)) definierten Werte «NF» und «HL» zulässig. Andere Werte wie «Niederflur» etc. müssen entsprechend korrigiert werden (SKI geht hier gezielt auf Partner zu). Abgesehen davon, gibt es im Rahmen der SKI-Initiative Rollstuhlsymbole / Interaktion Fahrzeug-Haltestelle auch gewissermassen eine Pflicht (oder zumindest dringende Empfehlung) diese Werte zu berücksichtigen so wie in der entsprechenden [BehiG-RV](#) beschrieben.

Mittagspause
12.10-13.00

En Guete!



5. CR_K002 Unmittelbare Übermittlung von Fahrplanänderungen

E, Jürg Wichtermann



Ausgangslage

Die Systeme im ÖV-Schweiz sind heute dafür ausgelegt, dass:

1. Vor Betriebsbeginn der REF-AUS-Daten für den Betriebstag und ev. Folgetage übermittelt werden, anschliessend wird das REF-AUS-Abo im ÖV-Schweiz geschlossen. Es können keine weiteren Daten und somit keine Fahrplanänderungen oder Korrekturen über diesen Kanal mehr übermittelt werden.
2. Geliefert wird im REF-AUS pro gerichtetem Linienfahrplan das vollständige Zeitfenster gemäss der organisatorischen Vereinbarung oder nichts. Das gelieferte Zeitfenster wird vom Lieferanten nicht bestätigt.
3. Fahrplanänderungen für den Betriebstag werden normalerweise über den Dienst AUS beim Eintreten in die Vorschauzeit übermittelt.
4. Wenn die Lieferkette (Leitsysteme, Datendrehscheiben, Auskunftssysteme, etc.) es unterstützen, können Fahrplanänderungen gemäss der VDV-Schrift 454 bereits vor der Vorschauzeit im Dienst AUS übermittelt werden. Es gibt in der VDV-Schrift keine Einschränkungen für den Dienst AUS bezüglich einer Übermittlung von Daten für Folge-Betriebstage (siehe spätere Folien).

Ziele

Fahrplanänderungen sollen dem Fahrgast für den aktuellen und nachfolgende Betriebstage so schnell wie möglich kommuniziert werden. Gerade bei Grossstörungen mit Ersatzverkehr ist eine schnelle Information an den Fahrgast wichtig.

Aufgrund der Einschränkungen über INFO+, können die Lücken für den Betriebstag und die nachfolgenden Betriebstage am einfachsten über die Leitsysteme geschlossen werden.

Die SBB plant noch im Jahr 2024, die unmittelbare Übermittlung von Fahrplanänderungen im Bahnverkehr über den Dienst AUS umsetzen. Im Jahr 2025 soll die unmittelbare Übermittlung von Fahrplanänderungen für Folgetage über REF-AUS umgesetzt werden.

In einer ersten Version soll die Kommunikation zwischen CUS und dem SBB-Online-Fahrplan für den Bahnverkehr umgesetzt werden. Es wird sichergestellt, dass diese Daten von allen Partnern bezogen werden können.

Dafür werden Änderungen im ÖV-Schweiz benötigt, welche in die VDV-Schriften V3.x bereits eingeflossen sind. Der Zeitpunkt der Einführung der V3.x im ÖV-Schweiz ist noch nicht bekannt und wird voraussichtlich erst in ein paar Jahren abgeschlossen sein. Deshalb soll die Umsetzung bereits mit der Version XSD2017 erfolgen, diese bietet die notwendigen Möglichkeiten, welche im ÖV-Schweiz heute aber nicht vollständig genutzt werden. Angestrebt wird eine Umsetzung in Richtung der Lösung in der Version V3.x, welche allenfalls auch die Umstellung auf diese vereinfacht.

Das bisherige Verhalten soll nicht geändert, sondern erweitert werden. Wer die zusätzlichen Meldungen erhalten will, muss sicherstellen, dass seine Systeme und die verwendeten Lieferketten diese zusätzlichen Funktionalitäten unterstützen. Alle anderen Partner und Systeme sind von dieser Weiterentwicklung nicht betroffen.

Zielbild (1): Aktueller und nachfolgende Betriebstage



Fahrplanänderungen am Betriebstag

1. Was vor dem Betriebstag bekannt ist, wird im Dienst REF-AUS vor dem Betriebstag geliefert. Das Abo kann, wie heute, auch weiterhin geschlossen werden.
2. Das Zeitfenster soll in der Bestätigung (DatenGueltigAb, DatenGueltigBis) zurückgemeldet werden, aber in der Version XSD2017 nie verändert werden, dies vereinfacht die Umstellung auf die V3.x.
3. Fahrplanänderungen für den Betriebstag (und ev. nachfolgende Betriebstage) werden soweit bekannt sofort, noch vor der Vorschauzeit, über den Dienst AUS geliefert und weitergeleitet.
4. Bereits versendete Fahrplanänderungen sollen bei Eintritt in die Vorschauzeit und in den REF-AUS-Lieferungen für Folgetage noch einmal versendet werden.
5. **Es ist zu klären, ob AUS-Meldungen für den Betriebstag und Folgetage weitergeleitet und in den Auskunftssystemen erhalten bleiben. Die Änderungen müssen vom Leitsystem am Folgetag über alle Dienste noch einmal versendet werden.**
6. Die Datendrehscheiben müssen Fahrplanänderungen vor der Vorschauzeit sofort weiterleiten, damit interessierte Partner diese Daten einliefern und beziehen können.

Mit dieser Lösung, muss am REF-AUS nichts verändert werden. Da der REF-AUS nach der ersten Lieferung geschlossen wird und das Zeitfenster in der Lieferung im ÖV-Schweiz heute nicht eingeschränkt werden kann, ist REF-AUS nicht ideal für Nachlieferungen von einzelnen Fahrten für den aktuellen Betriebstag, das Abo müsste offen gelassen werden und es müsste immer der gesamte REF-AUS noch einmal geliefert werden, was die Systeme entsprechend belasten würde.

Zielbild (2): Folgetage

Fahrplanänderungen für nachfolgende Betriebstage

1. Fahrplanänderungen für den aktuelle Betriebstag werden sofort über den Dienst AUS, für nachfolgende Betriebstage über den Dienst REF-AUS geliefert werden.
2. Für die Folgetage werden separate Abos gestellt, ev. pro Betriebstag eines, welche nach Möglichkeit bis zum Ablaufzeitpunkt offen bleiben.
3. Nachlieferungen für bereits gelieferte Linienfahrpläne werden verarbeitet.
4. Um die Datenmenge einzuschränken, werden bei Nachlieferungen nur Linienfahrpläne geliefert, welche dem Fahrgast einen Mehrwert bieten.
5. Um die Datenmenge für nachfolgende Betriebstage einzuschränken, können statt einem Abo über 24h z.B. auch 4 Abos mit 6h eingerichtet werden, welche zusammen das vollständige Zeitfenster von 24h abdecken.
6. Die Zeitfenster in den Abos für Folgetage überschneiden sich idealerweise nicht.
7. Das Zeitfenster soll in der Bestätigung (DatenGueltigAb, DatenGueltigBis) zurückgemeldet werden, aber in der Version XSD2017 nie verändert werden.

Alternative:

Wir übermitteln auch Fahrplanänderungen für die Folgetage nur über den Dienst AUS. Diese müssten dann geliefert, weitergeleitet und im Auskunftssystem verarbeitet werden. Diese Fahrplanänderungen müssten am Folgetag über REF-AUS / AUS erneut geliefert werden.

Zielbild (3): Zusammenfassung

Was soll erhalten bleiben:

1. Die organisatorische Vereinbarung für das zu liefernde Zeitfenster im REF-AUS für den aktuellen Betriebstag soll erhalten bleiben und neu durch den Lieferanten bestätigt werden.
2. Das Zeitfenster soll in der Bestätigung (DatenGueltigAb, DatenGueltigBis) zurückgemeldet werden, aber in der Version XSD2017 nie verändert werden.
3. Da Fahrplanänderungen über AUS abgewickelt werden, kann das REF-AUS-Abo für den Betriebstag weiterhin nach der Lieferung geschlossen werden.

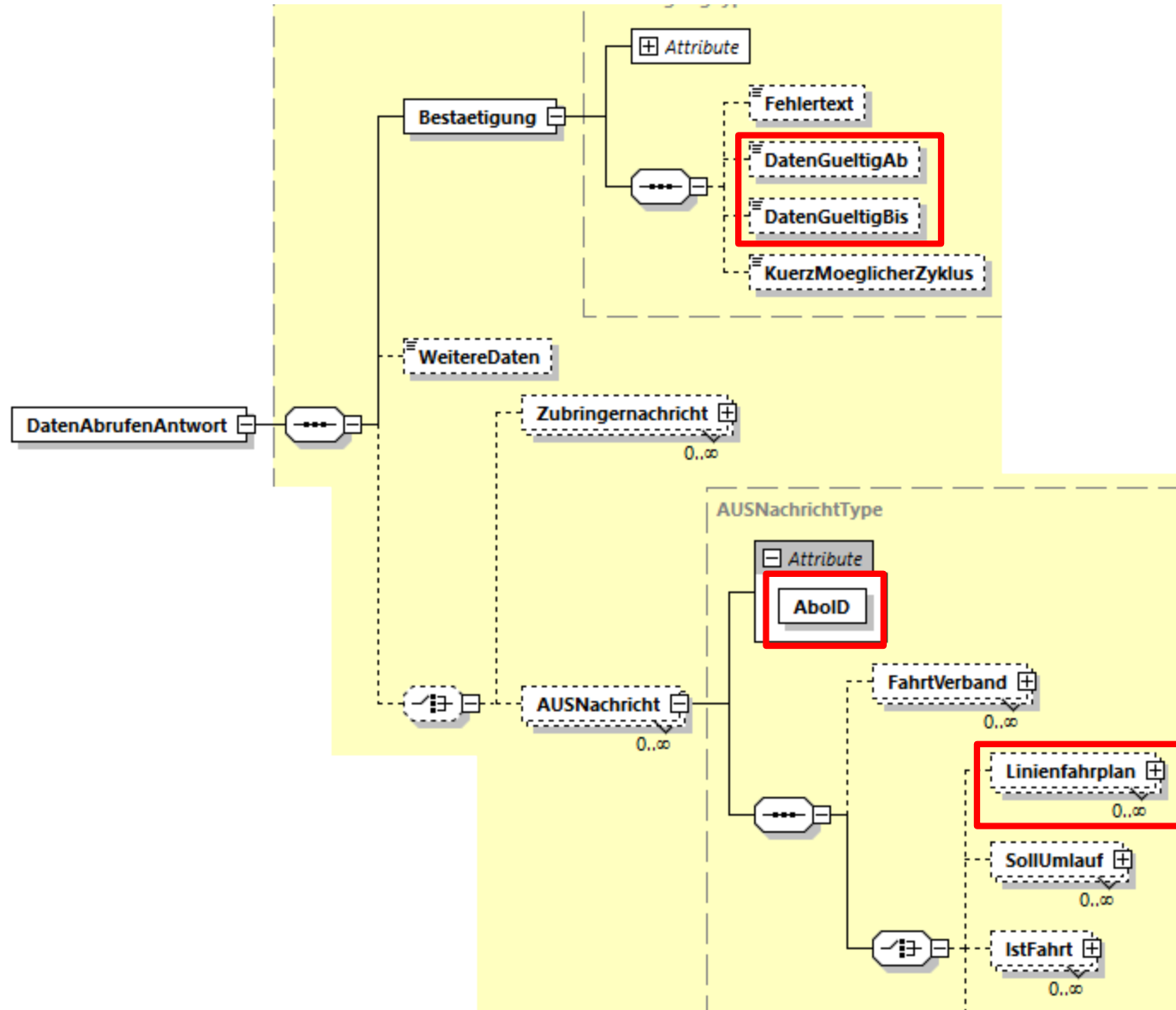
Was ist neu, falls nicht gemäss VDV-Schrift umgesetzt:

1. Fahrplanänderungen werden im AUS sofort, unabhängig von der Vorschauzeit (und ev. dem Betriebstag) übermittelt und über die gesamte Lieferkette weitergeleitet, dies ist gemäss Definition in der VDV-Schrift mit dem XSD2017 möglich.

Was ist neu:

1. Es wäre ein Schritt Richtung V3.x und würde die Umstellung auf die Version V3.x vereinfachen, wenn das gelieferte Zeitfenster in der Bestätigung (DatenGueltigAb, DatenGueltigBis) im REF-AUS immer übermittelt und nur dieses Zeitfenster für das Linien-Matching verwendet wird.
2. Zusätzliche Abos mit Zeitfenstern für Folge-Betriebstage werden über REF-AUS laufend bewirtschaftet und sollen für Nachlieferungen offen gelassen werden.
3. Die Datenmenge für Folge-Betriebstage kann reduziert werden, wenn bei Nachlieferungen nur Linienfahrpläne mit Änderungen übermittelt werden.

Zielbild (4): XSD-Ausschnitt



Zielbild (5): Links auf die VDV-Schrift 454, V2.2.1

Kapitel 6.1.7 (AUS):

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.

Kapitel 3.2.2 (REF-AUS, AUS):

Der Referenzdatendienst (REF-AUS) kommuniziert die Daten aus der betrieblichen Fahrplanung, der Prozessdatendienst (AUS) die Ist-Daten und Dispositionen aus dem aktuellen Betriebsgeschehen der ITCS-Zentrale. Der Referenzdatendienst wird nach Übermitteln des Sollfahrplans abgeschaltet, der Prozessdatendienst läuft parallel zum Tagesbetrieb mit.

Zielbild (6): Links auf die VDV-Schrift 454, V2.2.1

Kapitel 4.2 (REF-AUS):

Eine Ausnahme von dieser Festlegung bildet das REF-AUS-Abonnement, es wird nach Übertragung aller gewünschten Sollfahrpläne sofort beendet (vgl. 5.1). Für die Übertragung weiterer Daten muss es vom Auskunftssystem (Client) neu aufgesetzt werden.

Kapitel 5.1 (REF-AUS):

Ein REF-AUS-Abonnement wird normalerweise nach Übertragung aller vorliegenden Sollfahrpläne sofort beendet. Sendet der Datenlieferant `WeitereDaten="true"`, dann signalisiert er, dass er aktuell noch weitere Daten zum Abo vorliegen hat.

Nach Absprache können die Partner alternativ vereinbaren, das Abonnement bis zum Erreichen des VerfallZst aktiv zu halten. Solange das Abonnement aktiv ist, kann der Datenlieferant weitere Linienfahrpläne nachliefern, welche bisher noch nicht übertragen wurden.

Wurde das Abonnement durch den Client einmal beendet, muss es für die Übertragung weiterer Daten vom Auskunftssystem (Client) neu aufgesetzt werden. Dies geschieht typischerweise in täglichen Zyklen.

Nutzen

- Der Fahrgast ist bezüglich Fahrplanänderungen am Betriebstag und den übermittelten Folgetagen immer auf dem aktuellsten Stand. Er ist informiert bezüglich Zusatzfahrten / Ersatzfahrten, Ausfälle, Fahrwegänderungen, etc.

6. Thema Übersetzungen – Info aus der SKI

I, Julia Rieser

K

Klare Regelung von BAV und SKI bzgl. Mehrsprachigkeit in den Dokumenten

Aufwände getragen durch (inkl. Publikation auf öv-info.ch)

- Technische Spezifikationen und RV müssen in Englisch publiziert werden *SKI*
- Technische Spezifikationen und RV können nach Bedarf und Ermessen der jeweiligen Arbeitsgruppen auch in Deutsch und/oder Französisch, Italienisch publiziert werden *SKI*
- Fachliche Vorgaben müssen in Deutsch, Französisch und Italienisch publiziert werden. Ausnahmen müssen klar begründet sein (via KKI oder Koordinationsgespräch BAV < > SKI) *ASP (initialer Effort in 2023 für nBS durch BAV finanziert)*

Fristen: Übersetzungen sollen im Regelfall innerhalb von 2 Wochen erfolgt und publiziert sein

7. SLNID: Zwischenstand Teillinien

I, Jens Gaster/Adrian Aeschbacher



Gegenstand des Workshops

- Vertiefende Analyse der situativen Anwendung der SLNID mit Vertretern von SKI und Mentz. Themenbereiche:
 - Mischbetrieb
 - Flügelzug
 - Grenzverkehr
 - Anderweitige Verkehre
 - Geplanter Ersatzverkehr

Weitere Arbeiten im Kontext Linie/Teillinie

- Finden einer Linien- und Teilliniendefinition
- Vereinfachung des Linienmodells
- Verwendung SLNID im operativen/dispositiven Planungsumfeld (*Aufsetzen eines Workshops mit der Branche zur Diskussion derzeitiger Prozesse und Arbeitsweisen unter Verwendung des Linienmodells und ATLAS*).

7. SLNID: Zwischenstand Teillinien

I, Jens Gaster/Adrian Aeschbacher



Workshop Szenario – Mischbetrieb (1/2)

Pain Point Tagesfahrpläne (im folgenden IST-Stand):

- VDV454 Tagesfahrpläne müssen gemäss Realisierungsvorgabe immer komplett sein. Für ein und dieselbe Angebotsbezeichnung (in VDV der *LinienText*) wird über die REF-AUS Schnittstelle jeweils nur ein einziger Tagesfahrplan erwartet und akzeptiert.
- Liefert dieselbe TU einen zweiten Tagesfahrplan mit derselben *BetreiberID* bzw. GO-Nummer, demselben *VerkehrsmittelText* und demselben *LinienText* (bzw. Angebotsbezeichnung), dann wird dieser aktuell z.B. von der SBB-Fahrplanauskunft verworfen.
- Wird ein zweiter Tagesfahrplan mit demselben *LinienText* (bzw. Angebotsbezeichnung), aber anderer *BetreiberID* bzw. GO-Nummer oder anderem *VerkehrsmittelText* geliefert, kann der Tagesfahrplan problemlos verarbeitet werden.

7. SLNID: Zwischenstand Teillinien

I, Jens Gaster/Adrian Aeschbacher



Workshop Szenario – Mischbetrieb (1/2)

Diskussion der Varianten

- Bus/Bus-Mischbetrieb
- Bus/Tram-Mischbetrieb

(Zwischen)Fazit

- Aufteilung einer Linie bzw. ihres Fahrweges in Teillinien ist dann notwendig, wenn im VDV454 Datenaustausch
 - nur eine einzige *BetreiberID* verwendet werden kann (da eine Konzession) und Verkehrsmittel-/Angebotskategorie (VDV *VerkehrsmittelText*) sowie Linien-Angebotsbezeichnung (VDV *LinienText*) unterschiedlich sind
- *Aufteilung in Teillinien ist optional, wenn*
 - *mehrere BetreiberID* verwendet werden zur Erbringung von Verkehrsleistungen durch verschiedene Verkehrsunternehmen (Betreiber) auf der gleichen Linie (bzw. identische Angebotsbezeichnung).
- Bei einer möglichen Unterteilung in Teillinien ist immer auf die bezugnehmende GO-Nummer des (Haupt)Konzessionärs zu referenzieren.

7. SLNID: Zwischenstand Teillinien

I, Jens Gaster/Adrian Aeschbacher



Workshop Szenario – Flügelungen

- (Zwischen)Fazit
 - Gegenwärtige Zuweisung der Linien in ATLAS und INFO+ ausreichend.
 - Teillinien hierbei nicht erforderlich.

7. SLNID: Zwischenstand Teillinien

I, Jens Gaster/Adrian Aeschbacher



Workshop Szenario – Grenzverkehr

- Diskussion der Varianten
 - Grenzverkehr mit Durchbindung im Inland (letzter kommerzieller Halt/bsp. Basel Bad Bhf (CH)/EC, ICE, NJ)
 - Grenzverkehr mit Durchbindung im Ausland (erster kommerzieller Halt/bsp. Annemasse (FR)/LEX)
 - Grenz(nah)verkehr ohne Durchbindung (bsp. B211 Martigny (CH) – Aosta (IT))
- (Zwischen)Fazit
 - Gegenwärtige Zuweisung der Linien in ATLAS und INFO+ ausreichend.
 - Für jede intern. Angebotskategorie (z.B. ICE, TGV, usw.) wird eine eigene CH-Liniennummer und somit auch eigene SLNID erstellt. Jeder befahrene Streckenabschnitt wird in ATLAS als Teillinie abgebildet.
 - In INFO+ wird mit der Umsetzung der SLNID für grenzüberschreitende Fahrten, sofern Durchbindung vorhanden, ab *Durchbindungspunkt* auf dem Auslandsteil keine SLNID mehr referenziert.
 - In CUS werden weiterhin durchgebundene Auslandsfahrten als vereinigte Fahrt mit CH-Kopfdaten publiziert, d.h. mit SLNID des CH-Teils für den ganzen Fahrweg, unabhängig davon, ob in INFO+ der Ausland-Teil keine SLNID referenziert.
 - Der Grenzschnittpunkt ist in den Stammdaten (INFO+) konfigurierbar und muss nicht zwingend auf dem ersten/letzten kommerziellen Halt im Ausland liegen.

7. SLNID: Zwischenstand Teillinien

I, Jens Gaster/Adrian Aeschbacher



Workshop Szenario – Anderweitiger Verkehr

- Diskussion der Varianten
 - Rund- und Schleifenkurse
 - Y-Verkehre und Gabelstrecken
- (Zwischen)Fazit
 - Bei Rund- und Schleifenkursen ist die Modellierung mittels einer einzigen Linie ausreichend. Elemente der *IstFahrten* referenzieren auf dieselbe *LinienID*. Eine einzige SLNID ist daher ausreichend.
 - Bei Y-Verkehr wird eine Aufteilung in ordentliche Linien bevorzugt (vgl. Basel – Laufenburg/Frick (Halbstunde)).
 - Falls vom BAV keine derartige Auftrennung akzeptiert wird, verfolgen wir die Variante des vereinigten Tagesfahrplans mit unterschiedlichen *RichtungsTexten*, je nach *SollFahrt*. Fahrplanauskunftssysteme müssen dann abgeholt und eingebunden werden.
 - Der Fall *Gabelstrecke* bei kurzfristiger Disposition muss nochmals eingehend SKI-intern untersucht werden, insbesondere ob die Verwendung von *Wildcard-Linien* möglich/sinnvoll ist.

7. SLNID: Zwischenstand Teillinien

I, Jens Gaster/Adrian Aeschbacher



Workshop Szenario – Geplanter Ersatzverkehr (1/2)

- Diskussion der Varianten
 - Ersatzverkehr ersetzt eine oder mehrere Linien.
 - Ersatzverkehr besteht aus mehreren EV-Linien
- (Zwischen)Fazit
 - Die geplante SLNID ist ein 'Ausfall'.
 - Ersatzverkehr ist vom ordentlichen Verkehr zu separieren: Der Ersatzverkehr hat eine (EV) oder mehrere (EV1, EV2) SLNIDs.
 - Es wird kein Bezug zur geplanten SLNID gemacht.
 - Der Besteller erstellt für jeden Partner im Linienverzeichnis eine eigene und eindeutige Linienidentifikation und teilt diese dem entsprechenden Partner zu.
 - Falls Ersatzfahrten alternierend unterschiedliche Angebote ersetzen (vgl. S1, IC5), müssen diese Fahrten den entsprechenden EV-Linien zugeordnet werden.
 - Soll nur eine Ersatzfahrt beide Linien bedienen, müssen sich die TUs verständigen, wer die alleinige EV-Linie bedient.

7. SLNID: Zwischenstand Teillinien

I, Jens Gaster/Adrian Aeschbacher



Workshop Szenario – Geplanter Ersatzverkehr (2/2)

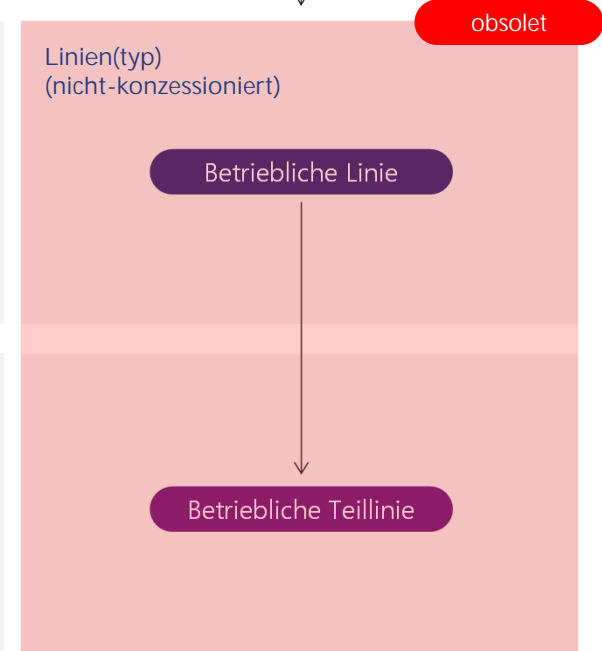
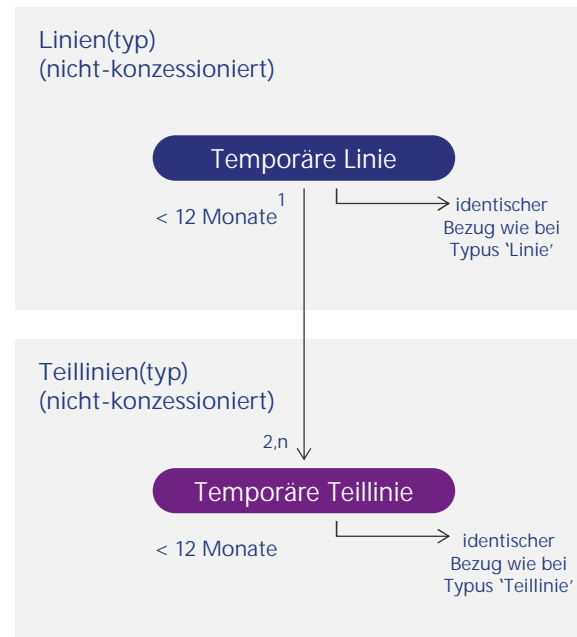
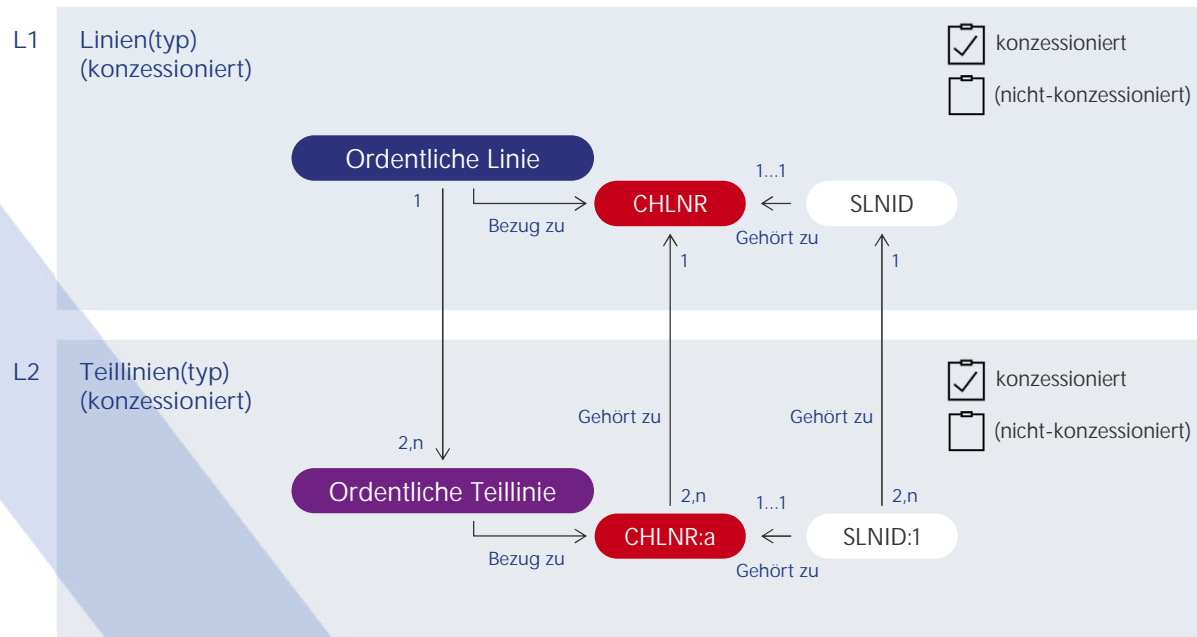
- Auswirkungen auf Umsetzung im Echtzeitbereich wegen Linienfilter und Aboverfahren:
 - «Kündigung» beim Abonnenten vs. Abosteller: Muss der Abonnent die Modellierung kennen und explizit alle Teillinien abonnieren oder kann der Abosteller Anfragen für ordentliche Linien auf die Teillinien auflösen? (→ *muss in KIDS weiterdiskutiert werden*).
- Folgende Varianten wurden andiskutiert:
 - Keine Linienfilter verwenden, d.h. Rückbau der bestehenden (wie bereits im RV-Ersatzverkehr empfohlen). (→ *muss genauer analysiert werden, wie bestehende Linienfilter ersetzt werden können*)
 - Abonnent ist verantwortlich, dass immer alle technischen Teillinien explizit abonniert werden. (→ *nicht umsetzbar, da alle Teillinien vordefiniert sein müssen z.B. auch bei einer Grossstörung, wo potentiell eine Ersatzlinie kurzfristig während Betriebstag erfasst/berücksichtigt. Problematik: Abostellung zwar möglich, aber ATLAS Stammdatenimporte erfolgt über Nacht*)
 - Abosteller ist «kundig» genug, um die vom Abonnenten verlangten ordentlichen Linien aufzulösen und alle vorhandenen Teillinien ebenfalls zu berücksichtigen. (*Nicht umsetzbar, da ähnliche Probleme wie in Variante 2 und grosser Impact auf viele öV-Systeme*)

7. SLNID: Zwischenstand Teillinien

I, Jens Gaster/Adrian Aeschbacher



Mögliches neues Linienmodell (tbd)

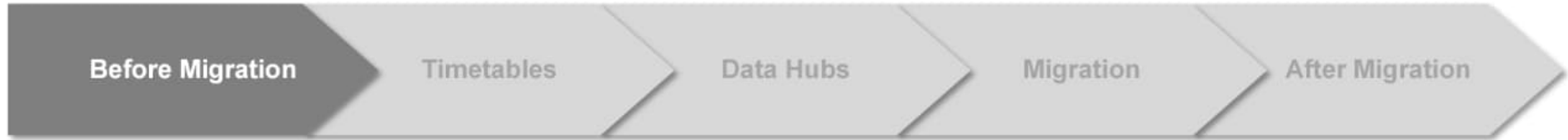


8. SLOID: Roadmap

I, Adrian Aeschbacher



SLOID Migration Roadmap



Initial State & Prerequisites for the Migration

According to version 1.6 of the VDV453/454 realisation guide, before the introduction of SLOIDs, traditional non-train stop point references are composed of the BPUIC and operational platform designation. To match this VDV reference in DiDok, a consuming system has to parse it and do a lookup in different columns. In the periodic HRDF timetable however, only the public platform designation is available or typically no reference at all (to match the VDV HaltID). In some cases the stop points can be identified with the help of another mapping between public and operational designation in the DiDok master data but in many cases (due to non-existing public designations) no mapping is possible at all without SLOIDs.

Data producer ensure that all of their timetable relevant stop point data (see for example the GLEIS model in HRDF) is recorded in atlas(DiDok) and that it fulfills the corresponding requirements (see öv-info.ch section data management), particularly with regard to the (operational) designation. For stop places or stop points owned by other transport organisation, participants should agree on the recorded data.

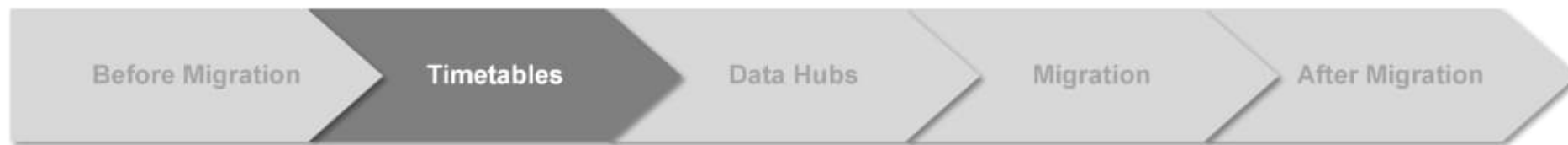
For all foreign and non-train stop places or stop points with country code 11, 12, 13 or 14 (that are not subject to UIC standards) a SLOID is assigned by atlas (DiDok). Foreign train stations are either identified by their unique UIC-code or a country specific code (for example DeutscheHaltID).

The relevant parts of the V580 specification 09 or national industry standard customer information «Nationaler Branchenstandard Kundeninformation» for replacement transport are implemented, in particular the registration of all replacement stop places and stop points in atlas (DiDok).

All systems (data producer or regional data hub) that exchange VDV data directly with CUS / DDIP are using the latest supported VDV schema version 2017d.

Each and every (traditional) 7- and 9-digit *HaltID* (stop place or stop point) as part of VDV453/454 data exchange, referencing a stop with country code [85, 11, 12, 13, 14], must be uniquely mappable to a corresponding SLOID (and vice versa) as specified in section 6.1.14.5 of the VDV453 realisation guide of Swiss public transport, version 1.6 and onwards (see öv-info.ch). A cleanup of the master data, coordinated by SKI, has taken place to ensure that the above requirements are met, particularly in case where stop point accurate *HaltIDs* are exchanged.

SLOID Migration Roadmap

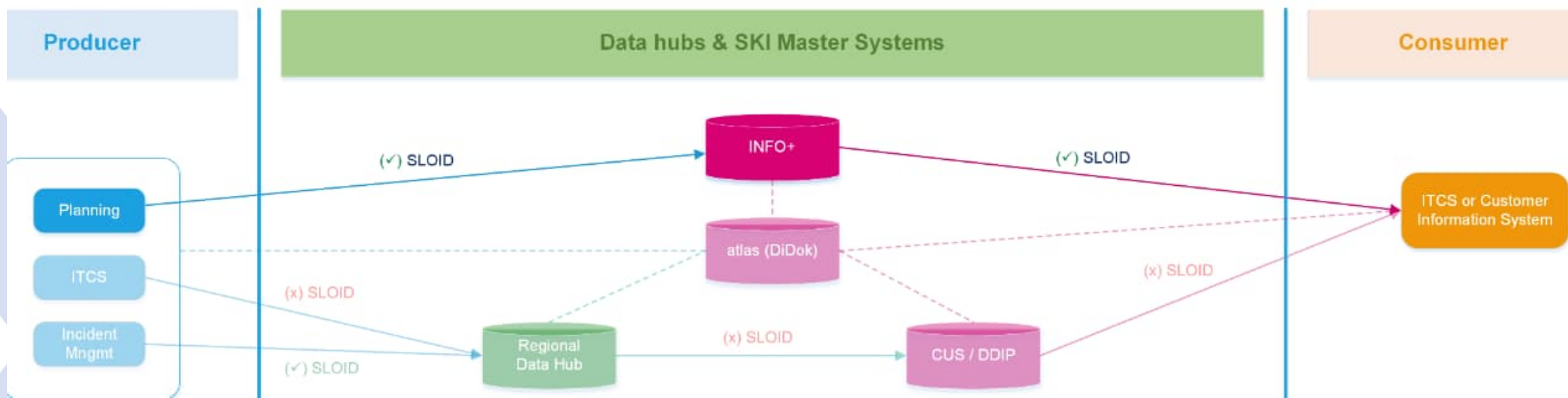


Implementation in the Yearly Timetable

Before an ITCS is allowed to exchange any SLOIDs over VDV453/454 interfaces, stop point mappings with SLOIDs must first be made available in the periodic timetable (see details below), i.e., provided to INFO+. Consequently, customer information systems are able to start implementing support for the new (but optional / backwards compatible) SLOID data that is gradually made available by the planning systems. SLOID mappings of stop points as part of the periodic timetable are already relevant for consuming systems that want to inform customers about the (wheelchair) accessibility at platform level. VDV736 / SIRI situation exchange will also benefit from a timely implementation in the periodic timetable, since SLOIDs are already being used to identify affected stops.

Producers of timetable data ensure that the SLOID is implemented in their planning systems as well as export interfaces (or processes) to INFO+ by the end of this phase. In particular section 7.9 of the HRDF realisation guide version 2.0.5 and stop point accurate GLEIS mappings with SLOIDs must be implemented. Note that the cleanup of stop point master data as described in the previous phase is absolutely essential for this step.

Starting in this phase, **consumers** of the HRDF timetable are able to implement support for the optional SLOID data, e.g. to accomplish platform accurate routing, better accessibility information or more efficient matching of VDV736 data. However, consuming systems do not have to adhere to the phases described here, but only to the overarching SKI roadmap.



SLOID Migration Roadmap



Implementation in the VDV453/454 Data Exchange

By the end of this phase, CUS / DDIP and all other data hubs must be able to map SLOIDs contained in VDV453/454 data back to traditional ID formats, so that consuming systems can choose the date of their migration (within the next phase) themselves. Data producers and consuming systems may start implementing the SLOID with the goal to be ready sometime during the next phase for the actual migration. Organisational agreements between the participants of the pilot are worked out.

CUS / DDIP (in the role of a data hub) and all other VDV453/454 **data hubs** still exchange data with traditional ID formats while their implementation of the SLOID is finalized by the end of this phase. The following mapping rules must be observed:

- Any *HaltID* is forwarded unchanged if the mapping throws an error of the second kind as described in the box to the right. This is particularly relevant in case of border crossing journeys, where some or most of the stops are foreign, hence only have a BPUIC and typically no corresponding SLOID.
- Any *HaltID* referencing a stop point / platform must never be mapped to the corresponding stop place. In case of an error, e.g. due to missing master data, the data **producer** is informed (and responsible for the correction of any missing master data in atlas).

VDV453/454 **producers** still provide data with the traditional ID formats (as long as **data hubs** are not ready yet) while some already start with the SLOID implementation. Arrangements with pilot participants might be held. A **producer** and its regional **data hub** may agree to already exchange SLOIDs in this phase (**CUS** excluded). During implementation the following points must be observed:

- The VDV453 data elements *AZBID* and *ASBID* must always reference the SLOID of a stop place (stop points / platforms are generally not supported; **CUS** for example will map a platform to the corresponding stop place).
- With *AZBID* and *ASBID* in a VDV453 subscription request, **consuming systems** specify for which stop places they want to receive updates. A stop place may only be subscribed to once at any given time, either via BPUIC or via SLOID. As soon as the consumer supports the latter and all participants have agreed on the time and scope, subscriptions can be migrated. During the actual migration (see next phase), each pair of participants directly exchanging data (e.g. ITCS and data hub or data hub and consumer in the graphic below) must coordinate with each other to prevent gaps in the subscriptions.

Two types of mapping errors are relevant:

- The stop place or platform reference of an incoming *HaltID* cannot be found in the master data.
- The stop place or platform reference of an incoming *HaltID* is found in the master data but no target value. Example: incoming platform SLOID must be mapped to the traditional 9-digit reference which cannot be constructed due to an incorrectly recorded or missing operational designation.

Consuming systems, particularly **CUS** in the role of a consumer, continue to work on their implementations or start in this or the next phase as they are the last stakeholders who have to support the SLOID and only adhere to the final deadline according to the SKI roadmap. In the graphic below, the connection between **CUS / DDIP** and any customer information systems is marked with (x), as no support is expected from the consuming systems by the end of this phase, even though **CUS / DDIP** or regional **data hubs** will already be able to provide SLOIDs. The following mapping rules must be observed:

VDV454

Vehicle type = train:

- Any *IstFahrt* is discarded if mapping of at least one *HaltID* throws an error as described in the box to the right. The responsible **data producer** is informed and revises the relevant atlas (DiDok) master data.

All other vehicle types:

- Any *SollFahrt* or *IstFahrt* is discarded if mapping of the *HaltID* of either origin or destination stop (i.e., first/last entry in the stop sequence) throws an error of the first kind as described in the box to the right. The responsible **data producer** is informed and revises the relevant DiDok master data.
- Additionally, **CUS** as a consumer of VDV454 data with vehicle type other than train will discard any *SollHalt* or *IstHalt* not corresponding to the origin or destination of the journey if mapping of the *HaltID* throws an error as described in the box to the right. All other (mappable) stops of the journey update are processed according to the usual rules specified in the realisation guide of Swiss public transport. In particular, journey updates with *Komplettfahrt* = true, which contain the complete stop sequence, are processed accordingly. It is configurable how many (*HaltID*) mapping errors a given journey is allowed to throw before it is discarded entirely.
- Any *HaltID* referencing a stop point / platform must never be mapped to the corresponding stop place. Not in case of an error nor in case the stop point is missing in the master data.

VDV453

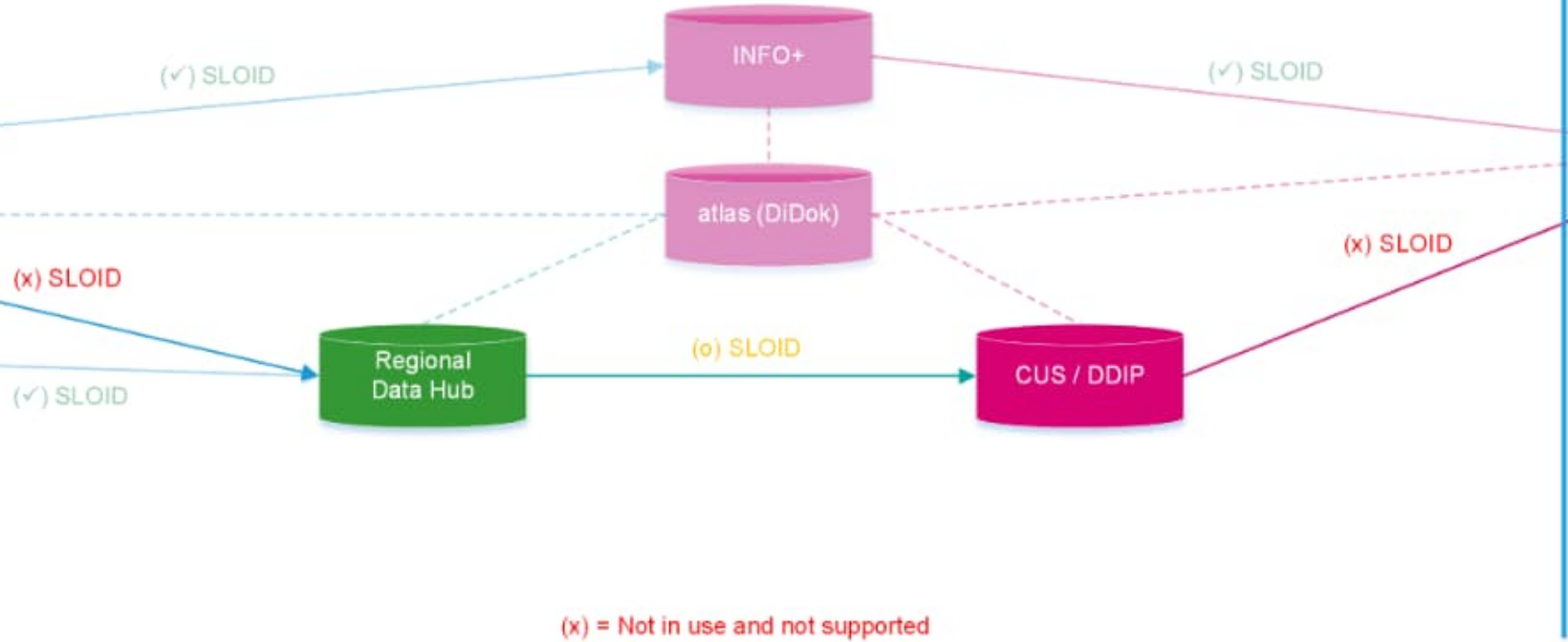
- **Fahrplanlage* or **FahrtLoeschen* is always discarded. The responsible **data producer** is informed and revises the relevant atlas (DiDok) master data.

CUS will support the SLOID with the spring release 2025 (on integration environment in march), whereas **DDIP** is already able to map between SLOID and BPUIC. If possible/reasonable, migration projects are being planned and potentially already some system specific master data recorded or migrated.

Producer

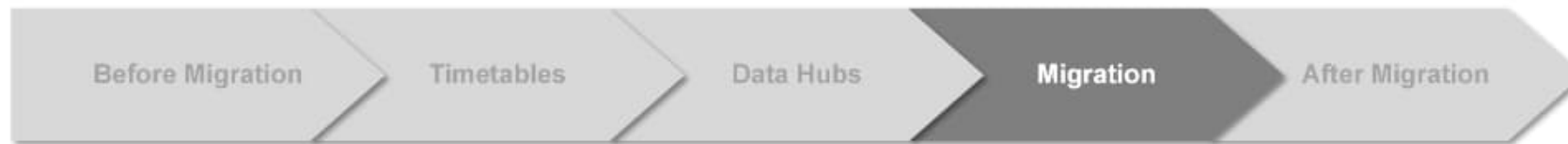
Data hubs & SKI Master Systems

Consumer



(x) = Not in use and not supported
(o) = Supported, but not yet used
(✓) = In use

SLOID Migration Roadmap



Migration (starting in April of 2025)

After migration, stop place and stop point references are handled in the same way across all interfaces. As data hubs already support SLOID and the specified mapping functionality (see previous phase) at the start of this phase, both data producers and consumers are able to migrate as "smoothly" as possible.

From the perspective of a **data hub**, an outgoing VDV stream (according to the subscription of a **consumer**) typically depends on multiple incoming streams of different **producers**. VDV data is therefore mapped between traditional stop place or platform ID and SLOID format, bundled as well as forwarded according to the VDV subscriptions and possibly other criteria. A **data hub** will always provide (to a consumer)

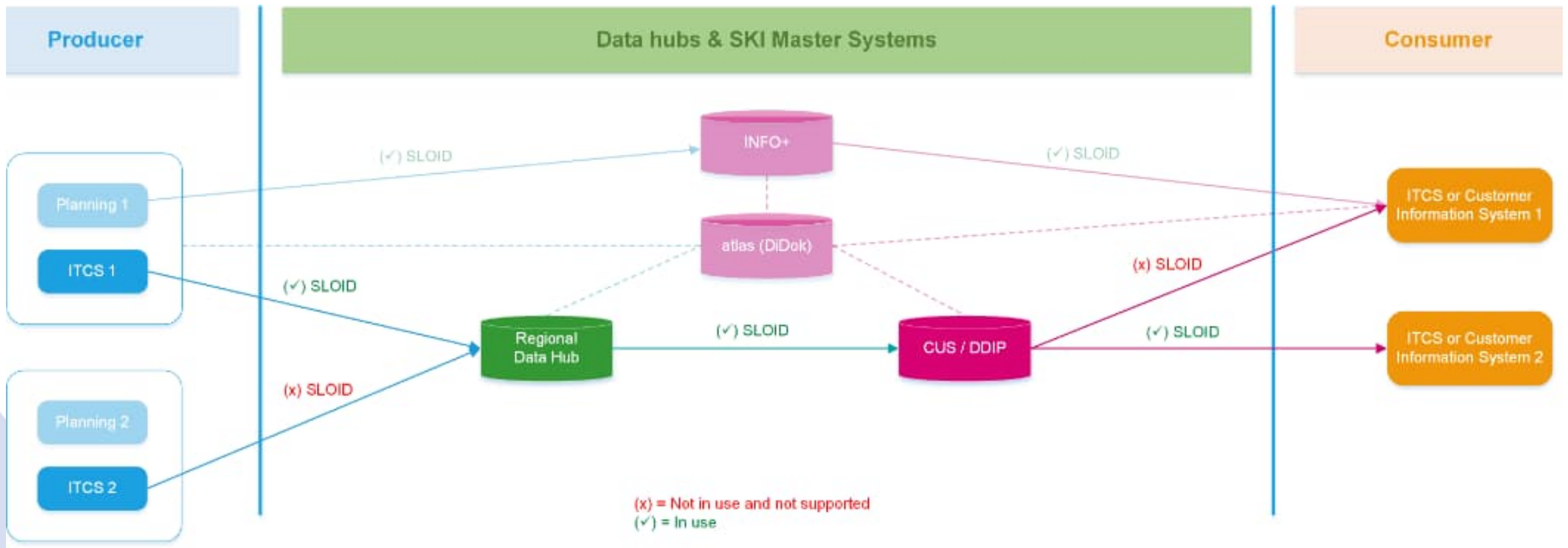
- VDV453 data with AZBID, ASBID and HaltID in the format requested by the consumer since subscriptions explicitly determine the ID format,
- VDV454 data by default in the traditional ID format, unless otherwise agreed upon. The **consumer** informs the **data hub** as soon as data with SLOIDs may be provided.

Data producers migrate at the earliest when their «direct» consumer (typically a **data hub**) supports SLOIDs. The VDV453 subscriptions are updated accordingly as well as the necessary master data.

Consumers receive data according to their subscriptions and other criteria (e.g. agreements between the participants), or in other words as requested. They decide when to migrate (as long as it takes place before the final deadline of the SKI roadmap).

The graphic below illustrates the following scenario:

- At a certain point in time during this phase, **data producer** ITCS1 finishes implementation of the SLOID and therefore informs its regional **data hub**.
- Both participants agree on how exactly and when the migration takes place.
- The **data hub** updates/migrates any relevant master data, particularly its VDV453 subscriptions (within the agreed scope), so that the requested **AZBIDs** and **ASBIDs** reference SLOIDs.
- **Producer** ITCS1 migrates its VDV data streams accordingly, hence the connection with regional **data hub** now is marked with (✓).
- A **data hub** usually bundles other VDV streams (from ITCS2 in this example) when forwarding them to **CUS / DDIP** or **end consumers**. In such cases, the **data hub** must ensure that the VDV453 data stream aggregated from multiple sources has the same ID format throughout, namely the one explicitly requested in the subscriptions.
- In accordance with section 4.5 of the VDV453 realisation guide of Swiss public transport, the VDV454 data stream is generally forwarded untouched to other **data hubs** or **CUS / DDIP**, unless otherwise agreed.
- **End consumers**, or more specifically customer information systems, on the other hand, receive VDV454 data by default in the traditional format, unless otherwise agreed.
- In the example here, ITCS1 already uses SLOIDs, whereas ITCS2 still uses BPUIC. In order to ensure that the bundled data stream to customer information system 1, which doesn't yet support SLOIDs, only contains IDs in the traditional format, **CUS / DDIP** (or some regional **data hub**) has to alter the data of ITCS1 (instead of forwarding as is).



SLOID Migration Roadmap



Target State

All systems have migrated, hence traditional ID formats are no longer exchanged for stops with the respective country code, particularly CH. Consumers have activated matching based on SLOID and, for example, disable/remove traditional processing of platform references etc.

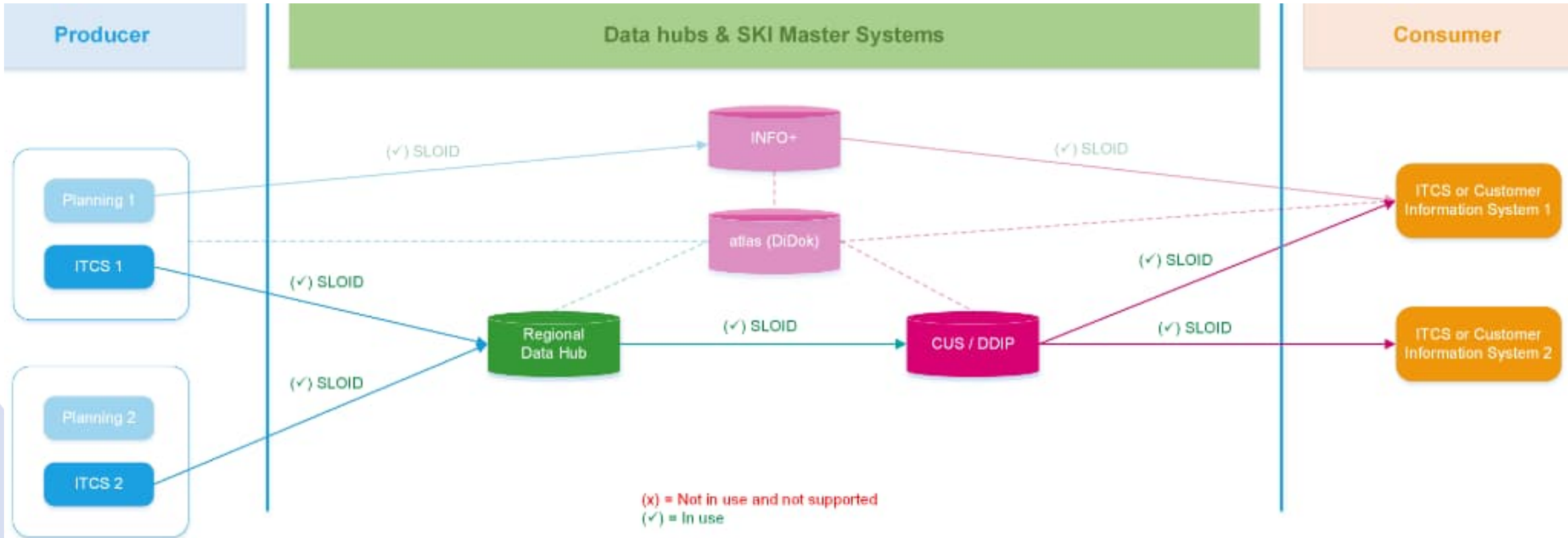
In all relevant data interfaces (timetable / VDV453/454 / VDV736), a stop place or platform is either identified by the:

- GlobalID (which is equal to the SLOID in case of country code [85, 11, 12, 13, 14]).
- BPUIC otherwise (only allowed for stop places, not platforms).

There are three options for foreign stop places and platforms:

- If the foreign organisation provides globally unique IDs that fulfill the requirements of Swiss public transport (see for example the German DHID), these foreign IDs are recorded as GlobalID in atlas (DiDok). However, note that participants might nonetheless agree to keep using BPUICs in the VDV data exchange as long as a migration to the foreign IDs does not improve customer information.
- Foreign train stations without local ID implementations are identified by their well established 7-digit UIC code, which is recorded as «Didok-Code» (GUI) and «number» (DB/exports) in atlas (DiDok).
- Non-train stop places and platforms with country code [11, 12, 13, 14] and no foreign ID obtain a SLOID.

The implementation sovereignty for the designation of foreign stop places and platforms lies with SKI.





Kaffeepause

15 min. – bis 15.00 Uhr

9. SJYID: Migration NAV

I, Adrian Aeschbacher



Diskussion NAV Migrationsschritte:

Kann Echtzeit unabhängig (insbesondere zeitlich vor) der Einführung der SJYID in den Fahrplandaten (INFO+) erfolgen?

Grundsätzlich nicht zu empfehlen! Gewisse Abnehmer der Echtzeitdaten könnten bereits mit der SJYID aus VDV FahrtBezeichner versuchen die Fahrplandaten zu "matchen" (wobei Fallback-Mechanismen zu erwarten sind).

Es gilt jedoch zu bemerken, dass der VDV FahrtBezeichner (zumindest bei ProduktID=Zug) bisher nie von den bekannten Auskunftssystemen beim Matching berücksichtigt wurde (beispielsweise im Vergleich zu der Fahrt-/Zugnummer).

9. SJYID: Migration NAV

I, Adrian Aeschbacher

K

Variante 1:

SJYID muss zuerst in den Fahrplandaten gemäss HRDF-Realisierungsvorgaben eingeführt werden, bevor Leitsysteme bzw. VDV-Datenproduzenten diese verwenden dürfen.

Variante 2:

SJYID kann von Leitsystemen bzw. VDV-Datenproduzenten ohne Einschränkungen eingeführt werden, auch zeitlich vor der entsprechenden Einführung in den Fahrplandaten. **Bemerkung:** Ein Abnehmer soll erst Ist- und Soll-Daten mittels SJYID «matchen» sobald diese auch in INFO+ bekannt sind. SKI pflegt auf OpenData eine Liste, welche Datenlieferanten bereits über beide Kanäle einliefern (und somit «freigegeben» sind für eine Migration des «Matching».

10. Review Dokumente On Demand-Verkehr

I, Jürg Wichtermann



Umfrage.



Das Thema On-Demand-Verkehr wurde bereits in die Roadmap aufgenommen. Bezüglich der Umsetzung vom On-Demand-Verkehr gibt es fachliche und technische Dokumente. Die Dokumente sind leider nur in Deutsch verfügbar. Innerhalb dem KI ADM wurde schon ein erstes Review durchgeführt, es gibt noch einige offenen Baustellen. Da im KI ADM nur eine kleine Anzahl Partner im ÖV-Schweiz dabei waren, macht es aus meiner Sicht den Kreis auf das KIDS auszuweiten.

Nun wäre der richtige Zeitpunkt ein Review im KIDS durchzuführen und das Feedback ans KI ADM zurückzugeben.

Die bereits erstellten Dokumente sind im folgenden Folder abgelegt: [On-Demand-Verkehr](#).

Ich würde folgende Prioritäten setzen:

1. [On-Demand öV Schweiz – Kundeninformations-Bedürfnisse V1.1 ASP.pdf](#) (54 Seiten)
2. [Bericht Umsetzungskonzept On Demand ASP.pdf](#) (42 Seiten)
3. [Fachkonzept ODV SKI+.pdf](#) (35 Seiten)

Feedback-Formulare:

1. Pro Dokument steht im gleichen Folder ein Formular zur Verfügung.
2. Zusätzlich kann ein Fragenkatalog für offene Punkte erstellt werden.

Bis wann kann das Review durchgeführt werden? Termin xx.xx.xx

11. CR_K003 Anpassung der RV in Zusammenhang mit EXT

E, Jürg Wichtermann



Ausgangslage / Ziele.

Die aktuelle Vorgabe für die Angebotsbezeichnungen (LinienText) wurde fachlich bereits teilweise überarbeitet, aber noch nicht freigegeben.

Der LinienText im Bahnverkehr ändern sich laufend, da immer öfter eine Liniennummer hinzugefügt wird.

Ziel:

Wir wollen uns vom alten Ballast trennen, das heisst im LinienText wird vom Produzenten immer das übertragen, was auch unverändert angezeigt werden soll, natürlich entsprechend fachlichen Richtlinien. Diese Information wird anschliessend nicht mehr verändert.

Zielbild: RV 454, Kapitel 3.3.7, Änderungen sind gelb markiert

.....

LinienText im Bahnverkehr:

In den VDV454-Diensten wird im Element <LinienText> die publikationsrelevante Linienbezeichnung (PLB) übertragen.

Format LinienText für Bahnverkehr: «[Angebotskategorie][Liniennummer]». Sie wird in CUS aus den folgenden Elementen zusammengesetzt (Tabelle ist nicht vollständig):

Angebotskategorie	Liniennummer	LinienText
S		S
S	1	S1
IC	8	IC8
IC		IC
ICE		ICE
R	43	R43
S	L1	SL1
EXT		EXT

Im Bahnverkehr wird die PLB nach CUS eingeliefert, aber unterteilt in VerkehrsmittelText (Angebotskategorie) und LinienText (Liniennummer):

- PLB = S1
 - CUS (Einlieferung VDV454)
 - VerkehrsmittelText = S
 - LinienText = 1 oder LinienText = S1
 - INFO+ (Einlieferung)
 - Gattung = S
 - Linie = 1
 - Anmerkung: Auslieferung aus CUS im LinienText: S1 (gemäss Tabelle oben).
- PLB = IC
 - CUS (Einlieferung VDV454)
 - VerkehrsmittelText = IC
 - LinienText = „leer“ oder IC
 - INFO+ (Einlieferung)
 - Gattung = IC
 - Linie = leer
 - Anmerkung: Auslieferung aus CUS im LinienText: R (gemäss Tabelle oben).

3. Nutzen

1. Die Übertragung wird einfacher, da der LinienText innerhalb der Lieferkette nicht mehr angepasst wird.
2. Die Beispiele wurden angepasst.

12. Ersatzverkehr

I, Daniel Hollenstein



- Reminder - auf [öv-info.ch](https://www.öv-info.ch) sind die folgenden Doku verfügbar:
- [Ersatzverkehr | öv-info.ch \(xn--v-info-vxa.ch\)](https://www.öv-info.ch/xn--v-info-vxa.ch)
- Übergangsdokument:
https://www.öv-info.ch/sites/default/files/2024-02/bs-ki_v4_def_gestaltet.pdf Kapitel 9
- Realisierungskonzept Ersatzverkehr:
https://www.öv-info.ch/sites/default/files/2024-01/realisierungskonzept_ersatzverkehr_v1.0_1.pdf

Gibt es noch Fragen dazu?

13. Arbeitsgruppe Anforderungen an Datendrehscheiben im öV Schweiz

I, Jürg Wichtermann



Die Datendrehscheiben werden, ausser vielleicht bei Migrationen, heute in der VDV-Schrift und den RVs im ÖV-Schweiz kaum erwähnt, spielen aber eine wichtige Rolle.

Mit den Anforderungen, z.B. „Unmittelbare Übermittlung von Fahrplanänderungen“ und mit der Einführung der V3.x steigen auch die Anforderungen an die Datendrehscheiben im ÖV-Schweiz.

Heute ist nicht klar, welche Datendrehscheibe was kann, bzw. wie die Datendrehscheiben-Lieferanten die VDV-Schrift interpretieren und was wie umgesetzt ist, z.B. Fahrplanänderungen über den Dienst AUS über mehrere Betriebstage, etc.

Ist es sinnvoll, auch die minimalen Anforderungen an eine Datendrehscheibe im ÖV-Schweiz in einem separaten Dokument zu definieren?

14. Pendenzen

I, Daniel Hollenstein, 14.45-16.05



CR-/Penzanznummer	Auftragsdatum	Thema	Termin	Status	Verantwortlich	Beschreibung
P117	14.06.2023	Fahrtausfälle inkl. Störungsgründe für QMS RPV	22.03.2024	in Arbeit	Daniel Hollenstein	<ul style="list-style-type: none"> •Steht das von ETC – BAV – SKI erstellte Konzept für das Q.Daba BAV-Modul «Fahrtaus-fälle DPM» zur Verfügung? •Übertragen der Gründe •Stand der Diskussion bei SKI und Aufnahme in AG KIDS? •Zusammenhang mit UmS / VDV 736? •Detailfragen: <ul style="list-style-type: none"> oWas interessiert das BAV genau: Kundensicht, Betriebssicht, Leistungserbringung? oFahrtausfall mit gleichwertigem Ersatzverkehr
CR208		StatusAntwort/DatenVersionID	22.03.2024	in Arbeit	Daniel Merschen	Rückmeldung von VDV vom 23.11.2023
P119		Konzept Fahrtausfälle DPM	08.11.2023	in Arbeit	Jens Weinekötter	Initiieren einer Gesprächsrunde inkl. BAV zum Thema Anschlussicherung.
CR204		Übermittlung von Formationen	22.03.2024	in Arbeit	Jürg Wichtermann	Rückmeldung von VDV vom 23.11.2023
CR205		Verkehrsmittelnummer/FahrtbezeichnerText	08.11.2023	erledigt	Jürg Wichtermann	Anpassen der RV
P120		Zusatzfahrten/Verstärkerfahrten	22.03.2024	in Arbeit	Daniel Hollenstein	Kontaktaufnahme mit der AGr Branchenstandard zur fachlichen Klärung des Themas. Rückmeldung vom NBS abwarten.
P121		Teillinien	22.03.2024	in Arbeit	Adrian Aeschbacher	Thema Teillinien für die nächste KIDS vorbereiten.
P122		Liniendefinition SLNID	22.03.2024	in Arbeit	Jens Weinekötter	Dokument Liniendefinition anpassen gemäss Protokoll vom 14.09.2023.
P123		Übersetzung vom Dokument "Umsetzungskonzept Ersatzverkehr"	30.11.2023	erledigt	Didier Baudois	Übersetzen des Dokuments ins Französische inkl. Grafiken.
P125		Fahrtausfälle aufgrund unbekannter oder falscher HaltID	22.03.2024	in Arbeit	Adrian Aeschbacher	Adrian bespricht das Thema nochmals mit CUS und hinterlegt in der RV ggf. entsprechende Beispiele.
P126		Falscher Include in XSD mit SIRI	08.11.2023	erledigt	Jürg Wichtermann	Jürg passt die RV hinsichtlich dem Include-Statement an.
P124		StatusAntwort/DatenVersionID	31.01.2024	erledigt	Jürg Wichtermann	Nachdem der CR208 im VDV behandelt wurde, muss die RV angepasst werden. A) Bei Annahme = tbd1, B) Bei Ablehnung = tbd2
P127		Bitte melden, wer an der AGr VDV3.x mitarbeiten will	31.12.2023	offen	ALLE	arbeitsgruppen.ski@sbb.ch
P128		SLOID mapping rules and error handling	28.03.2024	in Arbeit	Adrian Aeschbacher	An der AGr SollDaten präsentieren
P129		Doodle-Terminsuche für die Arbeitsgruppe VDV 3.x	15.01.2024	erledigt	Jürg Wichtermann	Das Meeting soll im Januar 2024 stattfinden.
P130		Darf der PrognoseStatus=Unbekannt in der Zukunft liegen?	22.11.2023	offen	Julia Henseleit	Abklärung mit ihrem Team und Rückmeldung an Jürg und Adrian
P131		Ab dem 18. November 2023 wird CUS die SJYID für die Bahndaten permanent auf CUS Test und CUS Integration aufschalten	15.01.2024	offen	ALLE	Es sind alle gebeten, die Systeme zu prüfen und entsprechend Feedback an arbeitsgruppen.ski@sbb.ch zu melden



15. Varia / Tischvorlagen

tbd



15.1 Umfrage: Ist ZielHst in der Fahrtinfo Pflicht?

D, Jürg Wichtermann



Umfrage

Es wurde nachgefragt, warum das Element ZielHst in der AZBFahrplanlage in der VDV-Schrift 453 obligatorisch ist?

Ist das nur für die Anzeige der Endhaltestelle oder gibt es weitere Gründe? Weiss jemand im KIDS mehr?

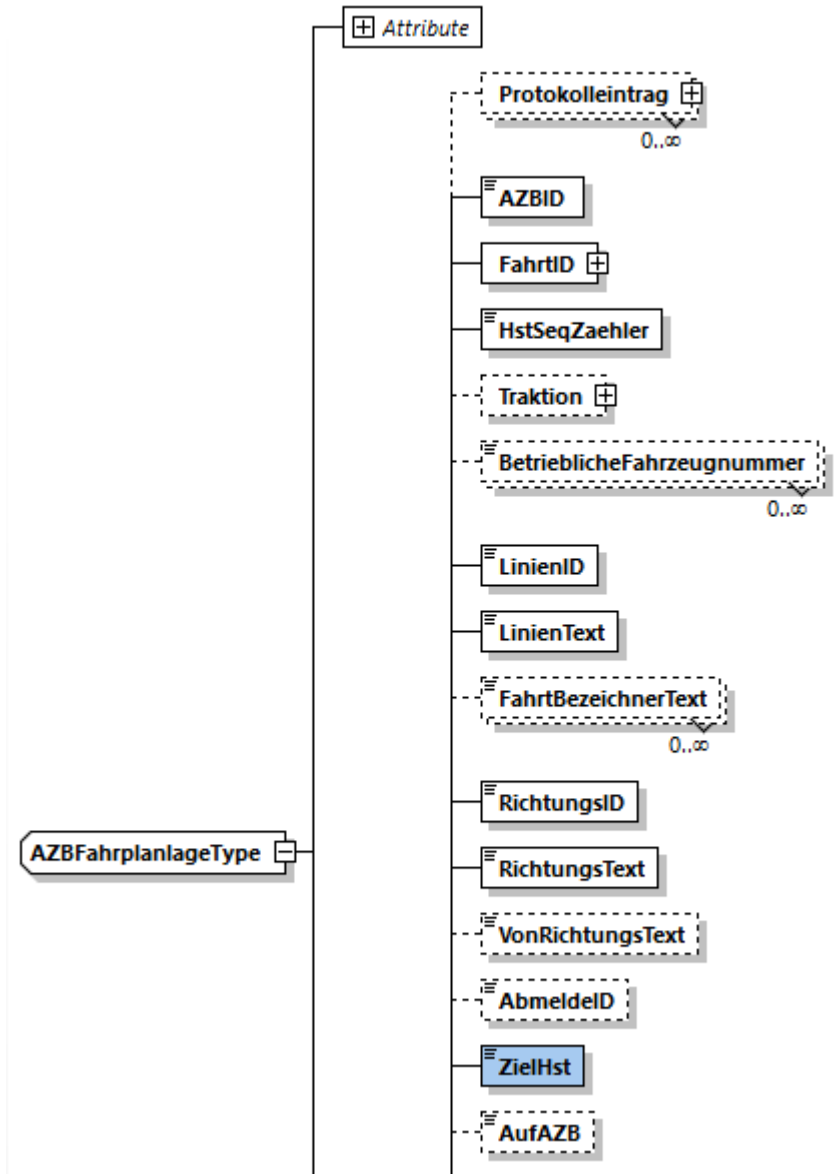
Definition aus der VDV-Schrift 453:

ZielHst	Kurzbezeichnung der Zielhaltestelle.	Pflicht
---------	--------------------------------------	---------

Definition aus der RV453:

ZielHst	Betriebliches Fahrtziel als betriebliche Abkürzung gemäss DIDOK (z.B. ZUE für Zürich HB, BN für Bern, LS für Lausanne etc.).	Pflicht
---------	--	---------

Diese betrieblichen Abkürzungen sind nicht eindeutig, eine Anzeige kann zur falschen Information an den Fahrgast führen!



Fallbeispiel

Betriebspunkt: xxxxxx

VBL liefert im DFI im Feld ZielHST = BRUE für Brühlstrasse

Der Abnehmer interpretiert das BRUE allerdings als „Brünig“ und zeigt diesen Zieltext auf dem lokalen Abfahrtsanzeiger an.

- » Es ist nicht klar, warum der Abnehmer die Abkürzung interpretiert, denn im Feld RichtungsText wird der korrekte Zieltext „Brühlstrasse“ mitgeliefert.
- » Wenn der Absender im Feld ZielHst den gleichen Wert wie im RichtungsText abfüllen würde, gäbe es vermutlich keine Interpretation des Inhaltes.



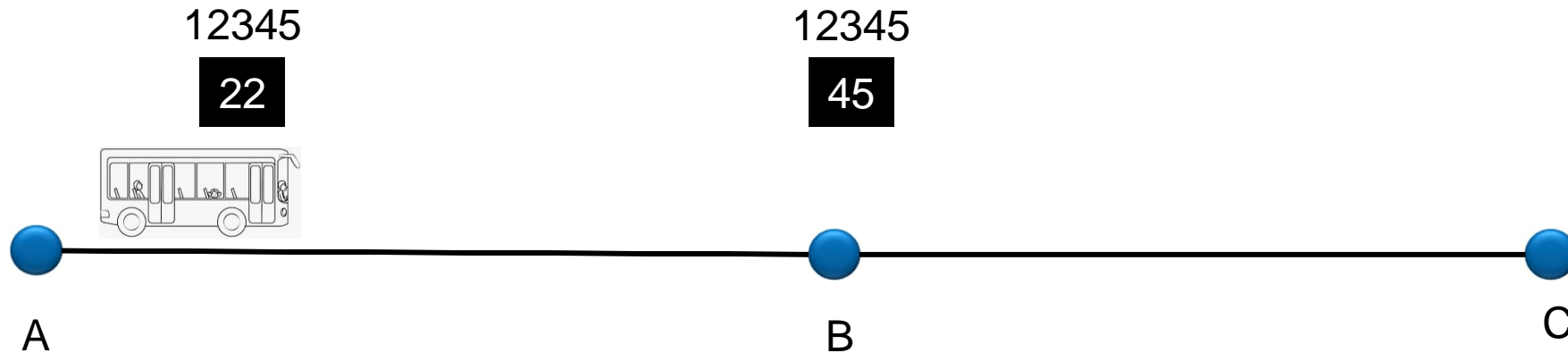
		Via	Ziel	Gleis	Hinweis
S4	10:33	Matt Hergiswil Stans	Wolfenschiessen	1	
14	10:36		Horw Zentrum		Busperron
S5	10:38	Kriens Mattenhof	Luzern	3	
14	10:42		Brünig		Busperron
16	10:42		Kriens		Busperron
16	10:46		Spitz		Busperron
S5	10:48	Matt Hergiswil Sarnen	Giswil	1	
14	10:51		Horw Zentrum		Busperron
S4	10:53	Kriens Mattenhof	Luzern	3	
21	10:57		Luzern Bahnhof		Busperron

Wir schlagen vor, neu in diesem Element die ID (BPUIC, SLOID) der Endhaltestelle zu übermitteln.

15.2 Umfrage: Kann die Linien-Nr während einer Fahrt ändern?

D, Daniel Hollenstein

- » Beispiel: die Fahrt-Nr. 12345 hat vom Halt A bis B die Linien-Nr. 22 und von B bis C die Linien-Nr. 45



- » Wir sind bei SKI am Aufbau eines neuen Testsystems und möchten möglichst viele Testfälle automatisiert durchführen, dazu benötigen wir die spezifischen Use-Cases.

Sitzungstermine 2024

K

KKI	KI ADM	IstDaten	SollDaten
28.02.2024, 09.15-17.00, ASP Bern	31.1.2024 28.2.2024 27.3.2024	Fr, 22.03.2024, Zürich, VBZ	Do, 28.03.2024
24.04.2024, 13.15-18.00, ASP Bern	24.4.2024 29.5.2024		Do, 16.05.2024
05.06.2024, 13.15-18.00, ASP Bern	26.6.2024 31.7.2024 28.8.2024	Do, 13.06.2024, Bern	
04.09.2024, 13.15-18.00, ASP Bern	25.9.2024 30.10.2024	Do, 12.09.2024, St. Gallen	Do, 19.09.2024
06.11.2024, 13.15-17.00, ASP Bern	27.11.2024	Do, 07.11.2024, Bern	Do, 14.11.2024



Vielen Dank!